

У складу са Одлуком о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин на животну средину („Службени лист АПВ“, број 5/09) урађен је и Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину. Послови израде Просторног плана и Извештаја о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину поверени су ЈП „Завод за урбанизам Војводине“, Нови Сад.

Концепт Просторног плана, као прва фаза израде Плана, верификован је на стручној контроли Комисије за стручну контролу планских докумената (Извештај о стручној контроли Концепта Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин број:112-06-231/2010 од 29.10.2010. године).

Просторни план је урађен у складу са следећим прописима:

- Закон о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 72/09, 81/09-исправка и 64/10 УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14 и 145/14);
- Правилник о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС“, број 64/15);
- Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10);
- Закон о регионалном развоју („Службени гласник РС“, бр. 51/09 и 30/10);
- Закон о локалној самоуправи („Службени гласник РС“, бр. 129/07 и 83/14-др. закон);
- Закон о утврђивању надлежности Аутономне Покрајине Војводине („Службени гласник РС“, бр. 99/09 и 67/12-УС);
- Закон о министарствима („Службени гласник РС“, бр. 44/14, 14/15 и 54/15);
- Закон о пољопривредном земљишту („Службени гласник РС“, бр. 62/06, 65/08-др. закон и 41/09);
- Закон о пољопривреди и руралном развоју („Службени гласник РС“, бр. 41/09 и 10/13-др. закон);
- Закон о сточарству („Службени гласник РС“, бр. 41/09 и 93/12);
- Закон о добробити животиња („Службени гласник РС“, број 41/09);
- Закон о ветеринарству („Службени гласник РС“, бр. 91/05, 30/10 и 93/12);
- Закон о водама („Службени гласник РС“, бр. 30/10 и 93/12);
- Закон о водама („Службени гласник РС“, бр. 46/91, 53/93, 53/93-др. закон, 54/96 и 67/93-др. закон, 48/94, 101/05-др. закон) (одредбе чл. 81. до 96.);
- Закон о јавним путевима („Службени гласник РС“, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13)
- Закон о железници („Службени гласник РС“, број 45/13);
- Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др. закон и 43/11-УС);
- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 88/10);
- Закон о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 36/09);
- Закон о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине („Службени гласник РС“, број 135/04 и 25/15);
- Закон о заштити ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 10/13);
- Закон о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 88/10);
- Закон о управљању отпадом („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 88/10);
- Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС“, бр. 107/05, 72/09-др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13-др. закон и 93/14);

ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ МРЕЖЕ КОРИДОРА САОБРАЋАЈНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА ОСНОВНОМ ПРАВЦУ ДРЖАВНОГ ПУТА I РЕДА БР. 24 СУБОТИЦА-ЗРЕЊАНИН-КОВИН

УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Изради Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин (у даљем тексту: Просторни план) приступило се на основу Одлуке о изради Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин („Службени лист АПВ“, број 5/09), чији је саставни део Програм за израду Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 (Суботица-Зрењанин-Ковин).

Правни основ - израда Просторног плана започета је у складу са одредбама Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 47/03 и 34/06) и Правилника о садржини и изради планских докумената („Службени гласник РС“, број 60/03). У међувремену су ступили на снагу Закон о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 72/09, 81/09-исправка и 64/10 УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14, 145/14, у даљем тексту: Закон) и Правилник о садржини, начину и поступку израде планских докумената („Службени гласник РС“, бр. 31/10, 69/10 и 16/11). У јулу 2015. године донет је и ступио је на снагу и нови Правилник о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС“, број 64/15), којим је прописана садржина планских докумената, на основу које је Нацрт Просторног плана урађен.

У складу са одредбом члана 130. став 2. Закона о измени и допуни Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, број 132/14), поступак израде Просторног плана наставља се по одредбама Закона о планирању и изградњи по којима је и започет.

Плански основ за израду овог Просторног плана представљају: Просторни план Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10) и Регионални просторни план АП Војводине („Службени лист АПВ“, број 22/11).

- Закон о експропријацији („Службени гласник РС“, бр. 53/95, 23/01-СУС, („Службени лист СРЈ“, бр. 16/01-СУС и „Службени гласник РС“ бр. 20/09 и 55/13-УС);
- Закон о заштити државне границе („Службени гласник РС“, број 97/08 и 20/15);
- Закон о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС“, број 88/11);
- Закон о електронским комуникацијама („Службени гласник РС“, бр. 44/10, 60/13-УС и 62/14);
- Закон о енергетици („Службени гласник РС“, број 145/14);
- Закон о енергетици („Службени гласник РС“, бр. 57/11, 80/11-исправка, 93/12 и 124/12, престао да важи осим одредаба члана 13. став 1. тачка б) и став 2. у делу који се односи на тачку б) и члан 14. став 2.);
- Закон о туризму („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10, 99/11-др. закон и 93/12);
- Закон о културним добрима („Службени гласник РС“, бр. 71/94, 52/11- др. закон, 52/11- др. закон и 99/11-др. закон);
- Закон о шумама („Службени гласник РС“ бр. 30/10 и 93/12);
- Закон о шумама („Службени гласник РС“ бр. 46/91, 83/92, 53/93-др.закон, 54/93, 60/93-исправка, 67/93-др. закон, 48/94-др.закон, 54/96, 101/05-др. закон, престао да важи осим одредби чл. 9. до 20.);
- Закон о заштити природе („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10 и 91/10-исправка);
- Европска конвенција о пределу („Службени гласник РС-Међународни уговори“, број 4/11);
- Закон о дивљачи и ловству („Службени гласник РС“, број 18/10);
- Закон о заштити и одрживом коришћењу рибљег фонда („Службени гласник РС“, број 128/14);
- Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, бр. 111/09, 92/11 и 93/12);
- Закон о одбрани („Службени гласник РС“, бр. 116/07, 88/09 и 104/09-др.закон);
- Закон о заштити од пожара („Службени гласник РС“, број 111/09 и 20/15);
- Уредба о утврђивању водопривредне основе Републике Србије („Службени гласник РС“, број 11/02);
- Уредба о категоризацији државних путева („Службени гласник РС“, бр. 105/13 и 119/13);
- Уредба о еколошкој мрежи („Службени гласник РС“, број 102/10);
- као и другим законским и подзаконским актима која на директан или индиректан начин регулишу или утичу на ову област.

У току израде Просторног плана усвојен је Генерални пројекат магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“, деоница Суботица-Зрењанин-Ковин на седници Републичке ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације за објекте од значаја за Републику Министарства животне средине и просторног планирања 02. септембра 2010. године.

Међузависност природно - еколошког, социјалног и економског система посматрана је у временском хоризонту од 10 година, са стратешким идејама - водилама за она решења којима се дугорочно усмерава просторни развој планског подручја у ширим регионалним оквирима. У Просторном плану анализирани су и сагледане развојне проблематике појединих области, као и проблеми заштите и уређења планског простора, са посебним освртом на планиране коридоре саобраћајне инфраструктуре.

За изнајлажење оптималних стратешких одређења у Просторном плану коришћена је релевантна информациона, студијска и техничка документација, као и актуелна планска, урбанистичка и друга документација од значаја за ово подручје.

I ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

Основни разлог за израду и доношење Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин је стварање услова за реализацију нацио-

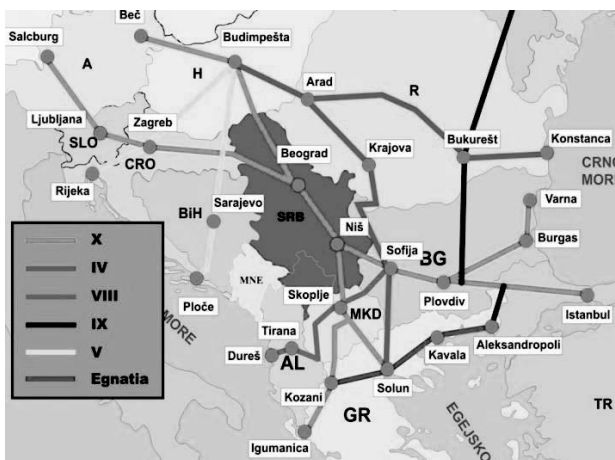
налних, регионалних и локалних интереса у области саобраћајне инфраструктуре у обухвату Просторног плана на принципима одрживог развоја.

Стратегија регионалног развоја Републике Србије за период од 2007. до 2012. године („Службени гласник РС“, број 21/07), као и регионална развојна стратегија АП Војводине (формулисана кроз Програм развоја АП Војводине 2014-2020. године са Акционим планом за реализацију приоритета Програма развоја АП Војводине 2014-2020. године и секторска програмска одређења АП Војводине) утврђена је у складу са националним и европским контекстом развоја. Главни просторни приоритет (поред одрживог развоја, формирања равномерног и полицентричног урбаног система и јачања релација између села и града) представља обезбеђивање приступа инфраструктури.

Приступање изради Просторног плана представља један од корака у реализацији Стратегије развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС“, бр. 4/2008) на територији АП Војводине.

У том смислу, повећање мобилности и приступачности представља један од основних предуслова бржег економског развоја АП Војводине како кроз развој примарних, тако и кроз развој њених секундарних саобраћајница.

У области путне инфраструктуре овакав приступ обезбеђује (кроз унапређење постојеће и изградњу нове мреже) повећање приступачности унутар региона АП Војводине и њено боље повезивање са регионима у непосредном окружењу, а преко њих и са другим регионима у ширем међународном окружењу, чиме се обезбеђују и услови за привлачење међународних транспортних токова. Од посебног значаја је чињеница да ће изградња нових саобраћајница имати за последицу смањење периферности бројних, данас неразвијених сеоских и пограничних подручја.



Слика 1: Мрежа путних коридора у окружењу

У саобраћајно-функционалном смислу обухват Просторног плана се налази у близини већих европских коридора:

- Коридор X: аутопут Салцбург-Солун, укључујући деонице Будимпешта-Београд и Ниш-Софија-Истанбул;
- Коридор IV: аутопут Будимпешта-Арад-Крајова-Софија;
- Коридор VII: река Дунав са приступом Црном мору и Северном мору преко канала Рајна-Мајна-Дунав.

Израдом овог Просторног плана обезбеђују се неопходни плански услови за изградњу државног пута на основном путном правцу „Банатска магистрала“.

Поред бољег повезивања са непосредним и ширим међународним окружењем најзначајнији интрарегионални ефекти реализације ових коридора огледају се у побољшању регионалне позиције Баната и североисточног дела Бачке у домену приступачности, у саобраћајном растеређењу урбаних подручја и уклањању транзи-

та из насељених места. у овом смислу, посебан значај има путни правац румунска граница–Зрењанин–Е-75–Нови Сад–Рума–Е-70 који је важан због повезивања коридора Х и његовог крака Хb са коридором IV.

Подизање нивоа приступачности подручја обухваћених изградом Просторног плана имаће позитивне ефекте на подизање њихове конкурентности, а самим тим и на динамику њиховог будућег развоја.

1. ОБУХВАТ И ОПИС ГРАНИЦА ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА, СА ГРАНИЦАМА ЗАШТИТНОГ КОРИДОРА (ГРАНИЦА ПОЈАСА НЕПОСРЕДНЕ ЗАШТИТЕ, ГРАНИЦЕ ШИРЕГ ПОЈАСА ЗАШТИТЕ, ГРАНИЦЕ ПРОСТОРА КОЈИ ЈЕ У ФУНКЦИОНАЛНОЈ ВЕЗИ СА ЛИНИЈСКИМ СИСТЕМОМ)

Подручје обухвата Просторног плана већим делом налази се на територији Баната, а мањим делом и на територији Бачке.

Банат у ширем смислу, простира се између река Тисе, Дунава, Мориша, па све до горњих токова Тамиша, Бегеја и Черне (које припадају сливу Дунава, а својим положајем су у Румунији). Банат је географски и историјски регион подељен између три државе: источни део налази се у Румунији, мањи северни део припада Мађарској, а у североисточној Србији, Банат је део Аутономне Покрајине Војводине, где реке Тиса и Дунав чине његове природне границе.

Због богатства земљишта, излаза на пловне реке, развијених суседних региона, близине Београда и значајних производних потенцијала и трговине, регион Баната има битну улогу у Војводини, Србији и Европи.

У односу на територију АП Војводине, као и на целокупан простор Републике Србије, регион Баната и североисточни део Бачке имају периферан географско-саобраћајни положај, са доста израженом пограничном позицијом.

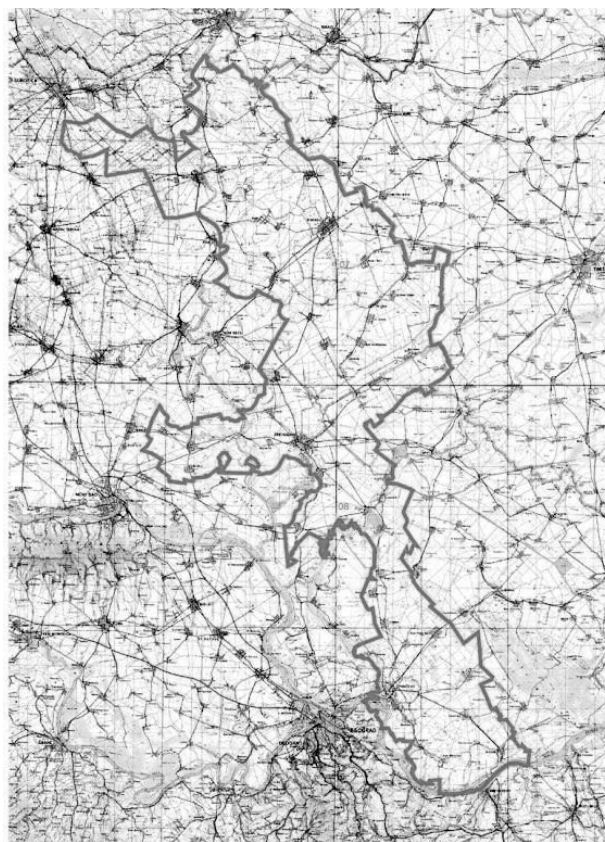


Слика 2: Банат и део Бачке у окружењу

Овакав положај додатно подстиче потребу предузимања бројних мера и активности од стране Републике Србије, АП Војводине и локалних самоуправа у циљу стимулисања интензивнијег развоја, како укупне привреде тако и инфраструктурног сектора. Посебно треба имати у виду бројне економске, социјалне, демографске, инфраструктурне, еколошке и друге ефекте развоја, који у збирном деловању могу дати значајан допринос равномернијем регионалном развоју, посебно пограничних простора.

Планским подручјем се, као осовина развоја, пружа саобраћајница - државни пут, која повезује сва већа насеља у Банату: Кикинду, Зрењанин, Панчево, Ковин. По свом положају пут је од изузетног значаја јер повезује слабије доступне делове Баната и североисточне Бачке са два најважнија путна правца државе, и то: са аутопутем Е-75 и граничним прелазом Хоргош на северу, и Дунавом, који припадају европској мрежи путева.

Обухват подручја Просторног плана утврђен је површинама територија целих катастарских општина кроз чије подручје према важећој планској документацији пролази планирана мрежа саобраћајне инфраструктуре.



Слика 3: Обухват Просторног плана

Укупна површина подручја Просторног плана износи 5.218,53 km².

Табела 1: Градови/Општине са припадајућим катастарским општинама у обухвату Просторног плана

Р.бр.	Град/Општина	Катастарска општина
1.	Суботица-град	Биково
2.	Кањижа	Ором, Трешњевац, Велебит
3.	Сента	Батка, Сента
4.	Нови Кнежевац	Банатско Аранђелово, Ђала, Српски Крстур, Мајдан, Нови Кнежевац
5.	Чока	Јазово, Остојићево, Падеј, Црна Бара, Чока, Санад, Врбица
6.	Кикинда	Банатско Велико Село, Наково, Банатска Топола, Башаид, Иђош, Кикинда, Мокрин, Сајан, Нови Козарци, Руско Село
7.	Нова Црња	Молин, Нова Црња, Радојево, Српска Црња, Тоба, Александрово, Војвода Степа
8.	Нови Бечеј	Бочар, Ново Милошево
9.	Жабал	Ђурђево, Госпођинци, Жабал
10.	Житиште	Банатско Карађорђево, Честерег, Хетин, Међа, Нови Итебеј, Српски Итебеј, Банатски Двор, Бегејци, Равни Тополовац, Торда, Житиште
11.	Зрењанин-град	Ботош, Фаркаждин, Орловат, Перлез, Томашевац, Српски Арадац, Ечка, Елемир, Јанков Мост, Клек, Лазарево, Лукићево, Меленци, Михајлово, Словачки Арадац, Српски Елемир, Стајићево, Зрењанин 1, Зрењанин 2
12.	Ковачица	Црепаја, Дебелача, Ковачица, Уздин
13.	Ковин	Баваниште 1, Баваниште 2, Ковин, Плочица, Скореновац
14.	Панчево-град	Банатски Брестовац, Банатско Ново Село, Долово, Јабука, Качарево, Омољица, Панчево, Старчево, Војловица 1, Војловица 2

За потребе функционисања саобраћајног путног правца који је предмет Просторног плана могу се издвојити следеће зоне:

Зона путног коридора - резервисан простор за потребе изградње и функционисања пута утврђена је за изградњу пута и функционисање саобраћаја на њему. Изградња објеката у зони путног коридора подразумева објекте пута и објекте у функцији саобраћаја на њему, као и објекте инфраструктурних система који се укрштају или паралелно воде у коридору пута. Ширина зоне износи 70 m за деоницу Панчево – Ковин, док је за деонице на правцу Ђала – Кикинда, Кикинда – Зрењанин и Зрењанин – Панчево ширина зоне 40 m.

Зона непосредне заштите је утврђена за обезбеђење заштите од штетног утицаја путног коридора на окружење. Изградња објеката у зони непосредне заштите није дозвољена осим за објекте који су у функцији пута и саобраћаја на њему. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 20 m¹.

Зона шире заштите је у функцији путног коридора и његовог несметаног функционисања у простору. Изградња објеката у зони шире заштите дозвољена је по селективном принципу уз израду одговарајуће планске документације. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 20 m¹.

Подручје које је у функционалној вези са линијским системом одређено је границом обухвата Просторног плана и границом шире зоне заштите. Намена простора дефинисана је планским документима нижег нивоа.

1.1. ПОСЕБНА НАМЕНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Посебна намена Просторног плана је мрежа путне инфраструктуре на саобраћајном правцу на основном путном правцу некадашњег пута М 24, која представља кључну деоницу транспортног система Баната и североисточног дела Бачке. Посебна намена се односи на:

- коридор обрађен у Генералном пројекту магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“, деоница Суботица-Зрењанин-Ковин;

- зону непосредне заштите посебне намене и утицаја коридора на окружење (односи се на деоницу детаљне разраде: Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр.101²).

Остале намене у Просторном плану су дате у форми прегледних информација и не сматрају се осномом за спровођење Просторног плана (детаљније у поглављу V Имплементација, тачка 2. Смернице за спровођење Плана).

2. ОБАВЕЗЕ, УСЛОВИ И СМЕРНИЦЕ ИЗ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ДРУГИХ ПЛАНСКИХ И РАЗВОЈНИХ ДОКУМЕНАТА

2.1. ОБАВЕЗЕ, УСЛОВИ И СМЕРНИЦЕ ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА

2.1.1. Просторни план Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10)

Просторни план Републике Србије (у даљем тексту: ППРС), представља плански документ вишег реда чија се решења разрађују овим Просторним планом.

Основни циљ развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре је: остваривање и развој саобраћајног система Републике Србије, који омогућава одрживу мобилност становништва, пружа подршку убрзаном развоју Републике Србије и њеној конкурентности у региону и шире на подручју Југоисточне Европе.

Развој и изградња саобраћајне мреже могу значајно утицати на остваривање циљева социјалног, економског и укупног функционалног развоја у простору. Неспорна је двосмерност у односима саобраћаја и окружења, односно развој друштва генерише саобраћајне токове, али и потребе за унапређењем самог саобраћајног система.

1. чл. 29 и 30 Закона о јавним путевима

2. На основу Уредбе о категоризацији државних путева („Службени гласник РС“, број 105/13) некадашњи Р-112 је ДП II реда бр.101. Након измена Уредбе о категоризацији државних путева („Службени гласник РС“, бр. 105/13 и 119/13) Р-112 је ДП II реда бр.13. Ознака „веза са ДП II реда бр.101“ је преузета из Генералног Пројекта ове деонице.

Оперативни циљеви су:

- усмеравање развоја саобраћајне инфраструктуре;
- завршетак изградње и модернизација путних праваца на европским коридорима и трасама међународних путева;
- ревитализација, модернизација и доградња постојеће мреже државних путева I и II реда, општинских путева и улица;
- изградња и подизање квалитета саобраћајне инфраструктуре у насељеним местима, оспособљавање основне уличне мреже;
- конципирање и остваривање јавног путничког превоза, тако да се задовоље превозне потребе становништва и омогући развој привредних делатности;
- повезивање путне инфраструктуре са осталим видовима саобраћаја;
- резервисање простора за планиране саобраћајнице;
- подизање нивоа услуге саобраћајно-транспортног система и
- унапређење и постизање ефикасне институционалне координације.

Концепција развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре представља синтезу раније започетих пројеката и студија, који представљају стечену обавезу и идеја које прате ставове и циљеве утврђене стратегије. Основна концепција развоја саобраћаја и транспорта, па тиме и путног, је она која види Републику Србију као велики саобраћајни и транспортни центар, а унутар тога неколико већих урбаних центара носилаца примарних функција овакве визије.

Ова теза упућује на концепцију која се заснива на:

- развоју путног саобраћаја и путне инфраструктуре као приоритета економског и социјалног развоја;
- реализацији пројеката који стимулишу улогу Коридора X;
- реализацији пројеката који стимулишу развој путне мреже ради повезивања са окружењем и повезивања унутар Републике Србије;
- рехабилитацији и реконструкцији мреже општинског карактера;
- стандардизацији и модернизацији саобраћајног путног система (путног саобраћаја и путне инфраструктуре) односно прилагођавању европским стандардима.

Стратешки приоритети (пројекти) са периодом реализације до 2014. године:

- рехабилитација и изградња деоница државног пута I реда Сомбор (веза са Мађарском и Хрватском) – Суботица (веза са Мађарском) – Сента – Кикинда (веза са Румунијом);
- активности на реализацији реконструкције и изградње постојећег државног пута (М-7) I реда Нови Сад - Зрењанин и активности на реализацији изградње планираног државног пута I реда од Зрењанина до државне границе према Темишвару;
- активности на путном правцу, државни пут I реда: Ђала (веза са Румунијом) – Чока (P-112)- Кикинда-Зрењанин-Панчево-Ковин (M-24), (Банатска магистрала).

Планска решења обухватају активности на путним правцима и путној инфраструктури која је регионалног (или интеррегионалног) значаја и може представљати приоритетну активност у оквиру тих територијалних целина уз сагласност надлежних републичких институција.

На већ изграђеним деоницама наведених путних праваца биће спроведена рехабилитација и реконструкција, које подразумевају скуп мера (интервенција) у циљу подизања нивоа квалитета саобраћајнице и подизања нивоа саобраћајне услуге, у складу са утврђеним рангом пута. На планираним трасама (коридорима) извршиће се доградња и изградња.

Активности на одређеном путном правцу, подразумевају скуп различитих планских и пројектних решења и извођења грађевинских радова на рехабилитацији и реконструкцији, доградњи и изградњи, на појединим деоницама утврђеног путног правца (или на целокупној дужини).

Допуна железничке мреже - за већи степен интегрисаности простора и веће саобраћајно и економско повезивање региона као предуслова равномернијег развоја, за квалитетније функционисање железнице и већу доступност корисницима, железничку мрежу у Републици Србији је потребно допунити-ширити и са пругом (приоритет) Зрењанин-Жабал (Нови Сад).

У концепцији развоја речног транспорта посебан значај има развој коридора VII. Сви делови мреже унутрашњих пловних путева у Републици Србији су директно или индиректно ослонени на Дунав, који као стратешки правац треба да постане стетиште највећих транспортних токова Републике Србије.

Концепција развоја лука базира се на предлогу модела управљања неприватизованим лукама, што подразумева луке које ће се градити на новим локацијама (попут нове београдске луке) као и могућност подржављења неких лука од највећег значаја за Републику, и требало би да се сведу на следеће нивое управљања:

- јавне луке - од јавног, државног значаја (Нови Сад, Београд и Панчево као систем), као и луке уз Дунав (Апатин, Ковин, Бачка Паланка, Богојево, Прахово, Кладово, Велико Градиште), уз Тису (Сента) и јавне луке од локалног значаја;
- луке за сопствене потребе - луке које би градила индустријска предузећа, које су националног значаја;
- луке за мале бродове - марине, које би се градиле приватним капиталом.

Концепција развоја интермодалног транспорта директно је повезана са реконструкцијом и изградњом друмско-железничког Коридора X, ревитализацијом пруга са једне, и изградњом интермодалних терминала и логистичких центара са друге стране. Дуж коридора X и VII, на местима њиховог укрштања, као и у регионима дуж поменутих пруга постоје могућности развоја логистичких центара. Потенцијалне локације логистичких центара свакако треба планирати и у близини слободних зона у Републици Србији као местима где се већ обављају разне производне и услужне делатности у оквиру инфраструктурно опремљеног земљишта на коме влада додатно гарантован и стимулативан режим пословања. Слободне зоне у Републици Србији налазе се у Суботици, Зрењанину, Новом Саду, Шапцу, Крагујевцу и Пироту и као такве представљају генераторе развоја појединих подручја и региона земље, односно подручја националне привреде.

Умрежавање градова и осталих урбаних насеља и формирање урбаних кластера ће се остваривати нарочито кроз:

- развијање функционалних веза кроз комплементарне планове и програме просторног развоја (алокација комплементарних функција и активности у оквиру мреже градова и насеља тако да се насеља међусобно помажу или допуњавају);
- развијање саобраћајне и друге техничке инфраструктуре на начин да подржавају полицентричан и функционално умрежен развој градова и насеља;
- развијање просторне организације и дистрибуције јавних служби и функција имајући у виду функционална подручја, мрежу насеља и локални ниво;
- формирање развојних мини-коридора на локалном нивоу, имајући у виду просторно, функционално, економски, социјално и еколошки уравнотежен и полицентричан урбани развој.

2.1.2. Регионални просторни план АП Војводине („Службени лист АПВ“, број 22/11)

Општи циљеви развоја градова и урбаних насеља, односе се на регион АП Војводине, тј. на све градове и урбана насеља. Циљеви и смернице дате овим Планом подразумевају обавезу за све ниже

нивоу, у фази разматрања и спробођења, тј. представљаће полазно-темељне одреднице за просторна решења на локалном нивоу. Формулације на локалном нивоу се могу разликовати у смислу њихове операционализације у зависности од околности, тј. проблема са којима се локални ниво суочава, обиму и врсти ресурса са којима располаже.

Основни предуслов за реализацију општих циљева Плана се односи на усмеравање демографских кретања у АП Војводини, односно на успоравање негативних тенденција и спречавање даљег погоршања виталних карактеристика популације, као и на стварање услова за повећање степена запослености.

Основни циљ у области транспортне инфраструктуре је повећање интеррегионалне и интрарегионалне приступачности АП Војводине, а нарочито смањење периферности неразвијених и пограничних подручја, и он ће се разрађивати кроз оперативне циљеве за сваки вид саобраћаја посебно.

Оперативни циљеви који се односе на друмски саобраћај су:

- завршетак изградње и модернизација путних праваца на европским коридорима и трасама међународних путева;
- ревитализација, модернизација и доградња постојеће путне мреже;
- изградња и подизање квалитета саобраћајне инфраструктуре у насељеним местима, оспособљавање основне уличне мреже;
- концепирање и остваривање јавног путничког превоза;
- развој бициклическог саобраћаја;
- повезивање друмске инфраструктуре са осталим видовима саобраћаја;
- резервисање простора за планиране саобраћајнице;
- подизање нивоа услуге саобраћајно-транспортног система и
- унапређење и постизање ефикасне институционалне координације.

Повезивање урбаних центара, на територији АП Војводине формираних у правилној мрежи, биће значајно за повећање конкурентности, развој, као и повезивање урбаних центара са насељима у њиховом функционалном окружењу, преко којих ће се активирати ресурси и капацитети појединих области.

Изградњом адекватне путне мреже регионалног значаја у коју спада и државни пут I реда бр. 24 као и бр. 21 и ауто-пут Е-75, уз јасно дефинисање надлежности, права и обавеза града³ (Нови Сад, Сомбор, Суботица, Панчево, Зрењанин, Сремска Митровица) уз урбана насеља Кикинда и Вршац, као генератора успешнијег регионалног развоја довешће до стварања „урбаних жаришта“, као и „урбаних осовина“.

Саобраћајно - географски положај и планирани развој инфраструктурних система допринеће постизању боље функционалне интегрисаности са суседним подручјима. То ће се одразити и на јачање осовина регионалног и субрегионалног развоја (Дунав, Тиса, аутопут, путна мрежа регионалног значаја), а посебно на поједине урбане и индустријске центре, туристичке регије и друга подручја. Посебан значај имаће активирање граничног прелаза Рабе и индустријског парка на тромеђи Србије, Румуније и Мађарске, као и отварање граничних прелаза код Накова (Кикинда).

У погледу концепције, пропозиција и планских решења одрживог развоја саобраћаја и путне инфраструктуре у АП Војводини ће се заснивати на следећим принципима:

- ефикасност и безбедност, што подразумева пројектовање и реализацију решења у складу са потребама економског система и корисника;
- усмереност ка кориснику, правовремено прилагођавање пројектованих решења крајњем кориснику путне инфраструктуре и друмског саобраћаја;

- економичност, подразумева решења која доносе највеће укупне добити, сагледавајући не само директне већ и посредне утицаје и последице на целокупни развој;
- рационалност и пројекција приоритета - остварив и одржив приступу у сагледавању приоритета и вертикална координација о пројекцијама ставова Републике Србије и ЕУ;
- интегрисаност са окружењем и осталим видовима саобраћаја - просторна доступност, уз остваривање квалитетне везе са осталим видовима саобраћаја;
- усмереност ка заштити животне средине, подразумева потпуно уважавање и поштовање утврђених правила и мера заштите природне средине и хуманог окружења кроз све фазе реализације саобраћајних пројеката;
- квалитетно надгледање и управљање, подразумева активности на свим нивоима развојних процеса, од планирања до реализације и
- повећање доступности у зависности од потреба корисника, стимулисањем и развојем одговарајућих видова јавног превоза.

Рехабилитација постојећих и изградња нових деоница на путним правцима основне путне мреже: ДП бр. 21, ДП бр. 24 и ДП бр. 7. у значајној мери ће унапредити квалитет путне мреже у АП Војводини. Осим прилагођавања европским стандардима при свим активностима које се тичу изградње и одржавања путне мреже (примена нових технологија управљања саобраћајем, нових докумената, нове класификације и категоризације државне путне мреже, организација и безбедност саобраћаја), потребно је завршити започете аутопутске путне правце посебно на коридору X, интензивирати активности на путним правцима (Е-70, рута 4 SEETO) кроз пројектовање, изградњу, реконструкцију, као и санирање уских грла, реконструкцију мостова и тунела.

У погледу имплементације, међу приоритетима и стратешко-развојним пројектима у области путног саобраћаја су издвојени:

- квалитетније управљање: планирањем, пројектовањем и извођењем, експлоатацијом и одржавањем путне инфраструктуре, организацијом и безбедношћу саобраћаја;
- активности на путном правцу, државни пут I реда: Тала (веза са Румунијом) - Чока (P-112) - Кикинда - Зрењанин - Панчево - Ковин (M-24), (Банатска магистрала);
- активности на реализацији (пројектовање и изградња) обилазница око насеља као сегмената постојећих путних праваца:

ДП бр.24 око Ковачице, ДП бр.123 око Ковина и бр.24 око Баваништа, ДП бр.24 и бр.1.9 око Панчева и ДП бр.24 и бр.122 око Сенте;

- развој саобраћаја у градовима кроз стимулисање еколошки прихватљивих система и фаворизовање јавног превоза путника уз увођење напредних технологија у надзору, контроли и управљању саобраћајем;
- израда одговарајућег плана, са студијско-техничким елементима, којим би се омогућило решавање имовинско-правних односа на граничним прелазима и дефинисале организационо-функционалне потребе у циљу потпуног услагашавања са стандардима ЕУ, за дужи временски период и израда одговарајуће студије којом ће се дефинисати бициклическе руте на читавом подручју Републике Србије (основним правцем север-југ и бочним везама) и систем центара развоја бициклизма у циљу остваривања међудржавне сарадње (руте 6⁴ и 11⁵ EuroVelo - европска мрежа бициклических рута), уз то градови ће обезбедити услове за кретање бицикала..

3. Према Закону о територијалној организацији Републике Србије

4. Nant - Tours - Orleans - Nevers - Chalon sur Saone - Bale - Passau - Ybbs - Linz - Vienna - Bratislava - Budapest - Belgrade - Bucarest - Constanta.

5. Cap du nord - Les lacs finlandais - Helsinki - Tallin - Tartu - Vilnius - Varsovie - Cracovie - Kosice - Belgrade - Skopje - Thessaloniki - Athens

2.2.1. Регионални просторни план административног подручја Града Београда („Службени лист града Београда“, број 10/04); Измене и допуне Регионалног просторног плана административног подручја града Београда („Службени лист града Београда“, број 38/11)

Град Београд, као језгро ширег метрополитенског и регионалног подручја, од посебног је значаја и за подручје третирано у обухвату Просторног плана на основу просторних елемената који повезују два нивоа умрежавања:

- ниво метрополитена који подразумева флексибилан, административно неомеђен и функционално повезан урбани систем са Београдом у језгру;
- ниво функционалног макрорегиона унутар Републике Србије који подразумева јачање регионалних функционалних веза Града Београда са другим градовима и општинама на основу заједничких интереса.

У циљу остварења наведеног, Град Београд треба да ради на умањивању значаја административних граница на Дунаву, посебно границе између Града Београда и АП Војводине ради сарадње са Градом Панчевом и његовим регионом и другим општинама у метрополитенском окружењу, при чему ће подршку да пружи: формирање заједничког мултиmodalног чвора (Београд-Панчево-Смедерево) и изградња новог моста код Винче за путни и железнички саобраћај.

Имајући у виду вишестрано изражене интересе за сарадњу, може се закључити да Град Београд треба да развије везе са општинама у окружењу, јасније профилишући метрополитенски карактер:

- са градом Панчево (у области саобраћајне инфраструктуре):
 - развој и унапређење саобраћајних веза, аутопутског правца Е-70, путног и железничког саобраћаја мостом у правцу Винче, као и телекомуникација;
 - унапређење и координиран развој јавног градског превоза (железница, аутобус);
 - повезивање у јединствен оперативни систем са Луком „Београд“ и Луком „Смедерево“;
 - снабдевање Града Београда пољопривредним производима са овог подручја.

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Аутопута Е-75 Суботица-Београд-(Батајница), (у даљем тексту: ПП ИК Е-75), је дугорочни развојни документ који је донет за временски хоризонт до 2020. године. Подручје ПП ИК Е-75 делом обухвата и територију града Суботице и то катастарску општину Биково у целости.

Основни циљеви и задаци ПП ИК Е-75 односе се на комплетирање и доградњу инфраструктурних система у коридору аутопута Е-75, у односу на дугорочне потребе, захтеве и међународне стандарде. По свом саобраћајно-географском положају, по својој изграђености и по свом положају у мрежи путева овај путни коридор је од највећег значаја за Србију у међународном повезивању са земљама Европе, Блиског и Далеког Истока.

Коридор аутопута Е-75 (М-22) у оквиру подручја ПП ИК Е-75 је укупне дужине 176 km, с тим да је његова почетна станица (0+000) на граничном прелазу Хоргош, а завршна станица (176+000) је на граници подручја Београд. Крак пута Келебија - Суботица (југ) је дужине 24 km где је почетна станица (0+000) на новом граничном прелазу Келебија, а завршна станица (23+050) на петљи Суботица (југ).

Ширина коридора износи 700 m, с тим да је ширина планума 40 m, док је ширина заштитног појаса 60 m од ивице земљишног појаса аутопута.

За обухват Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин важна је деоница Суботица (север)-Жедник, на којој аутопут Е-75 на станицама 23+145 пресеца у денивелацији у облику петље „стару трасу М-24“ (Суботица - Сента), тј. локални пут Суботица - Палићко језеро (петља „Суботица исток“). На станицама 26+600 постоји денивелација у облику петље где се укршта аутопут и нова траса магистралног пута М-24 од Келебије до Сенте (петља „Суботица југ“).

6. Станицаже и планска решења из важећег Просторног плана су усаглашена са Изменама и допунама ПП ИК Е - 75) (Уредба о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница) („Службени гласник РС“, број 143/14).

Табела 2: Планирана саобраћајна петља, објекти и укрштања на Е-75

Бр.	натпутњак подвожњак петља	оријентациона станица	општина
1	петља Суботица „Југ“	26+600	Суботица
2	натпутњак	27+150	Суботица
3	натпутњак	29+890	Суботица

Дуж аутопута Е-75 у Граду Суботици планирана је једна основна база за одржавање путева која ће омогућити правилно одржавање и деонице пута Суботица-север-Жедник:

Број	Страна	Станица	Изграђеност	КО	Назив
1	десна	23+114	планирана	Биково	„Суботица исток“

Станица за наплату путарине:

Број	Страна	Станица	Изграђеност	КО	Назив
1	десна	10+000	планирана	Бачки Виногради	„Суботица север“

Бр.	Страна	Оријентациона стационажа	Изграђеност	КО	радни назив
1	лева	30+440	изграђено	Биково	Биково
2	десна	30+525	изграђено	Биково	Биково

Аутопут Е-75 на стационожи 25+400 пресеца пругу Суботица-Сента у облику денивелације - надвожњак где је омогућен профил према захтевима железнице.

Аутопут на стационожи 27+115 пресеца општински пут бр. 04 „Биковачки пут” који је у систему општинских и некатегорисаних путева у оквиру општине Суботица.

2.2.3. Просторни план подручја посебне намене СРП „Делиблатска пешчара“ („Службени лист АПВ“, број 8/06)

Просторни план подручја посебне намене СРП „Делиблатска пешчара“ преклапа се са Просторним планом у делу територије Града Панчево и то на катастарској општини Долово у целисти и својим планским решењима неће утицати на планирану саобраћајну инфраструктурну мрежу на основном правцу државног пута I реда.

2.2.4. Просторни план подручја посебне намене СРП „Стари Бегеј-Царска бара“ („Службени лист АПВ“, број 8/09)

Просторни план подручја посебне намене СРП „Стари Бегеј-Царска бара“ преклапа се са Просторним планом на две КО и то: КО Стајићево и КО Перлез, обе на територији Града Зрењанина. Саобраћајна инфраструктура планирана овим Просторним планом не утиче на планска решења из Просторног плана подручја посебне намене СРП „Стари Бегеј-Царска бара“.

2.2.5. Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор - Нови Сад – Панчево – Београд – Смедерево – Јагодина - Ниш) („Службени гласник РС“, број 19/11)

Систем продуктовода кроз Републику Србију има седам терминала и реализација је предвиђена у III фазе, од којих се само I фаза налази у обухвату Просторног плана са деоницама продуктовода Панчево - Нови Сад и Панчево – Смедерево.

Изградња деонице продуктовода Панчево - Нови Сад конципира се као двоцевни систем транспорта моторних горива. Траса продуктовода деонице Панчево-Нови Сад полази од главног терминала „Панчево“ и води се до терминала „Нови Сад“ у дужини од сса 91,4 km.

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

- 1) водотоцима (Мали Надел, Надел, В. Слатина, река Тамич, канал Караш, Велики канал Дунав - Тиса - Дунав, река Тиса, Дунавац и др. мањим водотоцима);
- 2) путевима (државни пут I реда бр. 24: деоница Панчево - Ковин, државни пут I реда бр. 1.9: деоница Београд - Вршац (Е-70), државни пут I реда бр. 24: деоница Београд - Зрењанин, државни пут II реда бр. 124: деоница Чента-Опово, државни пут I реда бр. 24.1: деоница Чента-Падинска скела, државни пут II реда бр.122:деоница Шајкаш-Ковиљ и др.општинским путевима).

Главни диспечерски центар је Панчево и он је уједно и главни комуникациони чвор за комплетан продуктовод. На њему је предвиђена главна команда соба са надзором на функционисање целог продуктовода. Све остале тачке на продуктоводу биће идентичне по садржају и приоритету управљања.

Изградња деонице продуктовода Панчево-Смедерево конципира се као једноцевни систем за транспорт моторних горива. Траса продуктовода деонице Панчево-Смедерево полази од терминала „Панчево“ и води се до терминала „Смедерево“ у дужини од сса 26,9 km.

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

- 1) водотоцима (Надел, Слатина, Велики канал Ср. Бегеј, река Дунав и др. мањим водотоцима);
- 2) путевима (општинским путевима: деонице Ковин - Банатски Брестовац и Ковин - Плочица);
- 3) планираним коридором аутопута Е-70 од Бубањ Потока до Панчева и планираном теретном обилазном пругом Бели Поток-Винча-Панчево (чије су трасе потврђене Генералним пројектом аутопута и теретне обилазне пруге са друмско-железничким мостом на Дунаву код Винче усвојеним на Ревизионој комисији 2007. год.);
- 4) разводним гасоводом притиска р=50 бар и пречника Ø 323,9 mm: деоница РГ01-10 Панчево - Смедерево.

Завршетак ове деонице је после преласка реке Дунав на локацији планираног терминала „Смедерево“ до комплекса НИС „Југопетрола“.

2.2.6. Просторни план подручја посебне намене транснационалног гасовода Јужни ток кроз Србију („Службени гласник РС“, број 119/12) и Измене и допуне Просторног плана подручја посебне намене транснационалног гасовода Јужни ток („Службени гласник РС“, број 98/13)

Просторним планом подручја посебне намене транснационалног гасовода „Јужни ток“ кроз Србију, третиран је појас енергетског инфраструктурног система за цевоводни транспорт гаса под високом притиском. Коридор гасовода налази се на територији следећих катастарских општина у обухвату Просторног плана: Ковин, Панчево, Ковачица, Опово, Жабал и Зрењанин. Укрштања гасовода „Јужни ток“ са путем, предвиђена су подбушивањем или полагањем гасовода.

На територији општине Ковин коридор гасовода „Јужни ток“ преласком реке Дунав обилази насеље Ковин, где се укршта са ДП IБ реда бр. 22, даље настављајући у генералном правцу северозапада, пролази између грађевинског подручја насеља Скореновац и Плочица укрштајући се са локалним путем Плочица-Ковин одакле даље иде кроз локалитете „Ливаде“ (КО Плочица) и „Војловска долина“ (КО Баваниште), затим пролази на око 1,2 km западно од грађевинског подручја насеља Баваниште где прелази преко локалног пута Омољица - Баваниште. На око 3,3 km северозападно од грађевинског подручја насеља Баваниште коридор кратко мења правац ка истоку у дужини од око 750 m, где се укршта са ДП IБ реда бр. 22, након чега поново мења правац и наставља у генералном правцу северозапада ка територији Града Панчева. На km 196,7 деонице, паралелно са основном цеву гасовода на удаљености од 18 m планиран је лупинг (паралелна цев) прати основну цев гасовода кроз територију Града Панчево и општине Опово све до територије Града Београда (КО Бесни Фок). На почетку и на крају лупинга планиране су дупле блок станице.

На територији града Панчева коридор гасовода, задржавајући генерални правац, пролази преко поља „Велики Веровач“, укршта се са реком Бегеј на око 2,2 km и локалним путем Панчево - Долово на око 4 km од границе града Панчева, затим прелази преко локалитета „Српске ливаде“ и „Борчанско поље“ (КО Панчево) одакле благо мења правац ка западу укрштајући се са ДП I А реда бр. 3, даље прелази преко локалитета „Аеродром“ (КО Качарево) након чега се на око 1,3 km југозападно од грађевинског подручја насеља Качарево укршта са локалним путем Панчево-Качарево, затим на око 4 km од грађевинског подручја насеља Јабука коридор мења правац ка југозападу где се укршта са ДП IБ реда бр. 22, након 600 m коридор поново мења правац ка северозападу и прелази преко локалитета „Црепајски виногради“ (КО Јабука) улази на територију општине Ковачица.

На територији општине Ковачица коридор гасовода пролази само крајњим југозападним делом општине, преко КО Ковачица, у дужини од око 400 m одакле се поново враћа на територију града Панчева.

Улазећи поново на територију града Панчева коридор гасовода, задржавајући генерални правац северозапада, пролази на око 3,5 km источно и североисточно од грађевинског подручја насеља Глогоњ, затим се укршта са локалним путем Глогоњ-Црепаја и даље наставља ка територији општине Опово.

На територији општине Опово коридор гасовода, задржавајући генерални правац, пролази преко локалитета „Краћине” (КО Сефкерин) и локалног пута Сефкерин-Црепаја, затим локалитета „Полутине” (КО Сефкерин) 3,5 km источно од грађевинског подручја насеља Сефкерин и локалитета „Доњи угар” (КО Опово) на око 715 m источно од грађевинског подручја насеља Опово где прелази преко локалног пута Опово-Дебелача, мења правац ка северу у дужини од око 615 m после чега се поново враћа на генерални правац према северозападу где се укршта са општинским путем, затим са реком Тамиш прелазећи преко локалитета „Трновачка греда” (КО Баранда) на око 1,1 km од грађевинског подручја насеља Баранда, где опет мења правац ка југозападу и наставља у том правцу ка територији Града Београда.

На територији града Зрењанина коридор гасовода пролази преко локалитета „Орловатске ледине” (КО Чента) и западно на око 700 m од локалитета „Мали Кулпин” (КО Чента), затим пролази између локалитета „Репиште” и „Житно поље” (КО Книћанин), даље прелази реку Тису и наставља ка територији општине Тител.

На територији општине Жабаљ коридор гасовода, пружајући се у правцу севера, обилази грађевинско подручје насеља Ђурђево, затим се укршта са и ДП ИБ реда бр. 20, даље у правцу севера пролази на око 1,7 km западно од грађевинског подручја насеља Жабаљ, где мења правац ка северозападу пролазећи на око 850 m јужно од грађевинског подручја насеља Госпођинци, даље опет мења правац ка северу, укршта се са међуопштинским путем Жабаљ - Темерин, затим поново мења правац ка северозападу и наставља ка општини Темерин. На подручју општине Жабаљ које обухвата Просторни план подручја посебне намене транснационалног гасовода „Јужни ток”, налази се експлоатационо подручје гасног поља „Госпођинци” и експлоатационо поље опекарских сировина „Шевар Јужно поље”.

2.2.7. Просторни план подручја посебне намене за инфраструктурни коридор за далековод 2x400 kV ТС Панчево - граница Румуније („Службени лист АПВ”, број 3/12)

Подручје обухвата Просторног плана се налази на територији АП Војводине, на подручју јужног Баната и обухвата делове територија 5 локалних самоуправа, односно 16 катастарских општина. Планирани далековод, односно инфраструктурни коридор полази од трафостанице ТС 400/220/110kV „Панчево 2” кроз територију града Панчево, затим кроз територију општине Ковин, Алибунар, Вршац и Бела Црква и наставља до границе са Румунијом до крајње тачке на територији Румуније. Осим постојеће путне мреже категорисаних и некатегорисаних путева у обухвату, односно у зони утицаја Просторног плана се налази и планирани коридор државног пута на основном путном правцу бр. 24 – „Банатска магистрала”, Суботица – Сента – Чока – Кикинда – Зрењанин - Ковачица – Панчево – Ковин – мост на Дунаву – (Смедерево).

Просторним планом су утврђена места и чворне тачке укрштања и вођења далековода кроз обухваћени простор, а такође су дефинисане мере и услови за укрштање, паралелно вођење овог инфраструктурног система и његов однос са другим инфраструктурним системима.

У обухвату Просторног плана налазе се капацитети три вида саобраћаја: путно-друмског, железничког и водног са којима се укршта траса планираног далековода.

Међу основним саобраћајним капацитетима предметног просатора у домену путног-друмског саобраћаја је и државни пут I реда бр. 24. са деоницама: Суботица - Е-75 – (неизграђена деоница) – Сента – Чока – Кикинда – Зрењанин - Ковачица – Панчево – Ковин – мост на Дунаву – (Смедерево) и деоница број 2141, од чвора број 2007 Панчево 1 (Ковин) код km 218+767 до чвора број 2117 Ковин 1 (Бела Црква) код km 247+439, у складу са референтним системом Републичке дирекције за путеве.

Постојећа ТС 400/220/110 kV „Панчево 2” представља почетак трасе предметног далековода и лоцирана је са десне стране државног пута I реда бр. М24 Панчево – Ковин, а крајња тачка проводника далековода лоцирана је у ваздуху изнад крајњег граничног камена Б100/1 између Републике Србије и Републике Румуније.

После два релативно кратка правца условљена расплетом далековода код ТС „Панчево 2”, обиласком насеља дуж државног пута I реда бр. М24 Панчево - Ковин и укрштањем овог пута и будућег аутопута Е-70 на деоници Београд (Бубањ поток) - Банатско Ново Село траса се једним дужим правцем усмерава на североисток и обилази СРП „Делиблатска пешчара”.

Са два скретања улево на US2 и US3 траса обилази насеље које је смештено дуж државног пута I реда бр. М24 Панчево - Ковин. На правцу US2-US 3 далековод укршта постојећи далековод 110 kV бр. 151/2 Панчево 2 - Алибунар, гасовод, далековод 20 kV за „Живинарску фарму”, реку Надел, државни пут I реда бр. М24 Панчево - Ковин, као и трасу будућег аутопута Е-70 деоница Београд (Бубањ поток) - Банатско Ново Село. Терен је под ораницама, а приступ траси од магистралног пута Панчево - Ковин омогућен је већим бројем атарских путева.

Траса предметног далековода у односу на саобраћајну инфраструктуру је усклађена у обухваћеном простору, уз примену одговарајућих мера и услова које произилазе из специфичности самог далековода.

Утицај далековода на капацитете путног - друмског, железничког, водног и ваздушног саобраћаја већином се односи на тачке сукоба - укрштања, и на вођење инфраструктурног система далековода уз, или поред саобраћајнице. Применом услова изградње у зонама укрштања са путним капацитетима се омогућује неометано функционисање саобраћаја на предметним путевима, док ће се у току изградње самих стубова и монтаже водова далековода примењивати посебни режими одвијања саобраћаја. Након изградње далековода, односно у току експлоатације далековод неће имати негативан утицај на саобраћај у коридору путева, изузимајући евентуалне акцидентне ситуације.

2.2.8. Просторни план подручја посебне намене међународног водног пута Е 80 – Дунав (Паневропски коридор VII), („Службени гласник РС”, број 14/15)

Просторним планом су обухваћени коридор водног пута Е-80 – Дунав, укупне дужине 588 km и зона непосредног утицаја коридора водног пута. Просторни план подручја посебне намене међународног водног пута Е-80 – Дунав преклапа се са Просторним планом у делу територије Града Панчево и то у делу истоимене катастарске општине, као и у делу територије општине Ковин на катастарским општинама Скореновац и Ковин.

Својим планским решењима не утиче на планирану саобраћајну инфраструктурну мрежу на основном правцу државног пута I реда.

2.2.9. Просторни план подручја посебне намене мултифункционалног еколошког коридора Тисе („Службени лист АПВ”, број 14/15)

Еколошки коридор Тисе представља коридор од међународног значаја и укључује реку Тису са обалским појасом, заштићена подручја ПП „Камараш”, ПП „Стара Тиса код Бисерног острва”, као и подручја предвиђена/резервисана за заштиту: Горња Тиса и Доња Тиса⁷.

7. У складу са Уредбом о еколошкој мрежи

Одрживи развој мултифункционалног еколошког коридора Тисе захтева усклађеност планираних активности са потребама очувања природе и квалитета животне средине.

На подручју обухвата Просторног плана утврђен је висок степен разноврсности, не само станишта, него и степена деградације просторних целина значајних за очување биолошке разноврсности.

У оквиру целине еколошког коридора са заштитним зонама дефинишу се следеће подцелине:

- Еколошки коридор Тисе и
- Заштитне зоне еколошког коридора до 50 m, 200 m и 500 m.

Табела 3: Преглед просторнопланске и урбанистичке документације у обухвату Просторног плана

	Град/ општина	Назив планског документа
1.	Суботица – град	- Просторни план града Суботица („Сл. лист Града Суботица“, број 16/12) - Генерални план Суботица – Палић до 2020 године („Сл. лист општине Суботица“, број 16/06, 17/06, 28/06)
2.	Кањижа	- Просторни план општине Кањижа („Сл. лист општине Кањижа“, број 19/12) - План генералне регулације насеља Кањижа („Сл. лист општине Кањижа“, број 6/13)
3.	Сента	- Просторни план општине Сента („Сл. лист општине Сента“, број 7/08) - Генерални план насеља Сента („Сл. лист општине Сента“, број 7/08)
4.	Нови Кнежевац	- Просторни план општине Нови Кнежевац („Сл. лист општине Нови Кнежевац“, број 4/89, 1/95) - План генералне регулације насеља Нови Кнежевац („Сл. лист општине Нови Кнежевац“, број 10/13)
5.	Чока	- Просторни план општине Чока („Сл. лист општине Чока“, број 11/13) - Генерални план Чоке („Сл. лист општине Чока“, бр. 1/04)
6.	Кикинда	- Просторни план општине Кикинда („Сл. лист општине Кикинда“, бр. 12/13, 16/13) - Генерални урбанистички план Кикинде („Сл. лист општине Кикинде“, број 26/14)
7.	Нова Црња	- Просторни план општине Нова Црња („Сл. лист општине Нова Црња“, број 8/11, 10/14, 12/14) - План генералне регулације насеља Нова Црња („Сл. лист општине Нова Црња“, број 16/13)
8.	Нови Бечеј	- Просторни план општине Нови Бечеј („Сл. лист општине Нови Бечеј“, број 6/12)
9.	Жабал	- Просторни план општине Жабал („Сл. лист општине Жабал“, број 6/11) - Генерални план Жабља („Сл. лист општине Жабал“, број 13/03)
10.	Житиште	- Просторни план општине Житиште („Сл. лист општине Житиште“, број 17/11) - План генералне регулације насеља Житиште („Сл. лист општине Житиште“, број 33/14)
11.	Зрењанин - град	- Просторни план града Зрењанин („Сл. лист града Зрењанин“, број 11/11) - Генерални план Зрењанина 2006-2026, Измене и допуне („Сл. лист општине Зрењанин“, бр. 19/07, 1/08, и „Сл. лист Града Зрењанин“, бр. 24/08 и 17/09)
12.	Ковачица	- Просторни план општине Ковачица („Сл. лист општине Ковачица“, бр. 13/12, 9/14) - Генерални план Ковачице, Измене и допуне Генералног плана Ковачице („Сл. лист општине Ковачица“, бр. 3/04 и 1/07)
13.	Ковин	- Просторни план општине Ковин („Сл. лист општине Ковин“, број 18/12) - План генералне регулације насеља Ковин („Сл. лист општине Ковин“, број 6/15)
14.	Панчево – град	- Просторни план града Панчево („Сл. лист града Панчево“, бр. 22/12, 25/12) - Генерални урбанистички план Панчева („Сл. лист града Панчево“, број 23/12)

Осим наведених планова коришћени су просторни и урбанистички планови који су у изради (просторни планови општина, планови генералне регулације, планови детаљне регулације и планови општег уређења насеља), као и развојни документи локалних самоуправа (стратешки планови развоја).

Поред свих важећих планова у обухвату Просторног плана, следећи планови детаљне регулације су од посебне важности за планска решења:

- План детаљне регулације за део аутопутске и железничке обилазнице око Београда (аутопутска деоница Бубањ поток-Винча-Панчево) („Службени лист Града Панчево“, број 14/14);

Мере заштите еколошког коридора уграђене су у овај Просторни план. Преклапање са овим Просторним планом односи се на делове подручја који се налазе на територијама локалних самоуправа Новог Кнежевца, Кањиже, Сенте, Аде, Зрењанина и Жабља (реферална карта 4 – Спровођење Плана).

2.3. КОРИШЋЕНА ДОКУМЕНТАЦИЈА И ЕКСПЕРТИЗЕ

При изради Просторног плана коришћена је, поред планова у тачки 2.2. и многобројна планска, студијска, стручна, научна, техничка и друга документација од значаја за планско подручје.

Најважнија планска и урбанистичка документација значајна за израду Просторног плана односи се на планове локалних самоуправа и дата је у следећем прегледу:

- План детаљне регулације обилазног пута око Зрењанина „Обилазнице“ - („Службени лист града Зрењанина“, бр. 21/10 и 22/10);
- План детаљне регулације за општински пут Иђош – мост на Тиси код Аде („Службени лист општине Кикинда“, број 21/10).

Пројектно-техничка документација

Приликом израде Просторног плана коришћен је Генерални пројекат магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“, деоница Суботица-Зрењанин-Ковин (извештај Ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације, 2010. године).

У анализи планиране мреже саобраћајних коридора у обухвату Просторног плана коришћена је и следећа документација:

- Претходна студија оправданости са генералним пројектом за ауто пут Е-70 (обилазница Београда и Панчева), деоница од Бубањ Потока до магистралног пута М-19 (извештај Ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације Министарства за инфраструктуру, број 350-01-00684/2007-10 од 23. августа 2007. године);
- Генерални пројекат друмско-железничког моста преко Дунава код Винче (извештај Ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације Министарства за инфраструктуру, број 350-01-00682/2007-10 од 17. јула 2007. године);
- Студија оправданости и идејни пројекат за изградњу У крака аутопута Е-75 деоница гранични прелаз „Келебија“–петља „Суботица–југ“ (извештај Ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације Министарства за инфраструктуру, број 350-01-01441/2004-10 од 28. јануара 2009. године), којом је из техничких разлога укрштај ДП I реда 24 и аутопута Е-75 дислоциран на петљу Суботица – исток која није у обухвату овог Просторног плана;
- Идејни и Главни пројекат државног пута Ib реда, деоница Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр.101), L=24,3 km.

Стратешко-развојни документи и основе развоја

Од посебног значаја за израду овог Просторног плана су следећи документи:

- Стратегија регионалног развоја Републике Србије за период од 2007. до 2012. године („Службени гласник РС“, број 21/07);
- Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС“, број 4/08);
- Национална стратегија одрживог развоја („Службени гласник РС“, број 57/08);
- Стратегија развоја пољопривреде Републике Србије („Службени гласник РС“, број 78/05);
- Стратегија развоја туризма („Службени гласник РС“, број 91/06);
- Стратегија интегрисаног управљања границом у Републици Србији („Службени гласник РС“, број 11/06);
- Национална стратегија заштите и спашавања у ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, број 86/11);
- Програм развоја АП Војводине 2014-2020. године са Акционим планом за реализацију приоритета („Службени лист АПВ“, број 13/14);
- Стратегија водоснабдевања и заштите вода у АП Војводини („Службени лист АПВ“, број 1/10).

Подаци о становништву, активностима и простору

Подаци о становништву и домаћинствима преузети су од Републичког завода за статистику (Пописи становништва 1948, 1991, 2002. и 2011. године).

Подаци о привреди и активностима за ниво општине преузети су од Републичког завода за статистику, (публикације Општине и региони у Републици Србије 2012. и 2013. године), а недостајући подаци обезбеђени су у сарадњи са општинама у обухвату Просторног плана.

Подаци о простору (природни и створени услови) обезбеђени су коришћењем доступне документације, услова надлежних органа и институција, као и теренским истраживањима.

Коришћене геодетске подлоге

За потребе израде Просторног плана коришћене су:

- топографске карте размере 1:25.000, 1:50.000, 1:100.000 и 1:200.000;

- основна државна карта 1:5.000;
- дигитални катастарски планови катастра непокретности са припадајућом базом података;
- аналогни катастарски планови катастра непокретности размере 1:1.000, 1:2.500 и 1:2.880;
- дигитални ортофото планови резолуције 10 cm, 20 cm и 40 cm.

3. ЕКОНОМСКА, ДРУШТВЕНА И ЕКОЛОШКА ОПРАВДАНОСТ ИЗГРАДЊЕ СИСТЕМА У СЛУЧАЈУ КАДА СЕ НЕ ИЗРАЂУЈЕ СТУДИЈА ОПРАВДАНОСТИ

За планска решења у овом Просторном плану не постоје Претходне Студије оправданости за све деонице. У том смислу, наводе се деонице за које нису урађене Претходне студије оправданости и Генерални пројекат:

- ДЕОНИЦА ДРЖАВНОГ ПУТА I РЕДА СЕНТА – СУБОТИЦА

Деоница државног пута Сента-Суботица је значајан сегмент путне мреже Републике Србије, (једина деоница која није изграђена на целом путном правцу некадашњег пута М-24), обезбеђује везу са аутопутем Е-75 и на квалитетан начин повећава приступачност насеља у обухвату Просторног плана.

У односу на Град Суботицу, овај коридор представља значајан улазно-излазни правац којим се, поред интензивног транзитног и теретног саобраћаја, одвија и локални саобраћај, јер велики део насеља гравитира ка овом коридору.

Просторни и саобраћајни аспекти дефинисања деонице државног пута Сента - Суботица, као савремене саобраћајнице, сагледани су кроз саобраћајну анализу овог Просторног плана. Планирање, пројектовање и изградња овог сегмента државног пута треба да омогући ефикасно и безбедно одвијање саобраћаја.

Циљ Просторног плана је да се кроз анализу постојећег стања коридора, просторно-планске и урбанистичке документације, елемената из Главног пројекта државног пута Ib реда, деоница Суботица (петља „Суботица исток“)–Сента (веза са ДП II реда бр. 101)⁸, сагледају релевантни параметри од утицаја на дефинисање коначног коридора, пре свега са аспекта урбанистичко-планских параметара и њихово усаглашавање ради постизања континуираног система савремених саобраћајница, који ће задовољавати све критеријуме за овај ранг пута, како у домену техничко-експлоатационих карактеристика, тако и са аспекта безбедности, екологије и других параметара савремених саобраћајница.

- ДЕОНИЦА ДРЖАВНОГ ПУТА II РЕДА ЂАЛА – ЧОКА

Генералним пројектом магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“, деоница Суботица-Зрењанин-Ковин прихваћено је решење на деоници од границе са Мађарском (Ђала) до Кикинде које је постављено у оквиру постојећег коридора кроз насељена места (Ђала, Српски Крстур, Нови Кнежевац, Санад, Чока, Остојићево, Падеј, Сајан и Иђош.

Обилазнице око насеља су прихваћене као планска решења у просторним плановима јединица локалне самоуправе, у складу са условима и сагласностима ЈП „Путеви Србије“ за просторне планове јединица локалне самоуправе.

- ДЕОНИЦА ДРЖАВНОГ ПУТА I РЕДА НОВИ САД-ЗРЕЊАНИН-РУМУНСКА ГРАНИЦА

У обухвату Просторног плана налази се и коридор државног пута I реда Нови Сад-Зрењанин-румунска граница за који је потребно урадити пројектну документацију због потребе афирмације овог путног правца и повезивања са окружењем и коридором

8. Главни пројекат државног пута Ib реда, деоница Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр.101 (ЦПВ Нови Сад, 2012 год.), је у поступку техничке контроле.

V у Румунији и коридором X кроз Србију. Важност и неопходност изградње овог сегмента путне мреже је истакнута и у плановима вишег реда (ППРС и РПП АПВ).

Економска, друштвена и еколошка оправданост изградње овог коридора је неспорна, али је потребно да се пројектно-техничком документацијом анализирају варијанте како би се дефинисало најбоље саобраћајно решење за деоницу од Зрењанина до румунске границе.

- АНАЛИЗА ОДНОСА ПЛАНСКИХ РЕШЕЊА ГЕНЕРАЛНОГ ПРОЈЕКТА И ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Табела 4: Анализа односа планских решења Генералног пројекта и Просторног плана

Деоница	Предлог Просторног плана	Генерални пројекат	Стање пројектне документације
Деоница аутопута Е 75 -Сента	Неизграђена деоница коју треба изградити и на тај начин учинити аутопут Е-75 доступнијим становницима Сенте, Кикинде, Зрењанина и даље	-	Идејни пројекат
Деоница Сента-Чока	Захтева посебну пажњу због сложености проблема проласка путева кроз урбано ткиво Сенте и Чоке	-	Пројектна документација не постоји, осим за деоницу обилазнице Сента-Главни пројекат;
Деоница Ђала-Кикинда	Планско решење преузето из Генералног пројекта.	Предложено решење на деоници од границе са Мађарском (Ђала) до Кикинде је постављено у оквиру постојећег коридора кроз насељена места (Ђала, Српски Крстур, Нови Кнежевац, Санад, Чока, Остојићево, Падеј, Сајан и Иђош)	Генерални пројекат
Кикинда-Зрењанин-Панчево	Планско решење преузето из Генералног пројекта	Максимално коришћење постојећих путних коридора, уз неопходно планирање обилазница око насељених места (Кикинда, Башаид, Меленци, Зрењанин, Ечка, Орловат, Уздин, Ковачица, Качарево)	Генерални пројекат
Панчево, деоница преклапања са Е-70	Планско решење преузето из Генералног пројекта	Планско решење преузето из Генералног пројекта	Генерални пројекат
Панчево-Ковин-мост на Дунаву	Према саобраћајним анализама ова деоница има профил са три саобраћајне траке (2+1).	Ова деоница, према Генералном пројекту, има потпуно заобилажење насеља, и вођење трасе преко постојећег друмског моста на Дунаву.	Генерални пројекат

Саобраћајни коридор који чини окосницу и предмет Просторног плана полази од Хоргоша и преко Сенте и Чоке, Кикинде, Зрењанина, Панчева до Ковина и моста на Дунаву, повезује градове регионалне центре Баната са окружењем. Подручје обухвата Просторног плана има мању приступачност и доступност у односу на остали део АП Војводине.

Планска решења у Просторном плану се односе према коридору који је предложен у Генералном пројекту магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“, деоница Суботица-Зрењанин-Ковин, на начин како је приказано у наредној табели:

II ПРИНЦИПИ, ЦИЉЕВИ И КОНЦЕПЦИЈА ИЗГРАДЊЕ СИСТЕМА

1. ПРИНЦИПИ ИЗГРАДЊЕ СИСТЕМА

Полазну основу за дефинисање принципа просторног развоја инфраструктурног коридора, чини стање кључних фактора просторног развоја и активирање развојних потенцијала подручја у обухвату Просторног плана. Принципи просторног развоја, дефинисани кроз ППРС, утицаће на значајно јачање одрживости, идентитета, конкурентности, кохезије и конкурентности, као и унапређење управљања просторним развојем:

- одрживост, као генерални принцип који мора бити примењен код свих активности у простору Србије;
- територијална кохезија, као резултат уравнотеженог социо-економског регионалног развоја;
- јачање конкурентности, што подразумева даљи развој подручја градова са истовременим јачањем и функционалним профилисањем слабије развијених подручја;
- активна имплементација политике просторног развоја и учешће јавности;
- полицентрични територијални развој, са наглашеном улогом градова и функционалних урбаних подручја, као и јачањем веза на релацији село-град;

- унапређење приступачности информацијама и знању преко телекомуникационих мрежа развијених да покривају читаве регионе/државу;
- унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;
- развој културног идентитета и територијалне препознатљивости;
- перманентна едукација грађана и администрације о значају квалитета просторног развоја;
- субсидијарност као могућност решавања одређеног проблема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучивања који ће обезбедити највећу ефикасност;
- стриктно уважавање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора;
- унапређење и одрживо коришћење природног и културног наслеђа као развојног ресурса;
- смањење штетног утицаја на животну средину;
- јавно-приватно партнерство код инвестирања у мреже и објекте од капиталног значаја;
- већа транспарентност код одлучивања о просторном развоју;
- трансгранично, интеррегионално и трансдржавно функционално повезивање регионалних и локалних јединица уз нужну подршку државе.

Развој путног система треба да се заснова на следећим принципима:

- ефикасност и безбедност;
- усмереност ка кориснику;
- економичност;
- окренутост ка заштити животне средине;
- интегрисаност са окружењем и другим видовима саобраћаја;
- квалитетно надгледање и управљање.

2. ОПШТИ И ОПЕРАТИВНИ ЦИЉЕВИ

2.1. ОПШТИ ЦИЉЕВИ

Општи циљеви Плана

- развој мреже коридора саобраћајне инфраструктуре у циљу развоја подручја обухваћеног Просторним планом;
- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за укрштања и пролазе итд.;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у непосредном контакту са планираним коридором;
- комплетирање и доградња мреже коридора, у складу са дугорочним потребама, захтевима и међународним стандардима;
- валоризација постојећих ресурса и развојних потенцијала подручја у циљу потпуније интеграције Републике Србије у регион југоисточне Европе.

2.2. ОПЕРАТИВНИ ЦИЉЕВИ ПО ПОЈЕДИНИМ ОБЛАСТИМА

Саобраћајна инфраструктура

- развој и укључење у транспортну мрежу овог простора и осталих видова саобраћаја (водни, железнички, ваздушни), чиме ће се омогућити претпоставке за развој и функционисање свих појединачних саобраћајних видова и повезивање на интегралном принципу;
- утврђивање конфликтних тачака у односу на постојеће и планиране садржаје и намене са предлогом разрешења;
- стварање оптималне саобраћајне мреже категорисаних путева у обухвату Просторног плана.;
- обезбеђење оптималних услова повезивања свих градова/општина и окружења, како са овим путним капацитетом, тако и са сировинским залеђем–атаром.

Водопривредни системи

- очување свих изворишта висококвалитетне подземне воде применом посебних мера заштите код постојећих и при реализацији планираних саобраћајних инфраструктурних коридора;
- развој регионалног система водоснабдевања дуж правца саобраћајног коридора, са изворишта воде Ковин-Дубовац;
- заштита мреже коридора саобраћајне инфраструктуре и насеља од поплава;
- контролисано прихватање и спровођење сувишне атмосферске воде путем система посебне насељске каналске мреже у најближе реципијенте - у мелиоративну каналску мрежу, депресије по ободу насеља;
- заштита и уређење сливова са гледишта развоја водопривредних система и развоја других водопривредних грана, посебно шумарства, путем заштите и ревитализације угрожених екосистема, антиерозионог газдовања шумама, очувања и унапређења естетских, археолошких, историјских, биолошких, геолошких и других природних и створених ресурса и вредности.

Електроенергетска и електронска комуникациона инфраструктура

- обезбеђење просторних услова за изградњу и функционисање магистралних инфраструктурних електроенергетских и електронских комуникационих система у мрежи коридора саобраћајне инфраструктуре у односу на дугорочне потребе, захтеве и међународне стандарде;
- изградња оптичких каблова на свим магистралним правцима, као и привода до насеља и садржаја у обухвату Просторног плана, како би се извршила замена раније изграђеног система аналогних веза новим дигиталним системом који обезбеђује, поред класичне електронске комуникационе мреже и развој широкопојасне мреже ISDN (дигиталне мреже интегрисаних услуга);
- обезбеђење услова за функционисање постојећих инфраструктурних електроенергетских и електронских комуникационих система на подручју Просторног плана, како у насељима тако и ван насеља.

Термоенергетска инфраструктура

- развој гасоводне и нафтоводне инфраструктуре на подручју обухвата Просторног плана и њено повезивање у гасоводни и нафтоводни систем Републике Србије, кроз усаглашавање са путном инфраструктуром у Просторном плану.

Становништво и развој и уређење мреже насеља

- повећањем доступности у обухвату Просторног плана утицати на смањење популационог притиска на градске/општинске центре, што би допринело подизању квалитета живота становништва, односно достизању жељеног нивоа друштвеног стандарда;
- побољшање саобраћајне повезаности којом се остварује боља комуникација свих насеља у мрежи.

Привреда

- повезивање овог подручја са регионима суседних земаља чланица Европске уније;
- подстицање развоја и повећање конкурентности подручја у обухвату Просторног плана;
- утврђивање оптималног просторног размештаја привредних капацитета дуж мреже коридора саобраћајне инфраструктуре;
- вођење активне и атрактивне политике привлачења инвеститора.

Пољопривреда

- валоризација пољопривредних ресурса и повећање конкурентности пољопривредне производње;
- стварање планских претпоставки за обезбеђивање оптималних услова за правилно функционисање пољопривредних ресурса у оквиру атара, који су у гравитационом подручју инфраструктурног коридора;
- заштита природних и створених пољопривредних вредности контактних подручја коридора.

Шумарство (као привредна грана и природни ресурс):

- трајна и ефикасна заштита од свих облика негативног деловања и стабилност екосистема подручја;
- формирање заштитних појасева поред саобраћајница.

Туризам

- развој туризма у обухвату Просторног плана прилагодити потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања;

- уређење и опремање мреже коридора саобраћајне инфраструктуре прилагодити свим категоријама путника на одређеним локалитетима (одморишта, мотели и сл.). Критеријуме за размештај тих локалитета ускладити са међународним стандардима.

Заштита животне средине

- обезбедити заштиту од буке на деловима коридора, који пролазе поред насеља или кроз насеља;
- смањити аерозагађење формирањем зелених заштитних појасева уз коридор пута и обезбедити заштиту од ветрова формирањем ветрозаштитних појасева на појединим деоницама пута;
- смањење вероватноће излагања становништва евентуалним акцидентима приликом транспорта опасних материја, посебно у деловима где траса пута тангира насеља или пролази мањим делом кроз њих.

Заштита предела, природе и природних добара

- очување јединствености, аутентичности и изворности предела и природних добара;
- санација оштећења предела кроз дефинисање услова за пејсажно обликовање трасе пута усклађивањем планских решења са одликама природних добара и предела;
- дефинисање услова за пејсажно обликовање трасе пута усклађивањем планских решења са одликама природних добара и предела;
- формирање пролаза за животиње кроз инфраструктурне коридоре са циљем обезбеђења проходности миграторних врста.

Заштита непокретних културних добара

- очување, одржавање и коришћење утврђених и евидентираних непокретних културних добара;
- очување аутентичне урбане и руралне структуре и наслеђене просторне урбане матрице.

3. КОНЦЕПЦИЈА РЕШЕЊА СИСТЕМА

Концепција развоја планског подручја заснована је на сагледавању и међусобном усклађивању интереса локалног, регионалног и републичког нивоа. У фокусу концепције налази се планирана мрежа саобраћајне инфраструктуре, пре свега путне, ослоњене на државни пут I реда бр. 24, чијом се реализацијом значајно повећава ниво приступачности локалних самоуправа у обухвату Просторног плана и стичу неопходни претходни инфраструктурни услови за повећање његове конкурентности.

Осим путног правца на траси некадашњег М-24, веома је важна улога саобраћајног правца Нови Сад – Зрењанин – Румунија који на најкраћи начин повезује ово подручје са Темишваром и румунским делом Баната. Просторним планом је предвиђена афирмација граничних прелаза Наково, Врбица, као и Рабе (на трOMEЊИ република Србије, Мађарске и Румуније, као веома перспективне тачке за развој, а планиране кроз стратешки План развоја Европске регије ДКМТ).

Са некадашњим М-24/ДП IIа реда бр. 130 се укршта и ДП Iб реда бр. 10/ некадашњи М-1.9⁹, односно Е-70. Након усвајања Генералног пројекта „Банатска магистрала“ прихваћено је решење преклапања ова два путна коридора на деоници око Панчева (рефералне карте 1 и 2).

Активирање развојних потенцијала подручја Просторног плана треба да допринесе оптималном и одрживом функционисању североисточне Бачке и Баната. Дугорочно посматрано, концепција просторног развоја је усмерена ка већој развојној равнотежи у оквиру обухвата Просторног плана, у којој ће кључну улогу имати урбани центри у функционалној вези са руралним окружењем.

У том смислу, најснажнији урбани центри у обухвату Просторног плана на осовини север-југ (Кикинда, Зрењанин, Панчево, уз Суботицу која је наслоњена на обухват Просторног плана), биће носиоци просторног, тј. интегрисаног и одрживог економског, социјалног и еколошког развоја.

Стратешко-развојним документима (наведеним у поглављу I Полазне основе) утврђене су основе за дугорочно планирање путне инфраструктуре у циљу повезивања са окружењем, подизања квалитета живота, подстицања укупног економског развоја и равнотежнијег регионалног развоја.

Имајући у виду фактичко стање путне инфраструктуре, циљеве израде овог Просторног плана у области путне инфраструктуре и објективне могућности за њихову реализацију, као и обавезу придржавања донетих стратегија и планских докумената Обрађивач се приликом утврђивања концепције развоја саобраћаја определио за следећи приступ:

- у максимално могућој и са саобраћајног аспекта оправданој мери, постојеће путне капацитете обновити и реконструирати, а њиховој модернизацији у складу са ЕУ стандардима приступити када се за то стекну сви потребни услови;
- повећати степен функционалности и безбедности постојеће мреже, што захтева изградњу одређених нових деоница и обилазница око насеља;
- како би нова мрежа коридора задовољила постављене циљеве и подигла степен опслужености подручја на виши и ЕУ стандардима примерен ниво, неопходно је изградити недостајуће капацитете, а одређене постојеће капацитете прилагодити новим захтевима.

За изнаглажење концепцијских опредељења развоја путне инфраструктуре од значаја је чињеница да је за магистрални пут М-24 „Банатска магистрала“, деоница Суботица-Зрењанин-Ковин, урађен Генерални пројекат од стране Института за путеве, Београд.

Уважавајући наведена опредељења, чињенице и планску документацију, анализирана је шира мрежа коридора на основном путном правцу државног пута I реда бр. 24.

Основни путни правци и коридори који су разматрани у Просторном плану су:

на правцу север – југ:

- ДП бр. 105 и бр. 130/(М-24)¹¹, Суботица - Е-75, петља „Исток“¹⁰ – (неизграђена деоница) – Сента – Чока – Кикинда – Зрењанин - Ковачица – Панчево – Ковин – граница АП Војводине мост на Дунаву – Смедерево;

9. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:на овој деоници М-24 је ДП IIа реда бр.130, а М-1.9 је ДП Iб реда бр.10

10. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

М-24 је ДП Iб реда бр.13, у општини Сента је ДП IIа реда бр.105 и ДП Iб реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП IIа реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП Iб реда бр.14,

М-24.1 је ДП Iб реда бр.13

М-22 (Е-75) је ДП IIа реда бр.1

М-7 је ДП Iб реда бр.12,

М-7.1 је ДП Iб реда бр.18 и делом ДП IIа реда бр.133 у општини Вршац,

М-3 је ДП Iб реда бр.15,

М-1.9 (Е-70) је ДП Iб реда бр.10,

Р-123 је ДП IIа реда бр.104, у општини Житиште је делом ДП IIа реда бр.104, а делом ДП бр.118, и ДП бр.308, док је у општини Сечањ делом ДП бр.308 и делом ДП бр.310 и у општинама Алибунар и Ковин ДП бр.310,

Р-122 је ДП IIа реда бр.114

Р-119 је ДП IIа реда бр.102 и делом ДП IIа реда бр.105 у општини Сента,

Р-115 је ДП IIа реда бр.134,

Р-114 је ДП Iб реда бр.117,

Р-113 је ДП IIа реда бр.116,

Р-112 је делом ДП IIа реда бр.105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП IIа реда бр.103 и делом ДП Iб реда бр.13

Р-111 је делом ДП IIа реда бр.104 и делом ДП Iб реда бр.302 у општини Нови Кнежевац и делом ДП Iб реда бр.13 у општини Кањижа,

Р-110 је ДП IIа реда бр.129, у општинама Зрењанин и Ковачица

11. ПП Е-75 утврђено је решење укрштања ДП I реда М24 и аутопута Е-75 на петљи „Југ“. Студијом оправданости и идејним пројектом за изградњу У крака Е-75, деоница гранични прелаз Келебџа – петља Суботица „Југ“ укрштање М-24 и Е-75 умерено је на петљу Суботица „Исток“ из техничких разлога.

- ДП бр. 105, бр. 103 и бр. 13/(P-112), деоница граница Републике Мађарске (Ђала) – Нови Кнежевац – Чока;
- ДП бр. 104, бр. 118, бр. 308, бр. 310/(P-123), Банатско Аранђелово – Мокрин – Кикинда – Војвода Степа – Бејеџи – Неузина – Селеуш – Алибунар – Банатски Карловац – Делиблато – Ковин.

на правцу исток – запад:

- ДП бр. 10/(M-1.9), Београд - Панчево – Вршац – граница Румуније (E-70);
- ДП бр. 12 (M-7), деоница Нови Сад – Жабаљ – Зрењанин;
- државни пут на деоници Зрењанин – граница Румуније (предлог коридора државног пута);
- државни пут: мост на Тиси код Аде – правци ка Чоки, Кикинди и Новом Бечеју.



Слика 4: Положај основног путног правца некадашњег М-24 у односу на Паневропске коридоре кроз Србију

Основни путни правац, на правцу некадашњег М-24, пружа се на деоницама Суботица–Сента – Кикинда – Зрењанин – Ковачица – Панчево - Ковин. Планирани коридор је у складу са техничким извештајем Ревизионе комисије Министарства инфраструктуре за Генерални пројекат магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“. Део трасе ДП I реда бр. 24 Суботица–чвор Сента дефинисан је на основу урађеног Идејног пројекта.

Додатни путни правац (на правцу север – југ), на правцу некадашњег Р-112¹², деоница граница Републике Мађарске (Ђала)–Нови Кнежевац–Чока, омогућује повећање саобраћајне атрактивности основног путног правца, државног пута I реда бр. 24 и својење саобраћајних токова на исти из правца Републике Мађарске са банатске стране реке Тисе и у складу са техничким извештајем Ревизионе комисије Министарства инфраструктуре за Генерални пројекат магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“.

Додатни путни правци: на правцу некадашњег М-712, деоница Нови Сад – Жабаљ - Зрењанин, и коридор планираног државног пута, Зрењанин – граница Румуније допринеће повећању саобраћајне атрактивности основног путног правца, на правцу не-

кадашњег М-2412. Међународни интеграциони потенцијал овог пута је и у повезивању коридора X са осталим међународним коридорима у суседним државама (коридор IV у Републици Румунија, коридор V у Републикама Мађарској, Хрватској и БиХ), преко инфраструктурног коридора државног пута I реда бр. 21 Нови Сад-Рума-Шабац и државног пута I реда бр. 19 Шабац-Лозница и система државних путева чија ће осовина бити управо правац пружања државног пута на правцу некадашњег М-24.

Основни концепт и место државног пута на основном путном правцу на правцу некадашњег М-24 – „Банатске магистрале“ у основној путној мрежи државних путева у АП Војводини и Републици Србији је у повезивању два значајна аутопутска коридора E-75 и E-70 (интегрални делови паневропског путног коридора X), преко територије Баната и као резултат тога квалитетно повезивање свих банатских општина међусобно и са предметним аутопутевима, саобраћајним капацитетом високог хијерархијског нивоа.

Веза новог моста код Аде са државним путем на правцу некадашњег М-24 има за циљ квалитетније саобраћајно повезивања источне Бачке и Баната. Општине у Банату¹³ заинтересоване су за квалитетнију везу која се може остварити на један од следећих начина:

- Ада (мост на Тиси) – Падеј;
- Ада (мост на Тиси) – Иђош – Кикинда;
- Ада (мост на Тиси) – Бочар – Ново Милошево – Кикинда.

Државни пут I реда бр.10/(M-1.9)¹⁴ (E-70) је дефинисан као правац бр. IV, граница са Румунијом-Вршац-Панчево-Београд-Чаџак-Ужице-граница са Црном Гором и регистрован је као нови потенцијални међународни саобраћајни коридор¹⁵.

Осим ових наведених попречних веза, за субрегионално и регионално повезивање значајни су и следећи правци:

- Суботица – Сента – Чока – граница са Румунијом;
- Бечеј – Нови Бечеј – Кикинда – граница са Румунијом;
- Опово – Ковачица – Алибунар – Вршац

Динамика реализације изградње мреже коридора државних путева на основном путном правцу некадашњег М-24¹⁶ у основи зависиће од нивоа могућих финансијских средстава, али и од стварних саобраћајних услова који ће захтевати интервенције (режимске и грађевинске) ради побољшања нивоа саобраћајне услуге.

Основне фазе развоја друмске инфраструктуре, у складу са стратегијом развоја саобраћаја, су: обнова, реконструкција, модернизација и изградња.

Фаза обнове – довођење система у пројектовано стање, као основ за даља улагања, а финансирање ове фазе обављаће се уз подршку дугорочних кредита међународних финансијских инвестиција, донација и домаћих извора.

12. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

M-24 је ДП I реда бр.13, у општини Сента је ДП II реда бр.105 и ДП II реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП II реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП I реда бр.14,

M-1.9 (E-70) је ДП II реда бр.10,

P-112 је делом ДП II реда бр.103, делом ДП I реда бр.13 у општини Нови Кнежевац,

M-7 је ДП I реда бр.12,

M-3 је ДП I реда бр.15

13. Општине Ада, Нови Бечеј, Чока и Кикинда потписале су 2009. Споразум о међуопштинској сарадњи, који се односи на изградњу наведених путних праваца.

14. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: ДП I реда бр.10 чине деонице некадашњег М-1.9;

15. Стратегије развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године

16. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

M-24 је ДП I реда бр.13, у општини Сента је ДП II реда бр.105 и ДП II реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП II реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП I реда бр.14,

Фаза реконструкције - достизање нивоа који је упоредив и компатибилан са нивоом у државама чланицама ЕУ, а финансирање ове фазе обављаће се из кредита међународних финансијских институција, фондова Европске уније и домаћих извора.

Фаза модернизације и изградње - стварање система компатибилног са системом ЕУ и усклађен са највећим делом стандарда ЕУ у овој области. Финансирање ове фазе обављаће се из фондова ЕУ, кредита међународних финансијских институција, домаћих фондова, средстава јавно-приватног партнерства и сл.

Прогноза саобраћајног оптерећења

Прогноза саобраћајног оптерећења извршена је на основу садашњег просечног годишњег дневног саобраћаја (у даљем тексту: ПГДС), са прогнозираним порастом саобраћаја (4% на годишњем

Табела 5: Прогноза саобраћајног оптерећења¹⁷

Деоница: Чока-Киќинда 2 (Чока), ознака деонице: 2133				
година	2013	2020	2025	2030
ПГДС (воз/24 h)	1984	2611	3176	3865
Бројачко место 08 (208) Меленци				
Деоница: Башаид 1 (Нова Црња) – Меленци, ознака деонице: 2135				
година	2013	2020	2025	2030
ПГДС (воз/24 h)	2112	2779	3381	4114
Деоница: Ечка – Ковачица, ознака деонице: 2138				
година	2013	2020	2025	2030
ПГДС (воз/24 h)	728	958	1166	1418
Бројачко место 20 (220) Баваниште				
Деоница: Панчево 1 (Ковин) – Ковин 1 (Бела Црква), ознака деонице: 2141				
година	2013	2020	2025	2030
ПГДС (воз/24 h)	5841	7686	9352	11378

Као реализација планских смерница из ППРС, РПП АПВ и просторних планова јединица локалних самоуправа, предвиђено је, поред утврђивања правца пружања „Банатске магистрале“, и успостављање нових траса – сегмената државних путева – обилазница (државних путева I и II реда) ван урбаних простора, кроз саобраћајне капацитете одговарајућег нивоа који ће својом изграђеношћу нудити висок ниво саобраћајне услуге и висок ниво безбедности.

Концепт развоја путне мреже у оквиру обухвата Просторног плана утврђује мере и активности којима се омогућава унапређење, подизање квалитета услуга, повећање нивоа безбедности и сигурности транспортних система и реализација смерница из већ донетих планова за подручја која су обухваћена мрежом коридора на основном путном правцу.

Мере односно препоруке за реконструкцију, обнову, изградњу и модернизацију путних праваца произашле су из смерница ППРС, из експертске анализе саобраћаја израђене за РПП АП Војводине, као и из Студије „Дефинисање елемената за стратегију развоја путева АП Војводине“ (ФТН, 2008 године).

Путна мрежа нижег нивоа – општински путеви ће се поменути мерама прилагођавати захтевима и потребама локалних самоуправа и усклађивати са путном мрежом вишег нивоа.

У контексту сагледавања могућих траса нових путних капацитета (око насеља) кроз просторне планове општина анализирани су варијанте и предложена су решења која се лако могу реализова-

нивоу). При прогнози саобраћајног оптерећења у оквиру обухвата Просторног плана на основном путном правцу државног пута узет је у обзир само постојећи путни правац М-24¹⁶, јер на овом нивоу (без студије саобраћаја за мрежу коридора државних путева на основном путном правцу) није могуће сагледати утицај осталих државних путева (фактор привученог-одвученог саобраћаја и свих осталих релевантних параметара), на обим саобраћајног оптерећења у потенцијално новом коридору државног пута.

У наредним табелама дат је прогнозиран ПГДС као илустрација и приказ саобраћајног сценарија на деоницама планираног пута на правцу некадашњег М-24 у периоду до 2030. године.

Као реперне за прогнозу узете су 2020, 2025, и 2030. година, док је за базну годину узета 2013. година.

ти (уз максимално коришћење постојеће изграђености – деоница ван насеља), уз могућност фазне реализације, која неће драстично повећати трајекторије путовања и експлоатационе трошкове.

Основни и опредељујући фактор приликом реализације појединих деоница је постојеће и прогнозирано саобраћајно оптерећење (ПГДС), а такође врло значајни фактори који могу утицати на временску динамику и реализацију појединих сегмената су функционални и просторни аспект, као и економска и финансијска могућност реализације.

Гранични прелази

Гранични прелази Републике Србије ка суседним земљама у обухвату Просторног плана су:

- ка Мађарској: Бала, Кањижа (речни прелаз);
- ка Румунији: Српска Црња, Наково, Врбица, Међа, Рабе.

Предметни гранични прелази се задржавају са различитим нивоима и обимом функционисања у складу са хијерархијом дефинисаном стратегијом интегрисаног управљања границом и прописима Управе царине (УЦ). Такође, поред ових граничних прелаза кроз ППРС и РПП АПВ дата је могућност формирања и отварања нових граничних прелаза у складу са посебним зако-

¹⁷ Ознаке деоница су преузете из Билтена „Бројање саобраћаја“ од ЈП Пuteва Србије

нима и преко надлежних министарстава. Посебно је у планским документима наведена потенцијална вредност локације Рабе и могућност формирања „Триплекса“ граничног прелаза.

4. РЕГИОНАЛНИ АСПЕКТИ РАЗВОЈА, ФУНКЦИОНАЛНЕ ВЕЗЕ И МЕЋУСОБНИ ОДНОСИ СА ОКРУЖЕЊЕМ

Просторни план обезбеђује предуслове за реализацију циљева усмерених ка дугорочној визији успостављања равнотеже економског, физичко-еколошког и социјалног развоја, не само подручја обухваћеним Просторним планом, него и подручја у његовом окружењу. Мрежу коридора саобраћајне инфраструктуре треба посматрати као веома битан и утицајан фактор у ширем регионалном окружењу, због чега се утицај на просторни развој посматра: трансгранично (међузависно са општинама које га окружују), транснационално (међузависно са ширим европским окружењем преко географских и функционалних елемената који повезују више држава) и трансрегионално (функције и интереси који Банат и Војводину, као регион, везују са другим регионима у Европи).

Планска решења подржавају просторну интеграцију Републике Србије, АП Војводине, области и општина у окружење. Међурегионална кооперација остварена у сарадњи Баната и региона у Републици Мађарској и Републици Румунији наставиће се, уз очекивано прецизирање развојних пројеката ради конкуренција код фондова ЕУ.

У бројним документима ЕУ који се тичу будућег развоја европског простора и европских региона, интерурбаној и интеррегионалној сарадњи се даје приоритет, јер је то опробан пут да се постигне један од кључних циљева - успостављање веће просторне кохезије и усклађеног полицентричног развоја. Наиме, окосницу свих програма и пројеката ЕУ представља дефинисање заједничке стратегије просторног развоја која ће се супротставити све израженијим регионалним развојним диспаратима и кроз стратешке смернице и опције политика омогућити усклађен развој европског континента, уз уважавање принципа одрживости и заштиту свеевропског природног и културног наслеђа. Документи ових иницијатива усмерили су своју пажњу нарочито развоју градова и метрополитенских регија и њиховом узајамном умрежавању у функционалне и комплементарне урбане системе, као и унапређењу веза са руралним просторима.

Фундаментални циљеви просторних перспектива европског развоја у односу на које су формулисане одговарајуће политике развоја морају да испуне неколико захтева. Први захтев односи се на савлађивање географских разлика по питању просперитета и благостања, други на оптимизацију пословне климе, док се трећи концентрише на дефинисање просторног оквира у коме се одражавају просторне последице европске секторске политике. Да би се испуниле ове три функције дефинисана су три основна домена политика. То су:

- полицентрични просторни развој и нови односи између урбаних и руралних подручја;
- једнакост у приступу инфраструктури и знању;
- пажљиво управљање природним и културним наслеђем.

За посебну намену овог Просторног плана од значаја су прве две секторске политике:

1. Први домен се превасходно односи на потребу за стварањем таквих просторно-економских структура, које ће широм Европе омогућити настајање и профилисање више кључних области од глобалног значаја. У том смислу од пресудног значаја је сагледавање Баната и дела Бачке у регионалном и макрорегионалном контексту. У перспективама европског просторног развоја у овом домену су дефинисане четири фокалне области политика. То су:

- полицентричан и усклађен просторни развој у Европској Унији;
- динамични, атрактивни и конкурентни градови и урбанизоване регије;

- унутрашњи развој и продуктивна сеоска подручја;
- урбано-рурална партнерства.

2. Домен политика изражен кроз једнакост приступа инфраструктури и знању између осталог садржи унапређење интегративних транспортних и комуникацијских концепција, које би ограничиле негативне пропратне последице повећања саобраћаја и подупирале јединствено европско тржиште повезујући периферне области са централним.

За овај домен су дефинисане четири области политика:

- интегративни приступ за побољшање саобраћајних веза и приступ знању;
- полицентрични модел као основ за бољу приступачност;
- ефикасно и одрживо коришћење инфраструктуре;
- дифузија иновација и знања.

Политике које се односе на бољу приступачност и дифузију иновација и знања могуће је спровести у општинама у обухвату Просторног плана. Постоје потенцијали који омогућавају успостављање мултимодалних саобраћајних чворишта, што су добри предуслови за привлачење привредних активности и капитала.

За функционисање саобраћаја у обухвату Просторног плана веома је важан и Дунав - коридор VII. У Дунавској просторној студији (DANUBE SPACE STUDY) се наглашава неопходност израде интегративне транснационалне просторно-развојне стратегије целокупног Подунавља, која би била кључни инструмент за усаглашавање просторно релевантних активности, јер се дунавски појас сарадње сматра најкохезивнијом споном овог дела Европе. У њој се говори о успостављању дунавских веза (Danubic links) као допуне трансевропским мрежама и промовисању средњих и мањих градова дуж Дунава, који својим потенцијалима, али и развојним стратегијама обећавају (promising cities) и који би били стављени на мапу интернационалних инвеститора.

Имајући у виду шири регионални контекст, за израду овог Просторног плана важна је Дунавска стратегија ЕУ. Међународна сарадња на просторном развоју коридора VII и подручја овог Просторног плана одвијаће се у склопу активности на остваривању приоритетних области утврђених Дунавском стратегијом ЕУ, које су од значаја за посебну намену Просторног плана:

- Развој транспорта, енергетике и информационо-комуникационих технологија (ICT) дуж тока Дунава – приоритет има ратификација и примена Европског споразума о главним унутрашњим водним путевима међународног значаја, успостављање прописаних габарита водног пута на критичним секторима, обезбеђење безбедне пловидбе чишћењем појединих сектора, развијање неопходне инфраструктуре водног пута, развој речне флоте и успостављање пуне контроле саобраћаја развојем информациононих сервиса;
- Економски развој и јачање регионалне сарадње и партнерства у Подунављу – развој и подршка транснационалној и прекограничној сарадњи у припреми и спровођењу пројеката економског развоја, руралног развоја, развоја туризма и других економских активности.

Споразум о формирању Еврорегије Дунав-Криш-Мориш-Тиса (ДКМТ) 2003. године потписали су: Жупанијска већа Арад, Хунедоара, Караш-Северин, Тимиш – Румунија, Генералне скупштине жупанија Бач-Кишкун, Бекеш, Чонград – Мађарска, Извршно Веће АПВ – Србија.

Еврорегија ДКМТ обухвата делове територија три југоисточне земље, Мађарске, Румуније и Србије. Центар сарадње око које се она одвија, историјски посматрано, обухвата веома специфичну регију Баната са три суседне територијално-статистичке јединице. На територији од 71.879 km², колико има ДКМТ (ниво NUTS 1), живи 5,4 милиона становника.



Слика 5: Регионална сарадња Србије, Мађарске и Румуније

Циљ Регионалне сарадње Еврорегије ДКМТ јесте развијање односа у области привреде, образовања, културе, здравства, заштите човекове средине, науке и спорта, проширивање иновативне сарадње, сарадња у програмима развоја инфраструктуре од значаја за Еврорегион и заједнички наступ у циљу интеграције у модерне европске токове.

Имајући у виду циљеве сарадње, стране потписнице постављају себи задатак да усклађују интересе у области економских односа, заштите животне средине, туризма, науке, културе, просвете, здравства, спорта и цивилних односа, при чему посебан значај за израду овог Просторног плана има усклађивање интереса у области инфраструктурног развоја везаних за саобраћај и комуникације (развој саобраћајне инфраструктуре - железничке пруге, друмски, речни и ваздушни саобраћај, отварање нових граничних прелаза и модернизација постојећих).

Стратешки приоритети су дефинисани у следећим областима:

- јачање социјалне кохезије у региону;
- побољшање мреже путева, промовисање и хармонизација међудржавних развојних мрежа,
- јачање економских веза у оквиру регије;
- усаглашена и одржива заштита природе и животне средине.

Скупштина регионалне сарадње ДКМТ донела је 2005. године одлуку о изради Плана развоја Еврорегије чији је циљ поред осталог и изградња пута међународног значаја на релацији Сегедин – Кикинда – (Жимболија – Темишвар) – Зрењанин – Панчево – Смедерево са граничним прелазом „TRIPLEX“ на тремеђи (Рабе – Беба Веке – Кибекхаза) између Србије, Румуније и Мађарске. Изградња међународног граничног прелаза „TRIPLEX“ има вишеструк значај за три суседне земље:

- смањити се тешкоће у комуницирању суседних насеља три земље;
- допринеће се развоју саобраћаја између неразвијених пограничних делова и
- смањити се међународна оптерећеност саобраћајем (брзи пут Смедерево – Панчево – Кикинда – Сегедин са одвојницом Жимболија – Темишвар).

Регионални и локални пројекти који су у складу са наведеним интересима добиће шансу за финансијску подршку из одговарајућих развојних фондова. Реализација планиране мреже коридора подстаћи ће равномерни развој региона и значајно допринети остварењу циљева поменутих програма трансрегионалне сарадње.

III ПЛАНСКА РЕШЕЊА

1. УТИЦАЈ НА ПРИРОДУ И ЖИВОТНУ СРЕДИНУ И МЕРЕ ЗАШТИТЕ

1.1. ПРИРОДНИ РЕСУРСИ

Концепцијска одређења заштите и коришћења природних ресурса, кроз аспект посебне намене, базирана су на принципима њихове рационалне и контролисане експлоатације, у складу са циљевима концепта одрживог развоја.

1.1.1. Пољопривредно земљиште

Планирани коридори државних путева користиће, у мери где је то могуће, постојеће путне правце, што своди на минимум могућу узурпацију пољопривредног земљишта. Ипак, изградња и проширење, носи са собом неминовност заузимања одређених површина пољопривредног земљишта. Такође, јавља се и могућност евентуалног загађења током експлоатације самих саобраћајница, услед појачане фреквенције у виду штетних дејства на окружење и чак на угрожавање површинских и подземних вода.

Просторним планом је предвиђено максимално очување пољопривредног земљишта и ублажавање могућих конфликата који могу бити:

- непосредно и посредно деловање мреже коридора на очување или деградацију пољопривредног земљишта;
- деловање саме градње мреже коридора на непосредно окружење.

Са друге стране, упоредо са изградњом предузеће се мере заштите пољопривредног земљишта и то:

- подизањем система заштитног зеленила са циљем заштите од издувних гасова и умањење утицаја еолске ерозије и
- дефинисање и уређење мреже атарских путева са циљем очувања пољопривредног земљишта и могућношћу његове валоризације.

Земљиште удаљено 100 m од ивице коловоза, на обе стране пута представља подручје у коме се очекује загађење земљишта изазвано одвијањем саобраћаја. У циљу очувања квалитета пољопривредног земљишта, а сходно томе и квалитета крајњег производа потребно је испунити неколико услова:

- производне парцеле треба да имају минималну удаљеност 20-30 m од ивице коловоза, а да су притом изоловане вегетацијском баријером смешеном иза путног појаса, а састављеном од ниског и високог растиња;
- површине у зони утицаја пута, пожељно је наменити за шумљивање;
- на пољопривредном земљишту у близини путева пожељно организовати расадничку производњу украсног биља и производњу цвећа, (производња у стакленицима и пластеницима, у контролисаним условима је доста добро решење);
- на парцелама уз пут спроводити производњу ратарских култура које имају јак и разгранат корен смештен у дубље слојеве тла, (стрна жита, кукуруз, шећерна репа и уљана репица). Њихови конзумни делови заштићени су опном, које се приликом прераде одстрањују, или се користе корен који се прерађује;

- због могуће контаминације земљишта тешким металима и органским полутантима дуж пута је забрањен узгој култура које могу акумулирати штетне материје у својим јестивим деловима (салата, спанаћ, блитва, јагоде...), као и лековитог биља;
- у зони утицаја пута не сме се производити храна на органски, односно биолошки начин. Такође, не сме се гајити воће осетљиво на аерозагађење као што су шљива, бресква, нектарина, вишња и трешња.

1.1.2. Шуме и шумско земљиште

У циљу остваривања основне функције шума и заштитних појасева зеленила у оквиру обухвата Просторног плана, потребно је:

- решавати потенцијалне конфликте везане за пролазак коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 преко шумског земљишта;
- повећати степен шумovitости и обраслости подручја, а поготово угрожених делова (подручја мање шумovitости и места изложена интензивном негативном утицају);
- заштитити шуме од свих облика негативног деловања и постићи стабилност шумских екосистема;
- подизати заштитне имисионе шуме у граничним зонама индустријских постројења и саобраћајница;
- формирати пролазе за животиње кроз инфраструктурни коридор, ради смањења њиховог угинућа;
- очувати стара стабла као потенцијална гнездилишта ретких врста птица (орао белорепан и црна рода).

Уређење и опремање шумског земљишта вршиће се усклађивањем плана развоја шумског подручја и основа газдовања шумама са наменом из овог Просторног плана. На шумском земљишту на коме се прогласи општи интерес, вршиће се промена намене у скаладу са Законом о шумама, а све планске активности треба да буду усаглашене са условима заштите природе.

1.1.3. Воде

Вода и водотоци као добра од општег интереса под посебном су заштитом и користе се под условима и на начин који одређује Закон о водама.

Стратешка одређења заштите и коришћења водног ресурса су заснована на:

- оптимизирању режима вода;
- праћењу стања и
- анализи квалитета вода.

Основно одређење формирања коридора планираног пута је очување квалитета вода, јер се у случају загађења, односно прекорачења стандарда, корисне воде претварају у мање корисне или бескорисне воде (са релативно малим количинама опасних и штетних супстанци могу се врло велике количине вода учинити неупотребљивим), чиме се вредност постојећих експлоативних ресурса вода умањује, односно ови ресурси постају неупотребљиви.

Воде плићих издани могу се користити за потребе појединих потрошача или индустрије, али углавном за техничке потребе и у условима где нису потребне хемијски и бактериолошки исправне воде.

У циљу заштите вода и водних ресурса, спроводити мере забране упуштања било каквих вода у напуштене бунаре или на друга места где би такве воде могле доћи у контакт са подземним водама, спровести мере забране упуштања отпадних вода свих врста у мелиорационе канале, језера, баре и водотоке, осим атмосферских и условно чистих расхладних вода, које по Уредби о категоризацији вода одговарају IIБ класи.

Земљиште између насипа за одбрану од поплава и корита (инундационо подручје) водотока и на заштитеној страни иза насипа у ширини од 50 m користиће се на начин којим се не угрожава спровођење одбране од поплава, а у складу са планом одбране од поплава.

1.1.4. Минералне сировине

Коришћење минералних сировина заснива се на процесима њихове контролисане експлоатације и коришћења савремених технолошких поступака у експлоатацији. Експлоатација минералних сировина обављаће се на просторима за која су одобрени експлоатациони радови. На простору обухвата Просторног плана, могу се очекивати инжењерско-геолошка истраживања, за која је потребно спровести процедуру прописану законом о рударству и геолошким истраживањима, односно у првом кораку прибавити одобрење за извођење примењених геолошких истраживања.

1.2. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРЕДЕЛА, ПРИРОДНОГ И КУЛТУРНОГ НАСЛЕЂА, ЗАШТИТА ОД ЕЛЕМЕНТАРНИХ НЕПОГОДА, АКЦИДЕНТНИХ СИТУАЦИЈА И ОДБРАНА ЗЕМЉЕ

1.2.1. Заштита животне средине

Стратешко одређење просторног развоја подручја посебне намене усмерено је ка уважавању режима заштите заштићених подручја, и осталих просторних целина од значаја за очување биолошке разноврсности, унапређењу природних вредности и усклађивању различитих интересних потреба за уређењем овог простора, како постојећих тако и планираних. Такође, на подручју појединих општина у обухвату Просторног плана постоји и успостављен мониторинг чинилаца животне средине, којим је омогућено праћење стања животне средине на подручју Просторног плана.

У смислу дефинисања планских елемената, заштита животне средине представља полазну основу за реализацију принципа одрживог просторног развоја.

Заштита природних ресурса и природних добара подразумева дефинисање низа мера и активности у циљу заштите воде, ваздуха, земљишта и биодиверзитета, чија ће имплементација у процес просторног планирања подручја посебне намене, резултирати квалитетним и међусобно усаглашеним планским решењима. Реализацијом мера и активности које су предвиђене, зауставиће се даља деградација природних ресурса и унапредиће се квалитет животне средине (Реферална карта бр. 3.).

У циљу заштите животне средине, дефинишу се планске активности које се односе на подручје посебне намене, али и на шири простор који је у обухвату Просторног плана, а чији садржаји могу имати директан или посредан утицај на ово подручје:

- избор локације трасе на одржив начин, односно заузимање мање пољопривредних површина за изградњу појединих делова трасе, уз претходно испитивање квалитета земљишта и одабир површина са лошијим квалитетом са аспекта пољопривредне производње;
- минимизација буке, аерозагађења и вибрација, посебно у деловима у којима траса пута пролази кроз насељена места, применом техничко технолошких мера током изградње и експлоатације пута;
- примена превентивних мера заштите од потенцијалног загађења површинских и подземних вода током изградње и током експлоатације;
- планирање трасе пута тако да не долази нужно до прекида у већ повезаним међусобно удаљени фрагментисаним и изолованим стаништима еколошких коридора;
- формирање заштитних појасева зеленила;
- успостављање континуираног праћења стања животне средине: успостављање континуираног мониторинга: воде, ваздуха, земљишта, биомониторинга и мониторинга буке (у зони утицаја саобраћаја и постојећих привредних објеката у заштитним зонама и заштићеним подручјима) и уважавање смерница за спровођење већ постојећег мониторинга у насељима и привредним комплексима који се налазе у обухвату Просторног плана;

- забрана упуштања непречишћених вода у напуштене бунаре или на друга места где би такве воде могле доћи у контакт са подземним водама, из свих објеката у обухвату Просторног плана;
- забрана упуштања у природне реципијенте било какве воде осим атмосферских и условно чистих расхладних вода, које по Уредби о категоризацији вода одговарају II класи или некој другој у складу са условима надлежних водопривредних предузећа;
- обавезно комплетно пречишћавање (примарно и секундарно) отпадних вода до траженог степена квалитета, уколико се планира њихово испуштање у реципијенте;
- санација и рекултивација неуређених одлагалишта отпада и осталих деградираних површина у обухвату Просторног плана;
- одлагање комуналног и других врста отпада у складу са Регионалним плановима управљања отпадом са територије свих општина у обухвату Просторног плана и локалним плановима за територијалне јединице које су обухваћене овим Просторним планом;
- нешкодљиво одлагање лешева животиња и других отпада животињског порекла које организује локална самоуправа са својом зоохигијенском службом у складу са Законом о ветеринарству до објеката за сабирање, прераду или уништавање отпада животињског порекла на начин који не представља ризик по друге животиње, људе или животну средину.

1.2.2. Заштита предела

У складу са Европском конвенцијом о пределу, у обухвату Просторног плана уважене су препоруке очувања предеоних вредности, односно постизања равнотеже између активности у простору и препознатљивих предеоних елемената.

Полазиште за очување и унапређење предеоних вредности подручја у обухвату Просторног плана представља интегративна заштита природних и културних добара, као и њихова узајамна генеза и историјска повезаност. Планирани основни правац ДП-I реда истиче се као линијски просторни ентитет који повезује низ специфичних просторних целина изразитог аграрног карактера.

Интервенцијама у простору морају се очувати структуре, разноврсност и међусобне интеракције природних (абиотичких и биотичких) и културних (руралних и урбаних) елемената свих предеоних целина.

Приоритет у активностима везаним за заштиту и унапређење предела имају:

- заштита, ревитализација и рекултивација деградираних природних елемената предела – поготово њихова међусобна геоморфолошка и хидрографска повезаност;
- очување и регенерација постојећих структура и вредности урбаних и периурбаних структура насеља и њихових атара (кроз чије делове се простире планирани коридор) и унапређење природних вредности унутар њих;
- очување, рехабилитација, рестаурација, ревитализација, пренамена заштићених културних добара и добара под предходном заштитом у обухвату Просторног плана, у сврху њиховог активирања увођењем нових програма који ће побољшати економију подручја и допринети коришћењу планираног коридора и као туристичке руте.

Основне активности везане за развој и уређење предела, као механизма одрживог развоја, заштите и идентитета интеракције културних и природних вредности, груписане су и представљене као три основне активности:

- успостављање система контролисаног развоја активности, начина и интензитета коришћења простора који могу да имају негативан утицај на очување и унапређење слике (доживљаја) предела;

- стварање информативне инфраструктуре (инфо-пунктови, натписи, дигиталне апликације, визиторски центри и др.) у циљу презентације (интерпретације), развоја свести и анимирања јавности о вредностима и значају предеоних целина кроз које се простире планирани коридор;
- праћење ефеката предузетих мера на промовисању и унапређењу предеоних карактеристика.

За потребе заштите, презентације, контролисања и селективног развоја активности, начина и интензитета коришћења простора који могу имати негативан утицај на функционисање, доживљај, унапређење и очување слике предела, а посебно на осетљиве природне системе слатина, водотока и других простора која представљају станишта заштићених врста, морају се обезбедити услови за интегрално управљање простором. У циљу презентације предела морају се обезбедити и услови за изградњу туристичке инфраструктуре.

1.2.3. Заштита и уређење природних добара

Основна концепција заштите природе и диверзитета на простору обухвата Просторног плана, подразумева очување еколошких коридора и станишта заштићених врста, који ће повезати заштићена подручја и међусобно удаљена станишта са циљем очувања специјског и предеоног диверзитета.

У обухвату Просторног плана се налазе и заштићена подручја, на чијим просторима је потребно спроводити заштиту у складу са важећим актима о заштити. На подручјима у поступку заштите и подручјима планираним за заштиту, активности и садржаји се могу планирати у складу са мерама заштите станишта заштићених и строго заштићених врста од националног значаја.

Планирани коридор саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24, пресеца еколошке коридоре од међународног и регионалног (водоточе Дунав, Тиса, Тамиш, Бегеј, Златица, Кикиндски канал и канал ДТД). Међународни еколошки коридори су утврђени Уредбом о еколошкој мрежи ("Службени гласник РС", број 102/10). Спровођењем мера заштите, потребно је очувати еколошке коридоре који ће повезати еколошка подручја од националног и међународног значаја у будућу националну еколошку мрежу, а на подручјима која су планирана за заштиту и стаништима заштићених и строго заштићених врста, активности у простору је потребно ускладити са мерама заштите природе у складу са Правилником о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Службени гласник РС“, бр. 5/10 и 47/11).

Ради заштите биолошке разноврсности, очувања европске дивље флоре и фауне и предела на простору обухвата Просторног плана, потребно је применити одредбе ратификованих конвенција.

На основу Закона о потврђивању Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта ("Службени гласник РС-Међународни уговори", број 102/07), у политици планирања и развојној политици, потребно је обезбедити очување дивље флоре и фауне и посветити посебну пажњу заштити области које су од значаја за миграторне врсте.

У складу са Конвенцијом о биолошкој разноврсности („Службени лист СРЈ“-Међународни уговори, број 11/01), потребно је спречавати ширење, а по потреби предузимати мере за уништавање инвазивних врста ради заштите и очувања биолошког диверзитета укупног простора.

1.2.4. Заштита и уређење непокретних културних добара

Заштита непокретних културних добара односи се на све категорије непокретних културних добара и подразумева конзервацију и презентацију већ истражених непокретних културних добара, прописивање услова за њихово очување, одржавање и коришћење, као и истраживање угрожених локалитета и спречавање њиховог даљег урушавања.

Заштићена непокретна културна добра не налазе се у директном контакту са планираном мрежом саобраћајних коридора, тако да нису у конфликту. Радови на реализацији коридора неће имати негативног утицаја на њихово очување и заштиту.

У обухвату Просторног плана и у зони планиране мреже саобраћајних коридора налази се већи број препознатих локалитета са археолошким садржајем, као и просторних целина на којима је потребно вршити систематско рекогносцирање. Правилима уређења дате су мере заштите археолошких локалитета према условима надлежних међуопштинских завода за заштиту споменика културе.

2. УТИЦАЈ НА ФУНКЦИОНИСАЊЕ НАСЕЉА (СОЦИЈАЛНИ, ЕКОНОМСКИ И ТЕХНИЧКИ АСПЕКТИ)

Табела 6: Пројекција укупног броја становника

Град/Општина	Број насеља у обухвату плана	Укупан број насеља у град/општини	Број становника			Просечна стопа раста
			2002. год.	2011. год.	2031. год.	2011/2031
Жабал	3	4	18631	17968	17000	-0,28
Житиште	11	12	20015	16583	13000	-1,23
Зрењанин	16	22	122063	114419	108000	-0,29
Кањижа	6	13	5231	4589	4000	-0,69
Кикинда	10	10	67002	59453	53000	-0,58
Ковачица	5	8	19685	17765	16000	-0,53
Ковин	4	10	24974	23483	22000	-0,33
Нова Црња	6	6	12705	10272	8000	-1,26
Нови Бечеј	2	4	8658	7508	6500	-0,72
Нови Кнежевац	9	9	12975	11269	9600	-0,81
Панчево	8	10	122853	119349	117000	-0,14
Сента	3	5	22915	20998	19000	-0,50
Суботица	1	19	1824	1487	1200	-1,08
Чока	8	8	13832	11398	9000	-1,19
Укупно	92	140	473363	436541	403300	-0,40

Очекује се да ће изградња инфраструктурног коридора утицати да се негативне популационе тенденције ублаже. Обезбеђењем оптималних услова повезивања свих градова/општина и околине, омогућиће се стварање атрактивног пословног амбијента, који ће уз повећано инвестирање обезбедити нова радна места и створити услове да се задржи становништво и динамизира привредна активност, што ће за последицу имати и подизање на виши ниво укупних услова живота у насељима на подручју обухвата Просторног плана).

МРЕЖА НАСЕЉА И ЦЕНТАРА - Просторно-функционални развој мреже насеља датог простора зависи од самог положаја и улоге појединих насеља, али и од спољних утицаја ширег окружења.

У обухвату Просторног плана се издвајају следећи нивои центара дефинисани мрежом функционално урбаних подручја у плановима вишег реда (ППРС и РПП АПВ):

- центри националног значаја - Кикинда, Зрењанин, Панчево;
- центри субрегионалног значаја – Сента;
- развијени локални центри – Кањижа, Ковин;
- остали локални центри - Чока, Ковачица, Житиште, Нова Црња, Жабал, Нови Кнежевац.

Од функционалног утицаја на мрежу насеља у обухвату Просторног плана су и Београд (европски МЕГА 3 центар), Нови Сад (центар међународног значаја) и Суботица (центар националног значаја).

2.1. СТАНОВНИШТВО, МРЕЖА НАСЕЉА И ЦЕНТАРА

На основу утврђених биодинамичких карактеристика популације, планираних мера популационе политике, као и очекиваних ефеката тих мера и прогнозираног привредног и укупног друштвеног развоја на подручју обухвата Просторног плана, за период 2011-2031. године, прогнозиран је пад укупног броја становника по просечној годишњој стопи од -0,40%. У 92 насеља (14 јединица локалне самоуправе), у обухвату Просторног плана, 2031. године живеће 403.300 становника. Посматрано по градовима/општинама, веома благ пад популације очекује се у граду Панчеву, општини Жабал, граду Зрењанину и општини Ковин, док ће у осталим општинама у обухвату Просторног плана депопулација бити израженија. Највећи пад прогнозиран је у општинама Нова Црња, Житиште и Чока.

Изградња и развој коридора државног пута на основном правцу некадашњег М-24, комунално опремање свих насеља, боље повезивање сеоских са градским насељима омогућиће економски развој целе територије, односно бољи и равномернији просторни размештај привредних активности, а самим тим и заустављање односно смањивање одлива сеоског становништва у градове и промене у начину и режиму коришћења земљишта.

Изградња и развој инфраструктурног коридора имаће на средњи и дужи рок посредне и непосредне утицаје на подручје Просторног плана и гравитирајуће окружење, а очекивани резултати су:

- позитиван утицај на постојећу социо-економску структуру становништва;
- позитиван утицај на демографска кретања становништва;
- усклађивање локалних и регионалних интереса;
- даље јачање постојећих полова развоја, али и равномернији развој целе територије и смањивање емиграције становништва из села у градове;
- побољшање саобраћајне повезаности подручја Просторног плана са окружењем.

Усмеравањем ових утицаја постићи ће се:

- међусобно усклађивање локалних и регионалних интереса, на једној страни, и пропозиција о развоју, просторном уређењу и заштити животне средине планског подручја које су утврђене у разним документима националног/ државног нивоа на другој страни;

- покретање активности које ће повољно утицати на постојеће урбодемографске трендове, као и на решавање низа других, у првом реду социјалних и економских проблема;
- предузимање активности за подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности“ окружења („побољшања регионалног профила“), у првом реду на поправљању неповољног стања регионалне и локалне путне и комуналне/насељске инфраструктуре, односно побољшања саобраћајне повезаности и опслужености простора.

2.2. ПРОСТОРНИ РАЗВОЈ И РАЗМЕШТАЈ ПРИВРЕДНИХ ДЕЛАТНОСТИ

Користећи компаративне предности, а у циљу равномерног регионалног развоја, основни развојни приоритет подручја у обухвату Просторног плана биће ревитализација укупне привреде, односно динамичнији развој постојећих индустрија, а нарочито прерађивачких капацитета у области пољопривреде (првенствено захваљујући богатој сировинској основи), као и развој малих и средњих предузећа.

Даљи развој индустрије засниваће се на повећању степена искоришћености постојећих капацитета, модернизацији и ширењу производних програма, подизању квалитета производа, увођењу нових технологија и прилагођавању тржишним захтевима, кроз процес реструктурирања. Пољопривреда базирана на изузетним природним ресурсима (неадекватно коришћеним до сада), уз ревитализацију пољопривредне производње и реструктурирање прехрамбене индустрије представљаће подстицај убрзанијем привредном развоју. Поред пољопривреде са прехрамбеном индустријом, потенцијал на коме ће се заснивати развој у планском периоду, на подручју Просторног плана представљају петрохемијска индустрија, металопрерађивачка и текстилна индустрија. У складу са расположивим ресурсима и могућностима планира се и динамичнији развој индустрије грађевинског материјала.

Просторни распоред привредних капацитета засниваће се на изградњи нових индустријских зона и даљем опремању постојећих, изградњи индустријских паркова и формирању слободних зона.

У оваквом контексту, мрежа коридора саобраћајне инфраструктуре представља стратешки пројекат од изузетног значаја за остваривање поменутих развојних циљева.

2.2.1. Рурални развој и концепт развоја пољопривреде

Развојем пољопривреде и шумарства, у првом реду, али и експлоатацијом осталих руралних ресурса (производња енергије из обновљивих извора, туризам, рекреација, култура, природни амбијенти и сл.), као и развојем сектора МСПП активности, постигла би се диверзификација привредне основе подручја и обезбедили услови за већу запосленост становништва, чиме би се и негативни демографски процеси значајно ублажили.

У том смислу, неопходно је да надлежне локалне самоуправе донесу акциони план за рурални развој те да, у складу са својим могућностима и уз одговарајући ангажман државе, пруже подршку економски атрактивним програмима насталим на нивоу локалне заједнице и дефинисаним од стране појединаца у руралним срединама.

Са аспекта развоја пољопривреде промене које ће уследити изградњом планиране мреже саобраћајних коридора могу се сагледати на два начина: у смислу пренамене пољопривредног земљишта у непољопривредне сврхе, што је у мањој или већој мери нужна последица изградње путног правца и у смислу општег доприноса који ће изградња истог донети укупном развоју целог овог подручја, а самим тим и унапређењу пољопривреде.

Изградња планираних саобраћајних коридора омогућиће формирање читаве мреже локалних саобраћајница које ће у знатној мери олакшати обраду и експлоатацију пољопривредног земљишта. Такође, разумењем саобраћајне инфраструктуре допринеће лакшем и бржем транспорту како потребних инпута у пољопривреди, тако и готових пољопривредних производа до места за прераду, или до крајњих купаца у великим потрошачким центрима.

Могућност да се прерађивачки капацитети као и продајни објекти пољопривредних производа, лоцирају ближе главним путним правцима, значајно ће допринети већем степену финализације и пласмана пољопривредних производа на посматраном планском подручју. Транзитни туризам и пратећи угоститељски објекти такође доприносе локалном пласману пољопривредних производа.

Да би се повећале могућности, које пружа изградња саобраћајнице овог ранга, на правилан начин могле искористити, у сврху свеобухватног развоја пољопривреде, морају се дефинисати јасна стратешка опредељења усмерена ка што вишем степену тржишне оријентације пољопривреде и њеној што бољој конкурентности. У складу са тим потребно је:

- осмислити јасну аграрну политику на нивоу републике, покрајине и јединица локалне самоуправе, кроз које пролази овај путни правац, јер међуопштинска сарадња је од виталне важности будући да се плански простор мора посматрати као целина;
- пронаћи начин за улагање значајнијих средстава, у развоју пољопривреде овог подручја;
- стимулисати тржишне процесе који ће неминовно водити ка укрупњавању земљишних поседа;
- вршити континуирану и постепено преоријентацију пољопривредне производње са нискоаккумулативних култура ка високо акумулативним и интензивним културама, едукујући истовремено пољопривредне произвођаче у том правцу;
- омогућити повољне кредитне линије за обнову израбованог машинског парка и подизање вишегодишњих засада.

2.2.2. Туризам

Развој туризма је у директној зависности од одговарајућих саобраћајних услова (саобраћајна инфра и супраструктура). Саобраћај, као фактор развоја туризма у било којој дестинацији, па и на простору обухвата Просторног плана, има два основна и међусобно повезана аспекта:

- екстерни - под којим се, пре свега, подразумева спољашња саобраћајно-туристичка доступност дестинације посредством свих видова транспорта туриста;
- интерни - који обухвата све видове саобраћајница, саобраћаја и транспорта туриста унутар дестинације.

Анализе природних и антропогених потенцијала, еколошких обележја простора, као и до сада изграђених објеката туристичке инфра и супраструктуре, показале су да се на подручју обухвата Просторног плана може рачунати са развојем више облика туризма. При утврђивању носећих облика развоја туризма коришћена су два основна критеријума:

- ресурсна утемељеност туризма, која подразумева постојање туристичких ресурса - природних и антропогених, са одговарајућом типолошком структуром, довољним нивоом атрактивности и туристичке функционалности;
- тржишна оправданост развоја туризма, која се темељи на постојању задовољавајућег обима и структуре тражње (домаће и иностране) за расположивим ресурсима и садржајима туристичког производа који се на бази њих могу формирати.

На основу примењених критеријума (мотивски, просторни, еколошки, економски, функционални) и могућих облика туризма, уз уважавање принципа одрживог развоја, дефинисани су концепцијски приоритети развоја следећих основних облика туризма:

- транзитни - везан за потребе корисника саобраћајне инфраструктуре. Информативни центри на граничним прелазима пружаће све потребне услуге туристима који улазе у нашу земљу. Одморшта и мотели представљају неопходан садржај за стандард путовања савременог туристе;
- културно-манифестациони - користи предности богатог културно-историјског и етнолошког наслеђа, етно-архитектуре, као и традиционалних манифестација;

- здравствено-реабилитациони – простор обухвата Просторног плана има традицију коју треба искористити за овај вид туризма; представља потенцијални облик туризма који зависи од улагања у пројекте бањских, (wellness и спа) капацитета;
- спортско-рекреативни – ослања се на досадашњу традицију становника у спортско-рекреативним активностима, али и на потенцијале развоја (бициклическе туре, развој коњичког спорта, излетишта);
- еколошко-образовни - школе природе и школе у природи, еколошки кампови, екскурзије, стручни и студијски боровци за одрасле и сл.;
- лов и риболов - велики потенцијали за лов и риболов, што може да резултира разноликом и обимном потрошњом домаћих и страних туриста;
- конгресни - потенцијали постоје, уз додатна улагања и активности створили би се неопходни услови за овај облик туризма;
- сеоски - све присутнији и траженији облик туризма, који у руралном амбијенту нуди туристима компаративне предности овог простора (здрава храна, домаћа радност, стари занати, културно-историјски мотиви).

Велики значај квалитетног саобраћаја (нарочито путне инфраструктуре) за обимнији развој туристичког промета на простору обухвата Просторног плана проистиче из следећих важнијих чињеница:

- Банат има значајну транзитно-саобраћајну позицију, што захтева већу пропусну моћ саобраћајница, нарочито друмских;
- у укупном промету туриста велики удео имају индивидуална и породична туристичка кретања, из чега проистиче повећано присуство аутомобила на путевима у време сезоне и потреба веће пропусне моћи саобраћајница;
- субрегион је туристички, привредно и на друге начине великим делом усмерен ка београдском региону, што узрокује одвијање обимнијег друмског саобраћаја.

Транзитни туризам представља најстарији облик туристичког промета на овом простору. Овај пут, како је већ истакнуто, представља саобраћајну осовину Баната, те је зато важан туристички транзитни правац на територији Републике Србије. За њега се везује већина транзитног путничко-туристичког промета субрегиона. Градови и насеља која се налазе непосредно на овом путном правцу, имају највећу перспективу за развој транзитног туризма, те, у том смислу, у њему треба формирати одговарајућу туристичку понуду.

Од осталих путних праваца, важну улогу у развоју транзитног туризма имаће путеви на попречним правцима Београд-Панчево-Вршац-Румунија, Међа-Зрењанин-Нови Сад, мост код Аде-Кикинда-Румунија. На овим путним правцима, поред домаћег, може се реализовати и одређени обим транзита иностраних путника.

Дунавски сектор (у Просторном плану обухвата подручје од Панчева до Ковина) има веома изражену транзитну позицију на правцу источна - централна и западна Европа и обратно. Ове погодности, које до сада скоро да и нису коришћене, треба далеко више и ефикасније валоризовати, како би се туристи у свом транзиту ка крајњим одређиштима могли краће задржати и на овом сектору Дунава. За то је неопходно изградити одговарајуће марине и пристаништа за путничка и туристичка пловила, одакле би се организовале туристичке посете у непосредно окружење.

У развоју транзитног туризма извесну улогу може остварити и главни пловни Канал ДТД. Наиме, одговарајућим инфраструктурним опремањем овог пловног пута и адекватним маркетингом на циљаним иностраним тржиштима могло би се остварити извесно преусмеравање са главног-дунавског пловног правца на Канал, макар у једном правцу. Поред тога, може се остварити и веома атрактивна комбинација наутичке пловидбе Дунавом, Каналом и реком Тисом (у перспективи је и остварење пловности Та-

миша). Усмеравањем наутичке тражње остварио би се двоструки ефекат - избегла би се спорија узводна пловидба на нашем делу Дунава, активирали би се туристички потенцијали у зони Кана-ла, на Тиси и Бегеју.

Као и сви други перспективни облици туристичког промета, за које су утврђени одговарајући развојни предуслови на простору субрегиона, и транзитни туризам, без обзира што је већ сада заступљен у извесној мери, представља, још увек, потенцијалну могућност. Она се може знатно више искористити под следећим условима:

- да се изврши детаљна реконструкција и модернизација главних друмских транзитних саобраћајница (квалитетан коловоз, паркинг простори са уређеним одмориштима, туристичка сигнализација, бензинске пумпе и др.);
- да се изграде планирани попречни путни правци: Београд-Панчево-Вршац-Румунија, Темишвар-Међа-Зрењанин-Нови Сад-Рума, Румунија-Наково-Кикинда-Ада-Е-75-Мали Иђош, Чока-Сента-Е-75-Суботица;
- да се саобраћајни коридори опреме одговарајућим објектима који ће пружати разнолике и квалитетне угоститељско-туристичке, трговинске, занатске и друге потребне услуге, на бази којих би се реализовала знатно већа транзитна туристичка потрошња, нарочито девизна;
- да се гранични прелази модернизују и учине брзо пропусним за путнички саобраћај.

Остваривањем наведених и других услова, дуж планираних коридора одвијаће се знатно обимнији развој транзитног туризма, нарочито иностраног. То ће отворити простор и за веће запошљавање локалног становништва у услужним објектима који ће бити подигнути дуж саобраћајних коридора.

За развој туризма значајно је креирање препознатљивог брэнда, који ће бити потпомогнут и другим основама брэндинга подручја, као што су природне вредности, културно наслеђе, архитектура, обележја насеља и предела, гостољубивост, мултикултуралност и сл.

3. ОДНОС ПРЕМА ДРУГИМ ТЕХНИЧКИМ СИСТЕМИМА

3.1. ОСТАЛИ ВИДОВИ САОБРАЋАЈА

3.1.1. Железнички саобраћај

Железнички саобраћај у обухвату Просторног плана у наредном периоду реафирмисаће се кроз модернизацију и реконструкцију постојећих капацитета (колосека, станичних капацитета и комплетне саобраћајно-сигналне опреме).

Пруге обухваћене овим активностима су:

Коридор X:

- Е 70: Београд - Стара Пазова - Шид - државна граница - (Tovarnik) / магистрална бр. 1 у мрежи, реконструкција, електрификација, изградња другог колосека;

као и правци:

- Е 66: Београд Центар - Панчево главна станица - Вршац - државна граница - (Stamora Moravita)/магистрална бр. 6 у мрежи, реконструкција, електрификација, изградња другог колосека;
- Е 771: Суботица - Богојево - државна граница - (Erdut)/магистрална бр. 9 у мрежи – реконструкција, електрификација;
- Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - државна граница - (Jimbolia)/регионална бр. 2 у мрежи, реконструкција, електрификација, модернизација;
- Суботица - Хоргош - државна граница - (Rösztke) регионална бр. 1 у мрежи, реконструкција, електрификација, модернизација.

Остале пруге потребно је модернизовати и дати елементе траса које су захтеване пројектованим нивоом.

Изградња нових пруга у оквиру обухвата Просторног плана такође је приоритетна активност, али из друге групе приоритета и то кроз реализацију једноколосечних пруга:

- (Бели Поток – Болеч – Винча) - нови мост на Дунаву – Панчево;
- Зрењанин – Жабаљ – Нови Сад;
- Нови Бечеј – Бечеј.

Овакав инфраструктурни систем је изванредна основа за интегрално повезивање првенствено на државном нивоу, на нивоу АП Војводине и свих општина у обухвату Просторног плана.

Планирана мрежа саобраћајних коридора укршта се са железничким пругама на неколико локација и то:

- код Кикинде, планирани укрштај - (регионална бр.2);
- код Зрењанина, планирани укрштај - (регионална бр.2);
- код Орловата, планирани укрштај - (регионална бр.2);
- код Ковачице, постојећи укрштај (некатегорисана пруга демонтирана (Ковачица) - Падина-Самош – Иланца – Селеуш);
- код Панчева, планирани укрштај (магистрална бр.6);
- код Ковина, планирани укрштај (планирана локална пруга).

На основу Закона о јавним путевима, сва укрштања државног пута I реда са железничком пругом планирана су као денивелсана укрштања, из чега произилази број планираних укрштања на планираној мрежи саобраћајних коридора.

3.1.2. Водни саобраћај

Пловни – водни путеви у обухвату Просторног плана су:

- пловни пут река Дунав;
- пловни пут река Тиса;
- пловни пут река Тамиш;
- пловни пут канал ОКМ ; ДТД, Кикиндски канал,
- пловни пут канал ОКМ ХС ДТД, Бегејски канал (река Бегеј);
- пловни пут канал ОКМ ХС ДТД, Банатска Паланка – Нови Бечеј.

Концепт развоја водног саобраћаја обухваћеног подручја подразумева рехабилитацију и обнављање, модернизацију пловних путева (задржавање и повећавање класе пловности), као и обнављање и установљавање лучких и пристанишних капацитета, обезбеђење квалитетне повезаности са залеђем као и интегрално повезивање са осталим видовима саобраћаја.

Модернизација и рехабилитација у области водног саобраћаја односи се на:

- искључивање застареле флоте и њену замену модерним, чистим и ефикасним бродовима,
- увођење интелигентних система управљања у саобраћај и транспорт са сателитским позиционирањем, дигиталном навигационом картографијом и слично;
- побољшање главних делова мреже пловних путева у складу са расположивим могућностима.

Развој ефикасних мултимодалних приступних тачака је предуслов за ефикасно коришћење водног транспорта. Луке и пристаништа заједно са одређеним терминалима, представљају локалне приступне чворове за европске пловне путеве и омогућавају интермодалне транспортне услуге „од врата до врата“ уз коришћење водних путева. Ефикасне мултимодалне приступне тачке представљају неопходни део јавне инфраструктуре, иако уобичајено нису под пуном контролом државе.

Планирана мрежа саобраћајних коридора укршта се са пловним путевима на неколико локација и то:

- Дунав, код Ковина - постојећи мост на М-24¹⁸;
- Дунав, код Панчева - планирани мост на Е -70;
- Тиса, код Сенте – постојећи мост на М-24;
- Тиса, између Жабља и Зрењанина – постојећи мост на М-7;
- Тиса, код Аде – планирано повезивање са М-24;
- Тамиш, код Орловата – постојећи/планирани мост на М-24;
- канал ДТД, код Кикинде – постојећи мост на М-3;
- канал ДТД, код Меленаца – постојећи мост на М-24.

3.1.3. Ваздушни саобраћај

Ваздушни терминали у зони утицаја Просторног плана су:

- Суботица (Биково) – посебни аеродром;
- Кикинда (Дракслеров Салаш) – посебни аеродром;
- Зрењанин (Ечка) – посебни аеродром;
- Ковин – аеродром специјалне намене;
- Панчево - аеродром специјалне намене.

Стратегија ваздушног саобраћаја обухваћеног подручја подразумева резервацију простора и обнављање и модернизацију постојећих капацитета, у складу са интересима корисника, чиме се омогућава интегрално повезивање са осталим видовима саобраћаја.

3.1.4. Интермодални саобраћај

Интермодалним транспортом постиже се оптималност целокупног транспортног процеса кроз истицање предности које сваки вид саобраћаја пружа у односу на остале видове. Да би интермодални транспорт у обухвату Просторног плана био конкурентан потребно је унапредити техничко-технолошке процесе на граничним прелазима и терминалима, железничку инфраструктуру и стимулисати друмске превознике који обављају почетно/завршне операције у интермодалном транспортном ланцу, односно транспорт до/од терминала.

Мрежа путева на основном путном правцу некадашњег пута М-24 даје врло добре предуслове за укључивање свих видова саобраћаја у транспортну понуду и повезивање на интегралном принципу. Потенцијална чворишта интермодалног саобраћаја у оквиру обухвата Просторног плана су значајна изворишта роба и саобраћајних токова (Суботица, Кикинда, Зрењанин, Панчево-Београд, Ковин).

Величина транспортног тржишта наше земље и региона је ограничен потенцијал за ову врсту транспорта, тако да је важна међудржавна сарадња како стратешки, на бази регионалних и билатералних иницијатива за интермодални транспорт, тако и оперативно преко оператора за интермодални транспорт.

С обзиром на инфраструктурну неопремљеност и недостатак средстава потребно је предузети одговарајуће мере (организационе, инвестиционе), које би допринеле унапређењу и развоју интермодалног саобраћаја. Потребно је осигурати да терминали, сходно потреби, осим за претовар контејнера, буду оспособљени и за претовар осталих јединица интермодалног транспорта (нпр. изменљивих транспортних судова и полуприколица), као и комплетних друмских возила.

3.1.5. Немоторни саобраћај

С обзиром на то да је плановима вишег реда и пројектним задатком пут дефинисан за брз моторни саобраћај, и да је путни правац готово комплетно ван насељених места, немоторни сао-

¹⁸ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-24 је ДП 16 реда бр.13, у општини Сента је ДП Па реда бр.105 и ДП 16 реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП Па реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП 16 реда бр.14, М-7 је ДП 16 реда бр.12, М-3 је ДП 16 реда бр.15

браћај није обрађен у оквиру овог Просторног плана, узимајући у обзир ниво обраде Плана и саму проблематику и тему у оквиру путног коридора. Разматрања овог значајног сегмента саобраћаја је посебно значајно и осетљиво у зонама контакта предметног пута у оквиру урбаних агломерација, градова и насеља. Евентуална решења конфликта моторног и немоторног саобраћаја у зонама градова и насеља биће посебно обрађена кроз планове нижег реда – планове детаљне регулације.

3.1.6. Некатегорисани (атарски) путеви

Уређеност атара је дефинисана комасационим плановима који су делимично и/или потпуно спроведени у општинама које су у обухвату Просторног плана. Евентуалне интервенције на овој мрежи углавном се свде на кориговање излазака атарских путева на већ утврђеним тачкама у смислу побољшања безбедности самих прилазних рампи – отресишта и обезбеђење одговарајућих елемената проходности и прегледности.

3.2. ВОДОПРИВРЕДНА ИНФРАСТРУКТУРА

На подручју Просторног плана развијаће се вишенаменски системи, којима се интегрално решавају проблеми коришћења и заштите вода, уређења водних режима и одбране од поплава, а који се морају ускладити са планираном мрежом саобраћајних коридора и то:

- регионални системи за обезбеђивање вода највишег квалитета, за насеља и оне индустрије које захтевају воду тог квалитета;
- регионални системи за коришћење, уређење и заштиту речних вода (тзв. речни системи), којима се подмирују остали корисници, уређују и штите воде.

Водоснабдевање

У снабдевању насеља водом, приоритетно и максимално биће коришћена локална изворишта подземних и површинских вода, а недостајуће количине ће се обезбеђивати из регионалних система, са ослањањем на изворишта законом заштићена од загађења, која се димензионишу за обезбеђеност од 97%.

Оптималну дугорочну оријентацију снабдевања водом становништва представља изградња регионалних и међурегионалних водоводних система у који би били интегрисани и постојећи водоводни системи.

Простор јужног Баната припада Јужно-банатском регионалном систему за водоснабдевање који се ослања на коришћење основне издани, као и алувион регионалног значаја Ковин – Дубовац – Банатска Паланка. Из овог система вршило би се водоснабдевање насеља у следећим општинама: Ковин, Панчево, Опово, Вршац, Пландиште и Бела Црква.

Концепт регионалног водоводног система (у даљем тексту: РВС) подразумева захватање воде са потенцијалног изворишта Ковин – Дубовац, која се након прераде у постројење за прераду питке воде (у даљем тексту: ППВ) даље дистрибуира ка општинама: Ковин, Панчево, Опово, Ковачица, Зрењанин, Сечањ, Пландиште, Житиште, Нова Црња, Нови Бечеј, Кикинда, Чока и Нови Кнежевац.

Према Претходној студији изводљивости изградње РВС Дубовац – Зрењанин – Кикинда (Институт за водопривреду Јарослав Черни-Београд, 2006), регионално извориште подземних вода формираће се у брањеном подручју реона Ковин-Дубовац, у залеђу насила за одбрану од високих вода Дунава. Капацитет постројења за пречишћавање воде Ковин-Дубовац је сса 2,5 m³/s.

Трасе дистрибутивних цевовода полагаће се, генерално, поред путева где су услови за изградњу и каснију експлоатацију повољни. За правилно функционисање и рад цевовода у експлоатационим и прелазним режимима, пројектом се предвиђа потребан број типских објеката: пумпне станице, резервоари, шахтови за

испуст и испирање, шахтови за смештај ваздушних вентила, пролази испод пруга, путева, пролази испод водотокова, мерно-регулациони објекти.



Слика 6: Шематски приказ регионалног водоводног система Дубовац-Зрењанин-Кикинда (Институт за водопривреду Ј.Черни, Београд,2006)

Одводњавање и заштита вода

Дугорочни програмски циљ у области заштите вода је да се највећи број река и деоница на њему одржи у I, IIa и IIb класи, односно да се врати у те класе, уколико су сада у лошијем стању. Површинске воде, природни и вештачки водотокови изложени су перманентној деградацији, упуштањем отпадних индустријских и насељских вода. Зато се ове воде морају прихватити и одвести до реципијента. На простору Баната развијаће се сепарациони канализациони системи, којима ће се посебно одводити фекалне отпадне воде, а посебно атмосферске отпадне воде.

Пре упуштања отпадних вода у реципијент предвиђа се њихово пречишћавање на централном постројењу за пречишћавање отпадних вода (у даљем тексту: ППОВ).

Туристички локалитети и центри, као и викенд зоне проблем одвођења отпадних вода решаваће преко компактних мини уређаја за биолошко пречишћавање.

У насељима обухваћеним Просторним планом, постојећа мрежа отворених канала ће се ширити у складу са потребама, са улицима у најближе потоке, канале и депресије путем уређених испуста који су осигурани од ерозије и који не залазе у протичајни профил канала (потока). За атмосферске отпадне воде са зауљених и задрљаних површина (бензинске пумпе и сл.), предвидети одговарајући третман на сепаратору уља и таложнику.

Атмосферске и условно чисте технолошке воде (раскладне и сл.), чији квалитет одговара IIb класи квалитета воде могу се без пречишћавања упуштати у мелиорационе канале. За атмосферске воде са зауљених и задрљаних површина (бензинска пумпа и сл.), пре улива у атмосферску канализацију или отворене канале, предвидети одговарајући предтретман (сепаратор уље, таложник).

Заштиту подземних и површинских вода и земљишта од пробоја загађења које настаје спирањем са коловоза пута (посебан значај код превоза опасних материја), реализоваће се следећим активностима:

- контролисаним сакупљањем сувишних атмосферских вода које се сливају са коловозних површина;
- пречишћавањем отпадних вода пре њиховог упуштања у реципијент;
- постављањем еластичних ограда и водонепропусних фолија на деловима трасе, где она евентуално долази у колизију са постојећим извориштима, акумулацијама и рибањацима.

У циљу заштите од последица акцидентних ситуација (саобраћајне несреће и хаварије на саобраћајницама), посебно у случају изливања већих количина опасних и токсичних хемијских материја и њиховог продирања у земљиште и подземне воде, потребно је предузети одговарајуће мере и активности у контексту санације природних ресурса. У току експлоатације пута, у случају изливања штетних материја на околну земљиште, пројектно техничким мерама предвиђено је скидање слоја загађеног земљишта и елиминацију истог на локацију предвиђену за те намене, као и замена контаминираних земљишта новим.

Као приоритетна мера заштите животне средине, препоручује се мониторинг стања животне средине у току експлоатације пута, односно периодично мерење квалитета воде у водотоковима, загађености земљишта, ваздуха и нивоа буке, и у заштитним зонама инфраструктурног система.

Заштита од ерозије и бујица

У циљу контроле и заштите од ерозија и бујица, потребно је предузети одговарајуће биолошке, биотехничке и техничке мере. Посматрана мрежа коридора саобраћајне инфраструктуре обухвата делом алувијалне појасе уз Тису, и мањим делом уз Дунав. Због таквих геоморфолошких услова, интензитет ерозионих процеса у самом кориту је релативно мали. Међутим, индиректна угроженост коридора од ерозије и наноса није занемарљива, с обзиром да ка њему гравитира велики број бујичних токова из Румуније.

Одређеним биолошким, биотехничким и техничким мерама за контролу ерозионих и транспортних процеса у сливовима, могу се смањити ерозиона продукција и транспорт наноса, а тиме и степен угрожености саобраћајнице од ерозије и бујица. Поред антиерозивних и бујичарских мера и радова, постоји још један аспект решавања проблематике угрожености будуће саобраћајнице од ерозије, бујице и наноса.

Ради се о хидрауличком димензионисању објеката на местима укрштања аутопута са бујичним водотоцима. Са тог аспекта, посебно треба водити рачуна о опасности од заустављања наноса и формирања наносних наслага у зонама мостова и пропуста. То значи да се код хидрауличког димензионисања ових објеката мора имати у виду неопходност остварења адекватног транспортног капацитета за вучени нанос. Предметним радовима се не сме спречавати пут воде са виших терена.

Хидротехничке мелиорације - наводњавање и одводњавање

Концепт решања проблема у домену хидротехничких мелиорација подразумева ревитализацију постојећих мелиорационих система и постепену изградњу нових система на земљиштима највиших бонитетних класа. Будући системи се планирају као интегрални мелиорациони системи (одводњавање, наводњавање, заштита од спољних вода), са свим мерама хидротехничких и агротехничких мелиорација.

У циљу праћења нивоа подземних вода неопходно је ревитализовати и делом обновити осматрачку мрежу пијезометара (третутно се само мали број пијезометара осматра за потребе анализе кретања подземних вода) и вршити одговарајућу обраду података.

Бране, акумулације и рибањаци

У непосредној зони коридора магистралног пута М-24 постоји акумулација Велебит и бројни рибањаци, од којих су најзначајнији рибањак код Новог Кнежевца (250 ha), рибањак Јазово (650 ha) и рибањак код Уздина.

Обзиром да планирана саобраћајница угрожава све водотоке у зони непосредног утицаја, предвиђени радови не смеју угрозити постојећи режим вода. Сва укрштања планираних инфраструктурних система организоваће се тако да се не ремети основна намена и функција водотока и да се водни објекти не оштећују.

3.3. ЕНЕРГЕТСКА ИНФРАСТРУКТУРА

3.3.1. Електроенергетска инфраструктура

На подручју Просторног плана изграђену преносну високонапонску 400 kV, 220 kV и 110 kV мрежу у наредном периоду потребно је ревитализовати. Планирана је изградња високонапонских водова који ће се укрштати са коридором пута.

У складу са „Студијом дугорочног развоја преносне мреже 400 kV, 220 kV и 110 kV на подручју Републике Србије, за период до 2020. године“, планирана је изградња 400 kV далеководна Нови Сад- Зрењанин–Република Румунија, Панчево–Република Румунија за прекогранично повезивање са суседном државом Републиком Руминијом, 400 kV далеководи за обезбеђење сигурног напајања електричним енергијом и повезивања суседних конзума на релацијама: Кикинда-Суботица, Зрењанин–Нови Сад, Зрењанин-Панчево, Панчево-Вршац, Панчево-Дрмно, као и 110 kV далеководи на релацијама ТС 110/20 kV „Зрењанин 2“ - ТС 110/20 kV“ Перлез“ - ТС 110/20 kV“ Дебелча“ , ТС 110/20 kV „Зрењанин 2“ - ТС 110/20 kV“ Нова Црња“, ТС 110/20 kV „Жабал“ - ТС 110/20 kV „Зрењанин“, ТС 110/20 kV „Ада“ - ТС 110/20 kV „Кикинда 2“, ТС 400/110 „Србобран“ (план)-ТС 110/20 kV „Бечеј“, ТС 110/20 kV „Рудник Ковин“ -ТС 110/20 kV „Бела Црква“ и прикључни 110 kV далеководи за нове ТС 110/20 kV (20/110 kV) у Новом Кнежевцу, Ковину, Пландишту, Панчеву, Алибунару, Ковачици и др.

У наредном планском периоду планиран је прелазак на двостепену напонску трансформацију 110/20 kV и реконструкција ТС 35/10(20) kV у разводна 20 kV чворишта. 35 kV напонски водови прећи ће или у 110 kV за напајање планираних 110/20 kV трафостаница, или ће радити на 20 kV напонском нивоу.

Дистрибутивне трафостанице 10/0,4 kV реконструисаће се за рад на 20/0,4 kV напонску трансформацију, а 10 kV водови реконструисати за рад на 20 kV напону.

Јавно осветљење, са расветним телима које ће пратити нове технологије развоја, изградиће се дуж важнијих саобраћајница, као и за потребе свих садржаја ван насеља.

Постојећу преносну електроенергетску мрежу и планирани коридор потребно је међусобно ускладити, како би били задовољени технички услови диктирани Законом о јавним путевима и Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона 1kV до 400kV („Службени лист СФРЈ“, број 65/88 и „Службени лист СРЈ“, број 18/92). Ово подразумева измештање стубова далековода, у делу трасе где нису задовољени технички прописи у односу на инфраструктурни коридор.

Постојећу надземну електроенергетску мрежу нижег напонског нивоа која ће се укрштати са планираним саобраћајницом потребно је каблirati у коридору саобраћајнице и заштитити увлачењем у заштитне цеви.

Стубови надземног вода морају бити на прописном растојању у складу са законским условима и правилницима. Такође, постојећу подземну електроенергетску мрежу на деоницама где је угрожена изградњом саобраћајнице, потребно је изместити на прописна растојања и по потреби заштитити.

Напајање електричном енергијом функционалних садржаја инфраструктурног коридора, као и осталих планираних садржаја у обухвату Просторног плана обезбедиће се изградњом 20 kV мреже и дистрибутивних трафостаница.

Обновљиви извори енергије

Подручје обухваћено изградом Просторног плана има потенцијале у области већине обновљивих извора енергије, али с обзиром на значај процењених извора и могућности брже реализације,

Табела 7: Основни хидроенергетски параметри малих хидроелектрана на подручју обухвата Просторног плана

Назив хидроелектране	Инсталисани проток Q (m ³ /s)	Опсег падова			Број агрегата	Инсталисана снага (kW)	Годишња производња (MWx)
		X _{мин} (m)	X _{ном} (m)	X _{мак} (m)			
Итебеј	30	1.5	2.2	2.5	2	600	2600
Клек	30	1.5	2.6	3.6	2	850	3400
Стајићево	30	1.5	2.2	3.6	2	850	2600
Томашевац	10	1.5	2.0	2.5	1	240	750

Енергија ветра

Територија АП Војводине обилује ветровима са средњим годишњим брзинама између 3,5 и 4,5 m/s. У АП Војводини су моделски идентификоване локације са средњим десетоминутним брзинама ветра за висину 50 метара изнад тла $\geq 6m/s$ са учесталошћу већом од 50% годишње, на три локације са укупном површином од 0,75 km². Идентификоване зоне су веома блиске, на малој међусобној раздаљини. Такође, идентификовано је и мноштво локација у Банату на којима ветар годишње дува преко 50% времена, средњом брзином између 4,5 и 5 m/s, при чему су посебно перспективне локације у Јужном Банату.

Табела 8: Преглед хидротермалних система на подручју обухвата Просторног плана који се данас користе или су коришћени у неком ранијем периоду

Р. бр.	Назив система (локалитет - место)	Опт. издаш (l/s)	Темп. воде (°C)	Почетак коришћења	Корисник	Сврха коришћења
1.	Кикинда	15,17	51	1985	Св. фарма „Јединство“	грејање свињогојске фарме
2.	Кикинда-Шумице	6,17	50	1984	КРО „6 октобар“	грејање пластеника
3.	Мокрин	10,50	51	1984	ДП „Мокрин“	грејање свињогојске фарме
4.	Меленци	10,33	33	1985	Бања „Русанда“	Балнеотерапија
5.	Банатско Велико Село	10,00	43	1987	ДП „Козара“	грејање свињогојске фарме
6.	Банатско Велико Село	6,67	45	1990	ИПП „Банат“	грејање пословних просторија

Континуирана потрошња термоминералне воде током целе године могућа је само у бањама за балнеотерапеутске потребе и фабрикама за технолошке процесе. Остали потрошачи имају сезонски карактер, пошто се топлотна енергија користи само у зимском периоду.

3.3.2. Гасоводна и нафтоводна инфраструктура

Гасоводна инфраструктура

Основно стратешко опредељење је гасификација свих насељених места на подручју обухвата Просторног плана.

Развој гасоводне инфраструктуре треба да индустријским центрима омогући безбедно и ефикасно снабдевање природним гасом као најквалитетнијим примарним енергентом. Енергетски потенцијал гасоводног система омогућава развој хемијске, прехранбене, машинске, фармацеутске, текстилне и других индустријских грана у његовом непосредном окружењу и на радијалним правцима, као и интензивнији развој пољопривреде у зимским месецима (коришћење стакленика), што представља једну од смерница за избор приоритета развоја.

приоритет у планирању коришћења обновљивих извора треба да имају капацитети за коришћење енергије ветра, геотермалне енергије и енергије из малих хидроелектрана.

На подручју обухваћеном Просторним планом постоји расположив природни хидроенергетски потенцијал на постојећим, изграђеним хидросистемима. Основна карактеристика ове категорије је да је коришћење хидроенергетског потенцијала секундарна функција хидросистема. Укупни потенцијал ових система приказан је у табели бр. 7:

Карактеристике геотермалних вода (температура, издашност, колекторска својства, хемијски састав, гасни фактор и друге) дају различиту перспективност и одређују специфичности услова за коришћење. Свака бушотина се појединачно мора детаљно проучити при избору начина и опреме за коришћење.

Постојећа гасоводна инфраструктура на подручју обухвата Просторног плана, (гасоводи високог притиска и разводна гасоводна мрежа средњег притиска за насељена места), својим положајем и капацитетом пружа могућност за прикључење нових потрошача.

Планира се изградња разводног гасовода Елемир-Панчево, деоница ГМРС „Флоат“-ГМРС „Ковачица“ и ГМРС „Ковачица“ за гасификацију општине Ковачица, као и планирана деоница гасовода Ковачица планирано подземно складиште гаса ПСГ „Итебеј“.

Планира се изградња разводног гасовода од ГМРС „Ковачица“ до планиране МРС „Опово“ за гасификацију општине Опово.

На простору обухвата налази се траса планираног транснационалног гасовода „Јужни ток“. Траса планираног транснационалног гасовода „Јужни ток“ је утврђена и дефинисана у Изменама и допуна Просторног плана подручја посебне намене транснационалног гасовода „Јужни ток“ („Службени гласник РС“, број 98/13), и пролази кроз следеће општине које су у обухвату овог Просторног плана, а то су: Ковин, Панчево, Ковачица, Опово, Жабал и Зрењанин.

Траса планираног пута М-24 укршта се са трасом транснацио-
налног гасовода „Јужни ток“ на три локације. На све три локације
пored основног гасовода пројектован је и „лупинг“ – паралелни
гасовод са основним. Основни гасовод и „лупинг“ су истог преч-
ника и радног притиска, а постављају се на међусобном осном
растојању од 18 m.

Нафтоводна инфраструктура

Постојећи нафтовод ЈП Транснафта, на деоници Нови Сад - Пан-
чево (ознака ДН-2) нема места укрштања са планираним коридор-
ом државног пута I реда бр. 24 Суботица – Зрењанин – Ковин.

ЈП Транснафта планира да енергетским коридором у коме су
за сада налази само гасовод Панчево – Смедерево (РГ-01-10), у
блиској будућности изгради деоницу продуктовода Панчево –
Смедерево и деоницу Панчево Нови Сад, Система продуктовода
кроз Србију (Сомбор – Нови Сад – Панчево – Смедерево – Јаго-
дина – Ниш).

Од потребне техничке документације урађена је Претходна
Студија оправданости са Генералним пројектом Система продук-
товода кроз Србију, а планска документација је:

- Просторни план подручја посебне намене систе-
ма продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор-Но-
ви Сад-Панчево-Београд-Смедерево-Јагодина-Ниш) –
(„Службени гласник РС“, број 19/11);
- урбанистички план за комплекс централног терминала
система продуктовода “Панчево” у Панчеву (у изради).

На простору обухвата Просторног плана планира се изградња
нафтовода који ће повезивати СОС “Мајдан” и СОС “Мокрин
југ”, као и бушотински цевовод од бушотине Мајдан X (Ма-10), са
које ће се обезбедити природни гас сепаратисан од нафте за снаб-
девање планиране електране до 12 MWe, за коју је предвиђена
локација на КП бр. 2646 КО. Банатско Аранђелово. За планирану
електрану предвиђа се повезивање на електроенергетски систем
далеководом 20 kV.

Република Србија заједно са државама Румунијом, Хрватском,
Словенијом и Италијом планира изградњу Паневропског нафто-
вода, од Констанце на Црном Мору до Трста.

Планирани Паневропски нафтовод би у Србију прешао код Беле
Цркве и траса нафтовода би се рубом Делиблатске Пешчаре водила
до Панчева. Сасвим је сигурно да ће се планирана траса нафтовода
укрштати са планираним коридором државног пута I реда бр. 24.

Све активности на избору трасе будућег Паневропског наф-
товода потребно је ускладити са одговарајућим прописима и
техничким нормативима за изградњу гасовода уз уважавање
планираних активности на овом простору, у складу са важећом
планском и урбанистичком документацијом.

Са аспекта експлоатације енергетских извора (нафте, природног
гаса и термоминералних вода), посматрани простор спада у одо-
брани истражни простор НИС-НАФТАГАСА, на основу Решења
покрајинског Секретеријата за енергетику и минералне сировине
истражни простор број 5072, 5071, 5070 и 5069. Сходно томе, могу
се вршити истражни радови НИС-НАФТАГАСА у сагласности са
датим површинама и динамиком реализације истраживања, по-
штујући планирани коридор државног пута I реда бр. 24.

Приликом изградње нових објеката термоенергетске инфра-
структуре потребно је посебно обратити пажњу на заштићена
природна и непокретна културна добра на простору обухвата
Просторног плана. Такође, приликом планирања, пројектовања и
изградње ових објеката, водити рачуна о смањењу конфликта из-
међу коришћења енергетских ресурса, заштите инфраструктур-
них коридора и заштите животне средине (насеља, становништва,
земљиште, итд.). У том смислу потребно је утврдити одговарајуће
мере за санирање негативних последица (програм рекултивације,
ревитализације, отклањања штета итд.).

3.4. ЕЛЕКТРОНСКА КОМУНИКАЦИОНА ИНФРАСТРУКТУ- РА

Концепт развоја електронске комуникационе инфраструкту-
ре, у складу са развојним документима и програмима на нивоу
републике и надлежних оператера, предвиђа изградњу широко-
појасне електронске комуникационе инфраструктуре у коридору
саобраћајнице највишег ранга, којом ће се омогућити повезивање
на националном, регионалном, прекограничном нивоу, као преко
електронске комуникационе мреже у коридорима осталих сао-
браћајница, постојећих и планираних са локалним нивоом.

У коридору пута планирана је траса за електронске комуни-
кационе каблове електронских комуникационих система веза-
них за функционисање аутопута (СОС телефони, видео надзор и
управљање осветљењем петљи, међусобна телефонска веза база
за одржавање, наплатних рампи, диспечерских центара, пренос
података, и др.) као и за потребе осталих имаоца система веза (мо-
билни оператери, војска, ЕПС, МУП, итд.).

Електронски комуникациони каблови у коридору пута могу се
постављати и у микроровове. Планирана је и изградња привод-
них оптичких каблова од оптичког кабла у коридору пута дуж
свих саобраћајница у обухвату Просторног плана за повезивање
са насељима на подручјима комутационих чворишта Суботица,
Нови Кнежевац, Кањижа, Сента, Чока, Кикинда, Нова Црња,
Нови Бечеј, Жабал, Зрењанин, Житиште, Ковачица, Ковин и
Панчево, садржајима ван насеља, пратећим садржајима уз кори-
дор пута и базним радио-станицама.

До свих планираних пратећих објеката уз коридор саобраћај-
нице обезбедиће се планирана електронска комуникациона мре-
жа која ће се повезати са постојећом електронском комуникацио-
ном мрежом.

Постојећу подземну електронску комуникациону мрежу на де-
оницама где је угрожена изградњом саобраћајнице, потребно је
изместити на прописна растојања и по потреби заштитити.

За потребе мобилних комуникација, у складу са плановима
развоја надлежних оператера, планиран је већи број базних ра-
дио-станица за покривање целокупног подручја.

4. УПОТРЕБА ЗЕМЉИШТА

Планирано коришћење земљишта утицаће на намену повр-
шина у просторним плановима јединица локалних самоуправа у
обухвату Просторног плана на делу који се односи на пролазак
коридора државног пута на основном путном правцу некадашњег
пута М-24, као и мреже путева на том коридору. Изградњом пла-
нираних саобраћајних коридора доћи ће до промене досадашњег
режима коришћења простора. Основна намена простора одређена
је просторним плановима јединица локалне самоуправа дуж це-
лог планског подручја.

У односу на то, измена тих планова и њихових намена у прос-
тору односиће се искључиво на подручје посебне намене овог
Просторног плана, односно коридора планираних путева.

Обзиром на ефекте планираних коридора на околно подручје,
евентуалне измене у наменама простора могу да се односе на по-
већану привредну активност, изградњу или реконструкцију са-
обраћајница нижег нивоа, потребу обезбеђења зона заштите де-
лова постојећих и планираних намена од штетног утицаја пута и
због потребе обезбеђења приступа и несметаног функционисања
саобраћаја у коридору.

У оквиру подручја Просторног плана доћи ће до промене до-
садашње намене и режима коришћења простора увођењем нове
путне инфраструктуре у простор и обезбеђивањем локација за
технолошко функционисање коридора, са пратећим садржајима.
Нумерички исказан биланс намене површина у обухвату Прос-
торног плана приказан је у следећој табели:

Табела 9: Основни биланс планиране намене површина

НАМЕНА ПОВРШИНА	ha	%
Пољопривредно земљиште	456.787,88	87,53
Обрадиво пољопривредно земљиште	449.508,87	86,14
Рибњаци	7.279,01	1,39
Грађевинско земљиште	53.862,14	10,32
Грађевинска подручја насеља	41.819,65	8,01
Зоне кућа за одмор	1.521,14	0,29
Становање ван насеља	68,01	0,01
Радне зоне и комплекси	7.008,46	1,34
Грађевинско земљиште за саобраћајне и комуналне делатности	1.815,12	0,35
Спортско рекреативни туристички комплекси	878,69	0,17
Земљиште са мешовитом наменом	751,07	0,14
Железничка пруга	3.152,83	0,60
Саобраћајна инфраструктура–путна (1+2+3+4)	4.503,57	0,86
1. Аутопут	322,68	0,06
2. Држ. пут I реда	2.227,28	0,43
3. Држ. пут II реда	1.018,46	0,20
4. Општински пут	935,15	0,18
Шумско земљиште	5.151,04	0,99
Водно земљиште	6.051,81	1,16
Укупно:	521.853,00	100,00

У табели је дат прелиминарни преглед биланса основних планираних намена пољопривредног, грађевинског, водног и шумског земљишта. Главни узрок промена начина коришћења земљишта - заузимање земљишта за изградњу објеката мреже саобраћајне инфраструктуре, изазваће повећање грађевинског, а смањење, пре свега, пољопривредног земљишта.

IV ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

1. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗЕМЉИШТА

1.1. ФУНКЦИОНАЛНЕ И ГЕОМЕТРИЈСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ПЛАНИРАНОГ ДРЖАВНОГ ПУТА НА ОСНОВНОМ ПУТНОМ ПРАВЦУ ПУТЕВА М-24 И Р-112¹⁹ „БАНАТСКА МАГИСТРАЛА“

Планирана мрежа путних коридора биће саставни део државне путне мреже Републике Србије на којој се не планира систем наплате путарине. Будући државни путеви треба да буду оријентисани за моторни саобраћај (експрес путеви - мотопутеви²⁰) на деоницама где је то саобраћајно (ПГДС) оправдано, док ће остале деонице које не испуњавају критеријуме саобраћајног оптерећења бити дефинисане као стандардни државни путеви са свих потребним елементима:

- пут за мешовити саобраћај (за ПГДС < 6.000 возила/дан);
- пут резервисан за саобраћај моторних возила–експрес/мотопут (за ПГДС > 6.000 возила/дан).

Наведени опис државних путева у обухвату Просторног плана формиран је на основу елемента из Генералног пројекта, као и на основу важеће просторно планске документације.

Путна деоница I Ђала – Кикинда

Од граничног прелаза Ђала, траса пролази постојећом трасом некадашњег Р-11219, кроз насеља насеља Ђала, Крстур, Нови Кнежевац и Санад. Даљим током користећи постојећу трасу некадашњег Р-11219, траса улази у насеља Чока до укрштаја – раскрснице са М-2419. После проласка поред кроз насеље Чока траса напушта правац некадашњег Р-11219 и следи правац пута

некадашњег М-2419 у делу кроз насеља Остојићево, Падеј, Сајан и Иђош. Од Иђоша ка Кикинди траса иде правцем некадашњег М-2419, да би се у југозападном делу општине у зони Кикинде укрстила са путем на правцу некадашњег М-319.

Путна деоница II Кикинда – Зрењанин

Од укрштаја са накадашњим путем М-319 траса сече железничку пругу, пролази кроз насеље Винцаид, и у потпуно новом коридору обилази насеље Башаид са југоисточне стране. За део трасе између обиласка Башаида и града Зрењанина карактеристично је да пролази кроз атар – пољопривредно земљиште секући путеве на правцу некадашњих М-7 и М-7.119 још се више удаљавајући од Зрењанина ка истоку (општини Житиште).

Путна деоница III Зрењанин – Панчево

Траса планираног државног пута после Зрењанина наставља својим током у новом коридору обилазећи насеље Лазарево са западне стране. Даље траса пролази између насеља Ечка (са источне стране) и Лукићево (са западне стране). Траса даље долази до насеља (Орловат, Уздин) заобилазећи их са источне стране и (Томашевац) са западне стране, користећи врло малу деоницу постојећег пута на правцу некадашњег М-24. После Уздина траса у новом коридору пролази поред насеља Ковачице са источне стране, секући пут на правцу некадашњег Р-110. После обиласка Ковачице траса наставља новим коридором и даљим током удаљујући се од насеља Црепаје и Качарева са источне стране и долази до укрштаја са путем на правцу некадашњег М-1.9.

19. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

М-24 је ДП I6 реда бр.13, у општини Сента је ДП IIа реда бр.105 и ДП I6 реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП IIа реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП I6 реда бр.14; Р-112 је делом ДП IIа реда бр.105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП IIа реда бр.103 и делом ДП I6 реда бр.13, М-7 је ДП I6 реда бр.12; М-7.1 је ДП I6 реда бр.18 и делом ДП IIа реда бр.133 у општини Вршац; М-3 је ДП I6 реда бр.15;

20. експрес путеви по европској регулативи, по нашем Закону о безбедности саобраћаја – мотопутеви.

Нови коридор после насеља Качарево траса сече пут на правцу некадашњег М-1.9²¹, са источне стране Панчева потпуно се удаљавајући од насеља.

Ток трасе од Панчева до Ковина потпуно напушта постојећи коридор некадашњег М-24 и обилазећи Баваниште и Скородовац са западне стране долази до Дунава, враћајући се на постојећу трасу некадашњег М-24 у непосредној близини самог моста и насеља Ковин.

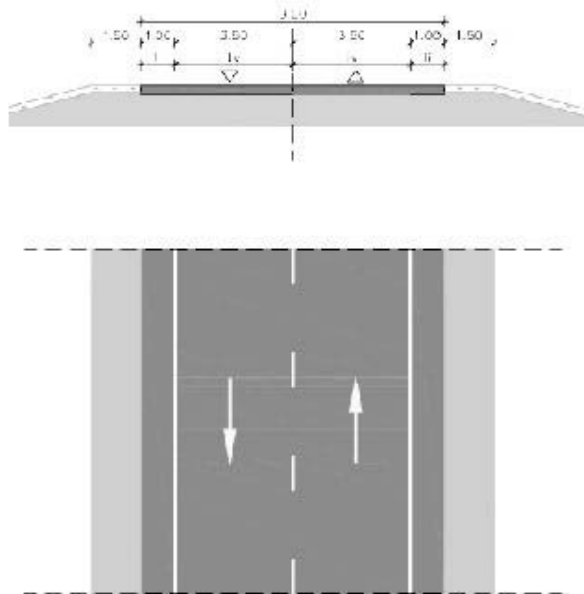
ФУНКЦИОНАЛНЕ И ГЕОМЕТРИЈСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ИЗБРАНЕ ВАРИЈАНТЕ

На основу садашњег и перспективног саобраћајног оптерећења приказаног у претходним поглављима, топографије терена и створених услова траса пута Ђала - Кикинда - Панчево - Ковин је подељена на следеће деонице:

Табела 10: Елементи ДП

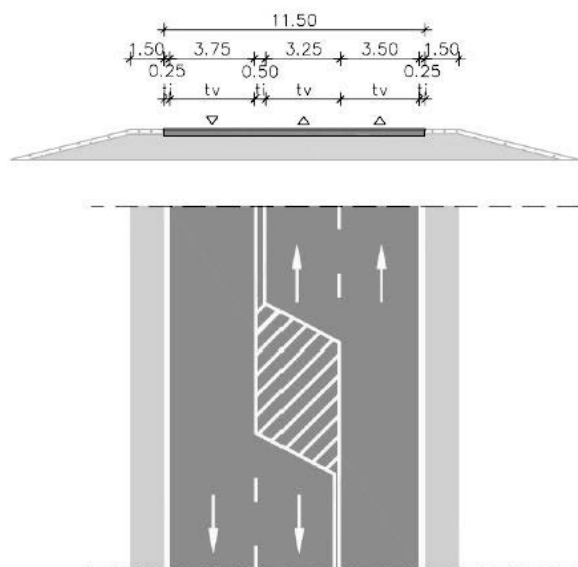
Попречни профил	ознаке елемената профила		Ђала - Панчево	Панчево – Ковин
ширина траке за континуалну возњу	ts	m	3.50	3.25-3.75
- ширина зауставне траке	tz	m	-	-
ширина ивичних трака				
а) између возне траке и разделног појаса	tiv	m	-	
б) између возних трака (профил 2+1)	tiz	m	-	0.5
ц) између возне и банке	tib	m	1.0	0.25
- ширина разделне траке	trz	m	-	
- ширина банке				
а) уз возну траку	tbv	m	1.50	-
б) уз зауставну траку	tbz	m	-	1.50

Слика 7: Геометријски попречни профили за деонице: Ђала –



Кикинда, Кикинда – Зрењанин, Зрењанин – Панчево

I Деоница Ђала – Кикинда Пут 2. разреда, класа терена – РАВНИЧАРСКИ	Vrac= 100 km/h
II Деоница Кикинда – Зрењанин Пут 2. разреда, класа терена – РАВНИЧАРСКИ	Vrac= 100 km/h
III Деоница Зрењанин – Панчево Пут 2. разреда, класа терена – РАВНИЧАРСКИ	Vrac= 100 km/h
IV Деоница Панчево - Ковин Пут 2. разреда, класа терена – РАВНИЧАРСКИ	Vrac=120 km/h



Слика 8: Геометријски попречни профил: Деоница Панчево - Ковин

21. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

М-24 је ДП I6 реда бр.13, у општини Сента је ДП IIа реда бр.105 и ДП IIб реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП IIа реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП Iб реда бр.14; Р-112 је делом ДП IIа реда бр.105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП IIа реда бр.103 и делом ДП Iб реда бр.13, М-7 је ДП Iб реда бр.12; М-7.1 је ДП Iб реда бр.18 и делом ДП IIа реда бр.133 у општини Вршац; М-3 је ДП Iб реда бр.15; Р-110 је ДП IIа реда бр.129, у општинама Зрењанин и Ковачица; М-1.9 (Е-70) је ДП Iб реда бр.10.

Ова деоница је део државне путне мреже која је у једном делу (од граничног прелаза Келебија до петље Суботица „Југ“)²² дефинисана као аутопут, док је део од петље Суботица „Исток“ до Сенте планиран као двотрачни пут. Део од Сенте до укрштаја Суботица „Исток“²² није изграђен. Ова траса обилази насељена места. За ову деоницу израђени су Идејни и Главни пројекат.

Путна деоница (Београд)–мост на Дунаву–Панчево–Вршац–
граница са Румунијом(М-1.9)²³

Ово је нови коридор ауто-пута који је дефинисан кроз просторно-планска документа вишег реда (ППРС и РПП АПВ) и паралелан је са постојећим путем на правцу некадашњег М-1.9. Ову путну деоницу карактерише и нови мост преко Дунава (потез Винча). Карактеристика ове деонице је да је због захтева аутопутског профила потпуно ван насеља са обиласком Панчева и Банатског Новог Села са јужне стране и даље ка Румунској граници (циљана тачка гранични прелаз Ватин). Претходна студија оправданости и Генерални пројекат су урађени за деоницу: аутопут Е-70 (обилазница Београда и Панчева), деоница: од Бубањ потока до магистралног пута М-1.9, Панчево – Вршац.

Деонице за које не постоји пројектна документација

Путна деоница VI (Нови Сад) - Зрењанин – граница са Румунијом
(М-7)

Ова деоница обухвата коридор постојећег пута на правцу некадашњег М-7, од Новог Сада преко Зрењанина до румунске границе. Траса је формирана као ваннасељска двотрачна, без значајнијег утицаја на урбане садржаје, изузимајући зону Зрењанина где је изграђен сегмент обилазнице. У зони од Зрењанина до румунске границе прати постојећи коридор на правцу некадашњег М-7 обилазећи насеља.

1.2. ГРАНИЦЕ ЦЕЛИНА И ПОДЦЕЛИНА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ

Зона државног пута

Зона путног коридора - резервисан простор за потребе изградње и функционисања пута утврђена је за изградњу пута и функционисање саобраћаја на њему. Изградња објеката у зони путног коридора подразумева објекте пута и објекте у функцији саобраћаја на њему, као и објекте инфраструктурних система који се укрштају или паралелно воде у коридору пута. Ширина зоне износи 70,0 m за деоницу Панчево – Ковин, док је за деонице на правцу Ђала – Кикинда, Кикинда – Зрењанин и Зрењанин – Панчево ширина зоне 40,0 m.

Зона непосредне заштите је утврђена за обезбеђење заштите од штетног утицаја путног коридора на окружење. Изградња објеката у зони непосредне заштите није дозвољена осим за објекте који су у функцији пута и саобраћаја на њему. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 20,0 m²⁴.

Зона шире заштите је у функцији путног коридора и његовог несметаног функционисања у простору. Изградња објеката у зони шире заштите дозвољена је по селективном принципу уз израду одговарајуће планске документације. Ширина зоне директно произилази из законске регулативе и износи 20,0 m.

Подручје које је у функционалној вези са линијским системом одређено је границом обухвата Просторног плана и границом шире зоне заштите. Намена простора дефинисана је планским документима нижег нивоа.



Слика 9: Просторна и физичка структура пута

Зона укрштања

Зона укрштаја државног пута утврђена је у односу на:

- постојећу и планирану путну мрежу;
- постојеће и планиране остале видове саобраћаја;
- постојећу и планирану осталу инфраструктуру.

Зоне укрштања назначене су на рефералним картама, а резервисан простор омогућује имплементацију планираног вида укрштаја (укрштај у нивоу или денивелисани) у фази пројектовања.

Зона пратећих садржаја

Зону пратећих садржаја чине објекти уз државни пут, (по новим законским решењима интегрални део јавних путева су и станице за снабдевање горивима - ССГ-ма) који имају улогу да омогуће што боље функционисање саобраћаја, као и да пруже услуге потребне корисницима државног пута, тј. задовоље њихове потребе и захтеве, како би се обезбедило безбедније и комфорније путовање, или извршење транспортног рада.

Пратећи садржаји су дати у тексту табеларно (нису приказани графички због оријентационих стационажа). Критеријуми и смернице за дефинисање пратећих садржаја су дати у правилима грађења.

1.3. УРБАНИСТИЧКИ И ДРУГИ УСЛОВИ ЗА УРЕЂЕЊЕ И ИЗГРАДЊУ ПОВРШИНА И ОБЈЕКТА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ

1.3.1. План веза инфраструктурних система са окружењем

Обезбеђење приступачности магистралном правцу (Ђала) - Кикинда - Зрењанин - Панчево - Ковин (основни путни правац „Банатска магистрала“) свим корисницима омогућиће се формирањем довољног броја укрштања и петљи на којима ће се обављати размена возила са мрежом путева ниже категорије.

Обезбеђењем паралелних путних праваца (сервисно-сабирних саобраћајница) посебно у зонама већих урбаних центара, омогућиће се комуникација различитих страна инфраструктурног коридора без утицаја на услове одвијања саобраћаја на предметном путном правцу некадашњих путева М-24 и Р-112²⁵.

22. ПП ИК Е-75 утврђено је решење укрштања М-24 и аутопута Е-75 на петљи „Југ“. Студијом оправданости и идејним пројектом за изградњу У крака Е-75, деоница гранични прелаз Келебија – петља Суботица „Југ“ укрштања М-24 и Е-75 померено је на петљу Суботица „Исток“ из техничких разлога.

23. М-1.9 (Е-70) је ДП 16 реда бр.10, М-7 је ДП 16 реда бр.12.

24. чл. 29 и 30 Закона о јавним путевима који ближе дефинише зоне заштите пута, видети слику 9

25. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

М-24 је ДП 16 реда бр.13, у општини Сента је ДП 1а реда бр.105 и ДП 1б реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП 1а реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП 16 реда бр.14.

Веза државног пута који је предмет Просторног плана са постојећом путном мрежом остварује се путем укрштања, применом следећих критеријума:

- 1) обезбеђење веза са ауто-путевима, државним путевима и на местима укрштања са ДП I реда и саобраћајно најоптерећенијим путевима нижег ранга (државни путеви II реда и општински путеви);
- 2) обезбеђење везе са државним путем за центре националног, субрегионалног нивоа, за развијене центре локалног значаја, као и за остале локалне центре на подручју Просторног плана;
- 3) обезбеђење везе са државним путем за поједина подручја (планирана за развој туризма од међународног и националног значаја) и значајне просторно-развојне структуре (индустрија, робно-транспортни центри и др.).

Функционално и просторно решење раскрсница

Концепцијом решавања укрштања државног пута и остале путне мреже дефинисане су врсте укрштања:

- површинске (класичне и кружне);
- денivelисане.

Табела 11: Стационаже укрштаја са саобраћајном инфраструктуром

Редни број	Објекат	Оријентациона стационажа у Просторном плану	Врста укрштаја	Изграђеност
1.	ДП IIа реда бр.103/(P-112)	0+320	Укрштање са путем	планирано
2.	Општински пут	4+350	Укрштање са путем	планирано
3.	ДП IIа реда бр.103/(P-112)	7+350	Укрштање са путем	планирано
4.	ДП IIа реда бр.103/(P-112)	11+220	Укрштање са путем	постојеће
5.	ДП IIа реда бр.103/(P-112)	13+120	Укрштање са путем	постојеће
6.	ДП Iб реда бр.13/(P-112)	14+320	Укрштање са путем	постојеће
7.	ДП Iб реда бр.13/(P-112)	17+190	Укрштање са путем	планирано
8.	ДП Iб реда бр.13/(P-112)	25+390	Укрштање са путем	планирано
9.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	27+050	Укрштање са путем	постојеће
10.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	39+605	Укрштање са путем	планирано
11.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	44+625	Укрштање са путем	планирано
12.	ДП Iб реда бр. 13/(M-24)	46+400	Укрштање са путем	планирано
13.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	52+955	Укрштање са путем	планирано
14.	ДП Iб реда бр.15/(M-3)	66+235	Укрштање са путем	постојеће
15.	Регионална пруга бр.2	67+625	Укрштање са пругом	постојеће
16.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	68+730	Укрштање са путем	планирано
17.	ДП Iб реда бр.13/(M-24) ²⁶	69+925	Укрштање са путем	постојеће
18.	Општински пут	71+995	Укрштање са путем	планирано
19.	Општински пут	76+345	Укрштање са путем	планирано
20.	Општински пут	81+635	Укрштање са путем	постојеће
21.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	82+335	Укрштање са путем	постојеће
22.	ДП IIа реда бр.117/(P-114.1)	87+150	Укрштање са путем	постојеће
23.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	90+215	Укрштање са путем	постојеће
24.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	99+440	Укрштање са путем	постојеће
25.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	105+000	Укрштање са путем	постојеће
26.	Општински пут	109+260	Укрштање са путем	постојеће
27.	ДП Iб реда бр.13/(M-24)	111+135	Укрштање са путем	постојеће
28.	Општински пут	114+235	Укрштање са путем	постојеће

Површинске раскрснице су утврђене на основу дефинисаног попречног профила како у зонама грађевинских подручја насеља, тако и у зонама ван насеља.

Класичне површинске раскрснице предвиђене су као укрштаји двотрачног пута са постојећом и планираном путном мрежом са пуним или делимичним програмом веза. Тамо где простор и саобраћајна ситуација дозвољава могуће је планирати и кружне раскрснице, али ће се коначна одлука о њиховој примени донети у даљој фази израде техничке документације.

Денivelисане раскрснице су планиране само на деоници од Панчева до Ковина.

Денivelисане раскрснице су утврђене на основу утврђених параметара из Генералног пројекта и Претходне студије оправданости, као и на основу законских прописа којим се планирају укрштаји са хијерархијски дефинисаним инфраструктурним системима.

У наредној табели дат је укупан преглед свих укрштаја планираних Просторном планом.

Редни број	Објекат	Оријентациона стациоณา у Просторном плану	Врста укрштаја	Изграђеност
29.	Државни пут I реда коридор у истраживању	118+160	Укрштање са путем	планирано
30.	Општински пут	119+080	Укрштање са путем	планирано
31.	ДП Iб реда бр.12/(М-7)	120+075	Укрштање са путем	постојеће
32.	ДП Iб реда бр.18/(М-7.1)	121+940	Укрштање са путем	постојеће
33.	Регионална пруга бр.2	123+175	Укрштање са пругом	постојеће
34.	Општински пут	125+155	Укрштање са путем	планирано
35.	Општински пут	128+700	Укрштање са путем	постојеће
36.	ДП Iб реда бр. 130/(М-24)	130+935	Укрштање са путем	постојеће
37.	Општински пут	136+575	Укрштање са путем	планирано
38.	ДП Iб реда бр. 130/(М-24)	139+180	Укрштање са путем	постојеће
39.	Регионална пруга бр.2	140+630	Укрштање са пругом	постојеће
40.	Општински пут	141+750	Укрштање са путем	постојеће
41.	Речни ток - Тамиш	142+350	Укрштање са водом	постојеће
42.	ДП Iб реда бр.130/(М-24)	143+260	Укрштање са путем	постојеће
43.	ДП Iб реда бр.130/(М-24)	145+830	Укрштање са путем	постојеће
44.	Општински пут	149+820	Укрштање са путем	постојеће
45.	Речни ток - Надела	150+715	Укрштање са водом	постојеће
46.	ДП Iб реда бр.130/(М-24)	153+805	Укрштање са путем	постојеће
47.	ДП Iб реда бр.130/(М-24)	156+600	Укрштање са путем	постојеће
48.	Некатегорисана пруга	160+305	Укрштање са пругом	постојеће
49.	ДП IIа реда бр.129/(P-110)	161+180	Укрштање са путем	постојеће
50.	ДП Iб реда бр. 130/(М-24)	164+450	Укрштање са путем	постојеће
51.	Општински пут	165+670	Укрштање са путем	постојеће
52.	ДП Iб реда бр.130/(М-24)	168+025	Укрштање са путем	постојеће
53.	Општински пут	175+220	Укрштање са путем	постојеће
54.	ДП Iб реда бр.10/(М-1.9)	182+990	Укрштање са путем	постојеће
55.	Магистрална пруга бр.6 (E-66)	183+090	Укрштање са пругом	постојеће
56.	Међународни ДП I реда E-70	183+560	Укрштање са путем	планирано
57.	Општински пут	193+415	Укрштање са путем	постојеће
58.	ДП Iб реда бр.14/(М-24)	193+925	Укрштање са путем	постојеће
59.	Међународни ДП I реда E-70	194+770	Укрштање са путем	планирано
60.	Општински пут	198+750	Укрштање са путем	планирано
61.	Локална пруга-планирана	203+285	Укрштање са пругом	планирано
62.	Општински пут	206+860	Укрштање са путем	планирано
63.	Општински пут	211+810	Укрштање са путем	постојеће
64.	Речни ток - Дунав	220+480	Укрштање са водом	постојеће

Генералним пројектом мостова на правцу некадашњег пута М-24 (Ђала) - Кикинда - Зрењанин - Панчево - Ковин су обухваћени, разматрани и обрађени сви карактеристични објекти у трупцу пута по питању ширине коловоза, типског распона, дужине објекта, начина фундаирања и врсте препреке.

Мост преко Дунава код Ковина није био предмет Генералног пројекта, већ је у разматрањима преузета постојећа микролокација моста.

1.3.2. Правила за усаглашавање инфраструктурних система у коридору

1.3.2.1. Водопривредна инфраструктура

Приликом реализације планираног коридора, уважити елементе водних објеката од ширег значаја и водотока који се укрштају и паралелно простиру са предметном мрежом коридора саобраћајне инфраструктуре који се дају у наставку.

26. Укрштаји од р.бр.1-31 су дефинисани по постојећим трасама ДП бр.13 (М-24) и бр.103 (P-112) и као такви су узети из Генералног пројекта

На подручју ВДП „Северна Бачка“ Суботица:

1. канал Ором-Чик-Криваја (око km 0+370), који је део Регионалног система за снабдевање водом Северне Бачке, Подсистема Тиса – Палић и
2. акумулација Велебит на месту постојећег цевастог путног пропуста (КП бр. 1198/5, 1190/3, 1189/2, 1188/3 КО Ором).

На подручју ДТД Водопривредно доо „Сента“ Сента:

1. мелиорациони канал S-V-4-2 (око km 3+658) који припада сливу Калоча;

2. мелиорациони канал S-VII-7-2 (око km 0+385) који припада сливу Сенђански рит и
3. деснообални насип прве одбрамбене линије за одбрану од великих вода реке Тисе (око km 122+390).

На подручју ВДП „Горњи Банат“ Кикинда:

Табела 12: Укрштање и паралелно простирања коридора пута са водним објектима територији општине Кикинда

Р. бр.	Слив	Канал, водоток, рибњак	Катастарска општина	Катастарска парцела
1	Чока I	Ч-главни	Чока	3020
		Ч-2-2		3001/1
		Ч-2-2-1		2989
2	Кера Бара и Велика Ђурђева Бара	В-главни	Јазово	3784
		В-7-3		4561
		В-7		4562
		В-7-2		4563
3	Јазово	Ј-III	Остојићево	-
		Ј-III-1		-
		Рибњак Карика	Падеј	4270/3
4	реке Златице	Златица	Падеј	4270/2 8079 8066 8064
5	Катахат	К-1	Падеј	8022/1
		К-1-1		-
		К-2		8023
		К-2-1		-
		К-2-2		-
		К-2-3		-
		Канал К (главни)	Сајан Иђош	3679 5067
		К-7	Сајан	3676/2
		К-7-3		3684/1
		К-12-3-1		3685
		К-12	Иђош	3686
		К-14		5057
		Рибњак Катахат		Падеј
6	Иђошки	И-5	Иђош	5048
		И-5-4		-
		И-5-3		5046
		Иђошки	Кикинда	19467
		Главни		-
		И-3		19464
		И-2		19465
		И-1		19466

Р. бр.	Слив	Канал, водоток, рибњак	Катастарска општина	Катастарска парцела
7	Наковски	Наковски главни	Кикинда	19435
		Н-1		19434
		Н-2		19432
		Н-3		19432
		Н-4		19431
		Н-5		19429
		Н-6		19425
8	Главни	Г-3-1	Кикинда	19455
		Г-3		19461
		Г-5	Банатска Топола	3595
		Главни		3600 3594/3
		Г-4		3663
9	Башаидско Молински	Б-11-1	Ново Милошево	13188
		Б-11		13186
		Шећерански Канал	Башаид	-
		М-3		11092
		М-1		-
		Молински главни		11048

На подручју ВДП „Средњи Банат“ Зрењанин:

Коридор пута се укршта са мелиорационим каналима система за одводњавање „Меленци I“, а елементи канала на месту укрштања су:

Табела 13: Укрштање и паралелно простирања коридора пута са водним објектима на територији града Зрењанина- система за одводњавање „Меленци I“

Бр. укрш.	Назив канала	Оквирна стациоњажа (km)	Кота пројектованог дна (mАНВ)	Кота терена (mАНВ)	Ширина дна канала (m)	Нагиб косина (-)	Кат. парцела и општина
1	К2	3+865	76,75	-	0,80	1:1,5	12283 к.о. Меленци
Напомена: Канал је изведен до km 3+865. Потребно је изградити пропуст испод пута. Пројектом је предвиђен ископ канала К2 до km 6+334.							

Коридор пута се укршта са мелиорационим каналима система за одводњавање „Меленци II“, а елементи канала на месту укрштања су:

Табела 14: Укрштање и паралелно простирања коридора пута са водним објектима на територији града Зрењанина- система за одводњавање „Меленци II“

Бр. укрш.	Назив канала	Оквирна стациоњажа (km)	Кота пројектованог дна (mАНВ)	Кота терена (mАНВ)	Ширина дна канала (m)	Нагиб косина (-)	Кат. парцела и општина
2	МК-1-1-1-1	1+200	77,10	-	0,80	1:1,5	-
3	J-1	0+340	77,40	79,66	0,80	1:1,5	-
4	M5-1-1	1+380	77,30	80,00	0,80	1:1,5	12384 к.о. Меленци
5	M	6+900	76,09	77,45	1,20	1:1,5	12364 к.о. Меленци

Коридор пута се укршта са мелиорационим каналима система за одводњавање „Александровачки канал“, а елементи канала на месту укрштања су:

Табела 15: Укрштање и паралелно простирања коридора пута са водним објектима на територији града Зрењанина- система за одводњавање „Александровачки канал“

Бр. укр.	Назив канала	Оквирна стационожа (km)	Кота пројектованог дна (mАНВ)	Кота терена (mАНВ)	Ширина дна канала (m)	Нагиб косина (-)	Кат. парцела и општина
6	Александровачки	5+250	77,00	80,00	2,00	1:1,5	5035 к.о. Зрењанин III

Коридор пута се укршта са мелиорационим каналима система за одводњавање „Книћанин-Чента“, а елементи канала на месту укрштања су:

Табела 16: Укрштање и паралелно простирања коридора пута са водним објектима на територији града Зрењанина- система за одводњавање „Книћанин-Чента“

Бр. укрш.	Назив канала	Оквирна стационожа (km)	Кота пројектованог дна (mАНВ)	Кота терена (mАНВ)	Ширина дна канала (m)	Нагиб Косина (-)	Кат. парцела и општина
7	Л-ПБ	1+700	78,29	79,48	0,80	1:1,25	-

На подручју ДВП „Тамиш Дунав“ Панчево:

Табела 17: Укрштање и паралелно простирања коридора пута са водним објектима на територији града Панчево

Ред.бр.	Назив водног објекта (канала)	Катастарска парцела	Катастарска општина	Стационожа укрштања (km)
1	GL 4-9	6903	Банатски Брестовац	1+407
2	N 16-1-4	4794	Старчево	0+244
3	N 16-1	4794	Старчево	0+946
4	N 16	4774	Старчево	0+543
5	N 16-2	5723	Старчево	0+034
6	N	-	Панчево	0+373
7	Доловачки Бегеј	4471	Панчево	0+517
8	Наритак 1-2	-	Панчево	0+908
9	Наритак	10800	Панчево	1+858
10	Наритак 4	-	Панчево	0+623
11	Наритак 4	-	Панчево	1+647
12	Качаревачки 1-2	-	Качарево	1+083

Табела 18: Укрштање и паралелно простирања коридора пута са водним објектима на територији Општина Ковачица

Ред. бр.	Назив водног објекта (канала, водотока)	Катастарска парцела	Катастарска општина	Стационожа укрштања (km)	Стационожа паралелног простирања (km)
1	Криванова бара	7615	Црепаја	2+543	
2	Споредно Црепајски	7609	Црепаја	3+427	
3	Ливаде	-	Црепаја	1+700	
4	Црепајски 6	7603	Црепаја	0+800	
5	Црепајски 7	7600	Црепаја	0+415	
6	Црепајски 7	7600	Црепаја		2+120-2+440
7	Црепајски 7	-	Дебељача		2+440-5+385
8	Уздински 1-4	7925	Уздин	0+220	
9	Уздински 1	7925	Уздин	6+110	
10	Надела	7917	Уздин	65+150	

На подручју ВП „Подунавље“ Ковин

Укрштање коридора пута са водним објектима:

Табела 19: Укрштање и паралелно простирања коридора пута са водним објектима на територији Општина Ковин

Ред.бр.	Назив водног објекта (канала)	Катастарска општина	Катастарска парцела
1	- (затрпан)	Ковин	10467/2
2	- (затрпан)	Ковин	10462
3	- (затрпан)	Ковин	10461
4	К-0-2	Ковин	10459
5	К-5	Ковин	10456
6	К-0-3-1	Ковин	10161/2
7	- (затрпан)	Ковин	10455/1
8	К-5-2	Скореновац	-
9	К-5-2-3	Скореновац	1808
10	К-5-2	Скореновац	1750
11	К-0-5	Скореновац	-
12	К-0-7-3-2	Скореновац	-
13	К-0-7-3-1	Скореновац	-
14	К-0-7-4	Скореновац	-
15	К-0-7-5-1	Скореновац	-
16	К-5-8-3-1	Скореновац	-
17	К-5-8-3	Скореновац	-
18	К-5-8-4	Скореновац	-
19	К-5-8	Скореновац	1999/3
20	К-5-8	Плочица	4026
21	К-5-8	Плочица	3294/7
22	К-5-8-2	Плочица	3294/6
23	К-5-8-9	Плочица	3482
24	Високообални „Баван.“	Баваниште 1	8491
25	Омољички-32	Баваниште 1	8445
26	Омољички-32-11-1	Баваниште 1	8446

На подручју Сектора „Хс ДТД“ Нови Сад

Табела 20: Укрштање и паралелно простирања коридора пута са водним објектима на подручју Сектора „Хс ДТД“ Нови Сад

Ред. бр.	Назив водног објекта (канала, водотока)	Оквирна стациоњажа укрштања (km)
1	Златица	7+000
2	„Хс ДТД“ „Кикиндски канал“	30+000
3	„Хс ДТД“ „Банатска Паланка – Нови Бечеј“	127+000 (мост код Меленаца)
4	Береј	32+000
5	Тамиш	(мост код Орловата)

Насипи прве одбрамбене линије за одбрану од великих вода река:

- река Тиса на km 123+900, мост на путу Сента-Чока, укрштање са насипом на десној обали р. Тисе на стациоњажи насипа km 122+390 и насипом на левој обали реке Тисе на стациоњажи насипа km 116+400;
- река Дунав на km 1112+200, мост код Ковина, укрштање са насипом на левој обали реке Дунав на стациоњажи насипа km 32+527.

Приликом пројектовања и изградње деоница планираног пута придржавати се следећег:

- предвидети таква решења којима се неће нарушавати стабилност и функционалност водних објеката, нити ће се водни објекти оштећивати;

- границе и намена земљишта којим по Закону о водама управља ЈВП „Воде Војводине“ Нови Сад, не смеју се мењати без посебне сагласности ЈВП „Воде Војводине“ Нови Сад;
- предвидети такву технологију извођења радова којима се неће нарушавати нормално функционисање водних објеката.

1.3.2.2. Електроенергетска инфраструктура

- укрштање електроенергетских каблова са државним путевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална дубина предметних инсталација и заштитне цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35 - 1,5 m, у зависности од конфигурације терена;

- у зони укрштања далековода (ДВ) са државним путевима I и II реда, потребно је да се стубови ДВ поставе на растојању (мерено од спољне ивице земљишног појаса пута) које не може бити мање од висине стуба ДВ;
- сигурносна висина далековода изнад коловоза јавног пута је минимално 7,0 m (мерено од највише коте коловоза до ланчанице ДВ-а), при најнеповољнијим температурним условима;
- у случају паралелног вођења далековода (ДВ) са државним путевима I и II реда, потребно је да се стубови ДВ поставе на растојању (мерено од спољне ивице земљишног појаса пута) које не може бити мање од висине стуба ДВ;
- заштитне ширине (заштитни појас и појас контролисане изградње²⁷) су утврђене Законом о јавним путевима и износе за:

ДП I ред-аутопутеви	40 m
ДП I реда	20 m
ДП II реда	10 m
општински пут	5 m

- при надземном укрштању електроенергетских водова 35 kV, 110 kV, 220 kV и 400 kV напона са планираним аутопутем угао укрштања треба да буде по могућности 90°, односно минимум 45°, при чему је најмања висина од горње ивице нивелете коловоза до најнижег проводника минимум 12,0 m;

- минимална удаљеност електричног стуба од оградe аутопута износи 25,0 m, уколико је висина стуба већа од 25,0 m онда се стуб од оградe аутопута поставља на растојању које не може бити мање од висине стуба далековода;
- при паралелном вођењу електроенергетских водова дужем од 5,0 km, удаљеност истих у односу на аутопут је најмање 100,0 m.

1.3.2.3. Термоенергетска инфраструктура

На месту укрштања пута и гасовода, нафтовода и продуктовода, цеовод испод саобраћајнице мора бити заштићен.

Допуштене су две варијанте заштите:

- у заштитној цеви, чија дужина мора бити већа најмање за по 1,0 m од ивице путног појаса са једне и друге стране, рачунајући од спољне ивице путног појаса, односно од спољне ивице атмосферског одводног канала и која је за најмање 100 mm већег пречника од спољног пречника цеви гасовода. Минимално одстојање од горње ивице цеви до горње ивице пута износи 135 cm, а минимално растојање од дна атмосферског одводног канала износи 50 cm;
- у армирано-бетонском каналу који је прекривен плочама. Цеовод у каналу мора бити засут песком 30 cm изнад и испод цеви. Минимално одстојање од горње ивице цеви до горње ивице пута износи 135 cm.

Табела 21: Минимална растојања спољне ивице подземних гасовода од других објеката или објеката паралелних са гасоводом

	ПРИТИСАК 16 ДО 50 bar (m)				ПРИТИСАК ВЕЋИ ОД 50 bar (m)			
	DN ≤150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤1000	DN > 1000	DN ≤150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤1000	DN > 1000
Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	1	2	3	5	1	3	3	5
Општински путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	5	5	10	10	10	10
Државни путеви II реда (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	7	10	5	10	10	15
Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	10	10	15	15	10	15	25	50
Државни путеви I реда - аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	20	20	25	25	50	50	50	50

Растојања се могу изузетно смањити уз примену додатних мера као што су: смањење пројектног фактора, повећање дубине ископавања или примена механичке заштите при ископавању.

Укрштање гасовода са путевима, пругама, водотоковима, каналима, далеководима, нафтоводима, продуктоводима и другим гасоводима, угао осе гасовода према тим објектима мора да износи између 60° и 90°.

Табела 22: Минимална растојања спољне ивице подземних нафтовода и продуктовода од других објеката или објеката паралелних са нафтоводом и продуктоводом

ОБЈЕКАТ	(m)
Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5,0
Општински путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5,0
Државни путеви II реда (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	10,0
Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	15,0
Државни путеви I реда - аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	20,0

У појасу бушотине ширине 15,0 m, мерено од осе бушотине, не може се лоцирати и градити путни појас.

При укрштању нафтовода и продуктовода са саобраћајницама, водотоковима и каналима, неопходно је да угао између осе цевовода и осе препреке износи између 90° и 60°. Да би се укрштање

укрштање гасовода са државним путевима I и II реда и аутопутевима, као и водотоковима са водним огледалом ширим од 5 m, угао осе гасовода према тим објектима по правилу мора да износи 90°. Угао укрштања на местима где је то технички оправдано, дозвољено је смањити на минимално 60°.

извело под углом мањим од 60°, неопходно је прибавити сагласност надлежних органа. При укрштању са железничком пругом угао мањи од 60° није дозвољен.

27. Заштитни појас пута (ЗПП) је површина мерена од спољне ивице земљишног појаса пута, док је појас контролисане изградње (ПКИ) површина од границе заштитног појаса на спољну страну. ЗПП=ПКИ. Ивицом земљишног појаса сматра се крајња тачка попречног профила пута.

Укрштање са државним путевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална дубина предметних инсталација и заштитне цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35-1,5 m, у зависности од конфигурације терена.

1.4. ПОТРЕБНЕ ПОВРШИНЕ ЗА КОРИДОРЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА

Потребне површине за коридоре инфраструктурних система утврђене су на бази модификованих критеријума који су коришћени у Просторним плановима аутопутских коридора (Е-70 и Е-75).

Ширине заштитних појасева утврђене су применом следећих критеријума:

- задовољење просторних услова за смештање планираног инфраструктурног система;
- утврђивање безбедног растојања од инфраструктурног система, ради заштите од негативних утицаја на животну средину, што се пре свега односи на буку и аерозагађење;
- обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији инфраструктурног система од негативних утицаја на окружење као што су непланска изградња, неконтролисано одлагање отпада и слично.

1.5. СМЕРНИЦЕ И УСЛОВИ ЗА ФОРМИРАЊЕ ГРАЂЕВИНСКИХ ПАРЦЕЛА

Смернице и услови за формирање грађевинских парцела односе се на подручје директне примене детаљне разраде Просторног плана (деоница: Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр. 101)).

За изградњу у оквиру путног коридора, који се простире преко територије две или више катастарских општина, пре издавања употребне дозволе, формира се једна или више грађевинских парцела, тако да једна грађевинска парцела представља збир делова појединачних катастарских парцела унутар катастарских општина.

На основу правила уређења и грађења и услова датих у Плану (карактеристични попречни профили планираног пута по деоницама), као и ситуационих и нивелационих елемената пута, потребно је урадити пројекат парцелације којим ће се формирати грађевинске парцеле планираног пута.

Орган надлежан за послове државног премера и катастра води препарцелацију, односно парцелацију.

Уз захтев за провођење препарцелације, односно парцелације подноси се доказ о решеним имовинско-правним односима за све катастарске парцеле и пројекат препарцелације, односно парцелације потврђен од стране органа надлежног за послове урбанизма јединице локалне самоуправе, чији саставни део је пројекат геодетског обележавања.

Кад је пројекат препарцелације израђен за потребе експропријације, као и за грађевинске парцеле јавне намене одређене на основу плана парцелације садржаног у планском документу, уз захтев за провођење препарцелације подноси се пројекат препарцелације потврђен од стране органа надлежног за послове урбанизма.

Орган надлежан за послове државног премера и катастра доноси решење о формирању катастарских парцела, на основу пројекта препарцелације.

Праћећи садржаји државних путева представљају елементе који су његов интегрални део, али нису непосредно везани за основну функцију државног пута - кретање возила и извршење транспортног рада. Пошто је планирани државни пут функционална категорија саобраћајних капацитета високог ранга, сви праћећи садржаји по облику, изгледу, опремљености морају одразити ову чињеницу, уз уважавање свих европских стандарда.

Подела праћећих садржаја државног пута указује на битну разлику: функционални садржаји државног пута директно утичу на експлоатационе услове за одвијање саобраћаја и они су ниво обавезе управе државних путева у домену функционисања државног пута на основном путном правцу. Садржаји за потребе корисника имају индиректан утицај на ниво безбедности и комфора возње, али имају и значајан допринос за постизање значајних економских ефеката и прихода.

Међутим, обе групе праћећих садржаја државног пута морају бити прилагођене и подређене основној функцији пута - да се обезбеди проточност, сигурност и удобност кретања и извршења транспортног рада.

Функционални садржаји државног пута обухватају све службе и објекте државног пута који директно утичу на експлоатационе параметре и услове на државном путу, а пре свега на остварење капацитета државног пута, брзину и густину саобраћајног тока, на поузданост и безбедност саобраћајног тока, као и удобност возње и ниво саобраћајне услуге.

Садржаји за потребе корисника државног пута подразумевају све објекте и функције који обезбеђују безбедније и комфорније путовање како возача тако и путника, али и омогућују остварење позитивних економских ефеката.

1.6.1. Функционални садржаји

Базе за одржавање пута

Ови објекти имају основну функцију сервисирања свих потребних радова зимског и летњег одржавања пута као и за техничке интервенције код поремећаја одвијања саобраћаја због саобраћајних незгода. Уз овај садржај лоцирају се комплементарни објекти у служби регулисања саобраћаја и информатике.

Завршетак изградње државног пута и пуштање у експлоатацију, захтевају да се одмах морају организовати службе одржавања јер се морају обезбедити прописани нивои квалитета свих елемената, као и континуирано праћење промена у домену одвијања саобраћаја дуж државног пута.

Потреба за организовањем база за одржавање проистиче из следећих чињеница:

- државни пут је саобраћајни капацитет у који су уложена значајна инвестициона средства која захтевају и одређени ниво инвестиционог одржавања;
- економски значај државног пута и саобраћаја, који се одвија на њему, за неку земљу и окружење не допушта приваћање ризика прекида одвијања саобраћаја.

Функционални праћећи садржаји – базе за одржавање нису разматрани с обзиром на ранг будуће саобраћајнице. Функционално одржавање државног пута на основном путном правцу бр. 24 - „Банатске магистрале“ ће се вршити на нивоу путне мреже са постојећим капацитетима за одржавање путне мреже.

Обавеза управљача пута је да обезбеди законом прописано формирање база, уз обезбеђивање функционисања постојећих база. Оквирна дужина мреже на којој је обавезно постојање базе (ритам база) је ~ 50 km.

У зони утицаја државног пута на основном путном правцу бр. 24 налазе се следеће базе-пунктови за одржавање постојеће и планиране путне мреже:

Табела 23: Базе за одржавање постојеће и планиране путне мреже

Бр.	Предузеће за одржавање	База/Пункт	Средиште и надзор
1.	АД „Војпут“ Суботица	Сента	Суботица
2.	ДД „Војводинапут - Зрењанин“ Зрењанин	Кикинда	Зрењанин
3.	ДД „Војводинапут - Зрењанин“ Зрењанин		Зрењанин
4.	ДД „Војводинапут - Панчево“ Панчево	Ковачица	Панчево
5.	ДД „Војводинапут - Панчево“ Панчево		Панчево
6.	ДД „Војводинапут - Панчево“ Панчево	Ковин	Панчево

Станице за управљање и контролу саобраћаја

На данашњем нивоу развоја савремених саобраћајних технологија, примењују се системи за контролу и управљање саобраћаја. Ниво постигнутих ефеката код контроле и вођења саобраћаја зависи пре свега од степена организованости, као и доследног спровођења предвиђених задатака.

Системи контроле вођења и управљања саобраћајем заснивају се на основним принципима који се могу изразити на следећи начин:

САЗНАТИ → ОБАВЕСТИТИ → ПРЕДУЗЕТИ

Сазнати - у што краћем року о свим појавама од утицаја на одвијање саобраћајног тока.

Обавестити - обавестити надлежне службе и кориснике пута, о месту и врсти појава.

Предузети - оптималне акције да се правовремено неутралишу и/или умање негативне последице таквих појава.

Информације о условима за одвијање саобраћаја дуж државног пута даће следећи систем давања информација:

- телефонски стубићи (постављени на размаку од 2 km);
- сензори саобраћајног тока;
- сензори локалних метеоролошких услова;
- видео системи;
- патролно возило.

Информације о условима одвијања саобраћаја на државни путу се прослеђују следећим службама које ће, у свом домену, на основу тих информација предузети потребне радње:

- служба одржавања државног пута;
- полиција;
- медицинска служба;
- ватрогасна служба;
- корисници - путем променљиве саобраћајне сигнализације.

Ове службе по пријему информација предузимају радње како би се брзо санирало стање и одвијања саобраћајног тока вратило у нормалу.

Засебним пројектним задацима се конституишу радио-мобилен системи за давање информација, који све информације шаљу у центар за контролу и управљање саобраћајем, а из њега се успостављају везе и радње како би се успоставило оптимално вођење и управљање саобраћајем.

Контролне станице се успостављају на два места (Кикинда и Панчево) што представља оптимум са аспекта одвијања и контроле саобраћаја, с тим да ће се у односу на ове службе организовати и систем одржавања (текућег и инвестиционог, летњег и зимског), као и систем полицијског надзора са утврђивањем сталних пунктова дуж државног пута, као и места са већом концентрацијом боравка полиције ради контроле.

У оквиру овог система ће се успоставити планови деловања медицинских служби из појединих центара код мањих и већих незгода, као и начин поступања око збрињавања повређених. У оквиру овог система егзистираће и ватрогасна служба.

Након усвајања овог Плана студијски ће утврдити микролокације опреме из домена контроле, вођења и управљања саобраћајем а то су:

- телефонски стубићи (на свака 2 km);
- сензори саобраћајног тока (после сваког укрштања-петље);
- сензори локалних метеоролошких услова;
- видео системи (у оквиру појединих значајнијих укрштања-петљи);
- локације патролних возила дуж државни пута, како би се могло одмах интервенисати на местима угрожавања одвијања саобраћаја.

1.6.2. Садржаји за потребе корисника државног пута

Праћећи садржаји за потребе корисника пута су обавезни елементи државног пута који позитивно утичу на ниво услуге, степен безбедности, као и на укупни ниво комфора који се нуди дуж државног пута.

Садржаји за потребе корисника државног пута се максимално приближавају корисницима у складу са законима понуде и потражње услуга како преобилно постојање ових садржаја не би угрозило основну функцију одвијања динамичког саобраћаја дуж државног пута, али и како би се истовремено остварио значајни економски ефекат.

Праћећи садржаји за потребе корисника државног пута објективно представљају значајну компоненту укупног квалитета понуде са индиректним утицајем на безбедност кретања саобраћаја. Основна просторна дисперзија и расподела ових садржаја се ослања на специфичност поднебља и оцену учесталости потреба корисника за одређеним услугама, као и на генерални став да уз веће урбане центре - градове густина ових садржаја може бити и већа. Праћећи садржаји за потребе корисника уз државни пут на основном путном правцу некадашњег М-24 – „Банатска магистрала“ су предвиђени кроз реализацију садржаја типа одморишта.

Одморишта

Одморишта су предвиђена за дужа задржавања путника са сасвим потребним комфором за одмор (30-90 мин.).

Основни садржаји одморишта су:

- паркинг за путничке аутомобиле (капацитет до 40 места);
- паркинг за теретна возила (капацитет до 16 места) и паркинг за аутобусе (4 места);
- јавна чесма, санитарни чвор (површине 50-100 m² бруто);
- места за одмор и седење, површина за одмор и релаксацију (стазе, клупе и столови, корпе за отпатке и др.).

За основне садржаје одморишта мин површина локације износи 0,5 ha.

Станице за снабдевање горивима (ССГ-ма) су могући садржаји комплекса одморишта. ССГ-ма у оквиру одморишта, осим капацитета за опслуживање возила, могуће је реализовати и остале садржаје (продавнице резервних делова, уља, опреме) продавнице допунског асортимана (храна, освежавајућа пића, козметика и сл.), ресторани са простором за пиће и обедовање, као и простор за одмор и рекреацију.

Ако је ССГ у саставу одморишта капацитети за стационирање возила су заједнички за цео комплекс одморишта.

Потребна површина за комплексе одморишта са станицом за снабдевање горивом износи мин. 1,5 ha.

Станице за снабдевање горивима су намењени опслуживању свих структура возила, као и опслуживању возача и сапутника у домену исхране, освежења и задовољења неких захтева (телефонске услуге, туристичке услуге итд). Станице за снабдевање горивима дуж пута по својој изграђености, опремљености, доступности, безбедности и остали морају да прате европске стандарде за ову врсту објеката. Постојећи објекти који не задовољавају по било ком основу ове стандарде морају се реконструисати. Станице за снабдевање горивима, осим капацитета за опслуживање возила, могу имати и пратеће садржаје (продавнице резервних делова, уља, опреме) продавнице допунског асортимана (храна, освежавајућа пића, козметика и сл.), ресторани са простором за пиће и обедовање као и простор за одмор и рекреацију.

Од пратећих капацитета обавеза ових садржаја су паркинзи за теретна возила и то у обиму који се очекује, с тим да се ови садржаји хортикултурно уређују како би се подигао ниво чувања возила. Станице за снабдевање горивима се просторно обликују и разрађују плановима детаљне регулације.

Основни садржаји станица за снабдевање горивом су:

- улазна и излазна коловозна трака;
- пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила - од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила - по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.;
- јавна чесма и јавни мокри чвор;
- информативно-туристички пункт (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.);
- продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штампа и сл.).

Критеријуми за одређивање микролокација пратећих садржаја

Одређивање микролокација пратећих садржаја за пратеће садржаје је врло комплексан задатак који обухвата вишекритеријумску анализу параметара.

Основни критеријуми за избор микролокација за пратеће садржаје су:

- саобраћајно-технички услови;
- просторни услови;
- природни услови;

- комунална и инфраструктурна опремљеност;
- услови заштите животне средине.

1. Саобраћајно-технички услови се пре свега односе на сагледавање постојања излива/улива и њиховог утицаја на одвијање динамичког саобраћајног тока дуж путног правца²⁸.

У том погледу места улива/излива за одморишта морају бити лако уочљива, из далека видљива и препознатљива у односу на окружење тј. овим микролокацијама се мора обезбедити тзв. спољна гледаност, која обезбеђује преглед свих могућих саобраћајних ситуација.

Растојања између два узастопна излива/улива на путном правцу треба да искључују у потпуности све негативне утицаје на саобраћајне токове са аспекта искоришћења капацитета пута, нивоа саобраћајне услуге и безбедности.²⁹

Саобраћајно-технички услови лоцирања одморишта диктирају постојање довољне визуре прегледности у односу на очекиване брзине кретања, с тим што се у потпуности мора задовољити апсолутни минимум зауставне прегледности (гранична вредност визуре захтеване прегледности).

Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пута може бити наспраман и наизменичан. Може бити повезан са пешачком пасарелом или без ње у зависности и од других просторних услова.

2. Просторни услови су врло значајан критеријум за избор локације пратећих садржаја, јер у зависности од обима садржаја зависи и обим заузимања земљишта (од 0,5 – 1,5 ha).

3. Природни услови су могућност за афирмацију појединих микролокација кроз формирање приступачних пратећих садржаја. Природне вредности привлаче кориснике пута својим положајем, изгледом и укупним нивоом атрактивности. Формирање комплекса пратећих садржаја не сме изазивати озбиљне захвате на ремоделирању терена, као и радње које би могле да поремете природне односе већ напротив, кроз оваква уређења треба да подигну ниво привлачности појединих микролокација.

4. Комунална и инфраструктурна опремљеност појединих локација, као и могућности аутономног комуналног опремања, снабдевања и одржавања су веома битни параметри код избора микролокација пратећих садржаја. Могућност повезивања микролокација са окружењем у смислу потребне комуналне инфраструктуре су веома значајне у погледу градње, експлоатације и одржавања пратећих објеката. Директна повезаност ових садржаја са насељима у окружењу обезбеђују ефикасно и поуздано снабдевање објеката, као и брз долазак ургентних и комуналних возила и радне снаге.

5. Заштита животне средине у оквиру зона пратећих садржаја је један од важних критеријума за избор микролокација пратећих садржаја, јер све ове зоне са еколошког аспекта имају третман зона повећаног ризика (нарочито у акцидентним ситуацијама).

Осим анализе могућих утицаја на окружење у односу на воду, ваздух, земљиште, морају се сагледати и мере очувања одрживог стања животне средине, јер њено нарушавање може током експлоатације да смањује економске ефекте функционисања пратећих садржаја.

28. Минимално растојање од уливне/изливне траке пратећег садржаја до улива/улива са денивелсаног укрштаја или површинске раскрснице је 800 m.

29. Др Љубиша Кузовић—Анализа капацитета и нове саобраћајне услуге на аутопуту Е-75 – Београд, 2001. г.

Табела 24: Оријентационе стационаже пратећих садржаја (станице за снабдевање горивима)

Бр.	Стационажа У Просторном плану	Израђеност	Општина
1.	12+250 - 12+750	планирана	Нови Кнежевац
2.	53+750-54+250	планирана	Кикинда
3.	93+750-94+250	планирана	Зрењанин
4.	134+750-135+250	планирана	Ковачица
5.	168+750-169+250	планирана	Панчево
6.	199+750-200+250	планирана	Ковин

Постојеће станице за снабдевање горивима (на сегментима трасе које се поклапају са постојећим путевима) се задржавају до краја експлоатационог периода, али би у складу са хијерархијским рангом пута било неопходно извршити анализу њихове саобраћајне и економске оправданости. Уколико постојеће ССГ-ма не задовољавају захтеване критеријуме (првенствено саобраћајно-техничке, а потом и све остале) сходно томе потребно је предузети активности (израда планске и пројектно-техничке документације) за довођење у стање које је примерено рангу и нивоу услуге на предметном путном правцу државног пута.

1.6.3. Гранични прелаз

У оквиру обухвата Просторног плана налазе се гранични прелаз (наведени у поглављу 3. Концепција решења система, тачка Гранични прелаз). Гранични прелаз су са суседним земљама (ЕУ): Мађарском и Румунијом.

Функције граничног прелаз су:

а) Царинске формалности - активности које предузимају лица и царински органи у циљу примене царинских прописа прописаних важећим Царинским законом, као поступци на самом граничном прелазу при уласку робе и путника у земљу (послови царинске контроле).

б) Послови граничне контроле - активности које обављају полицијски службеници граничне полиције у складу са Законом о заштити државне границе (контрола улаза/излаза).

в) Комерцијално - туристички послови – ови послови, немају директне технолошке везе са граничним прелазима, али су ту лоцирани као елементи садржаја пратећих објеката, који су саставни делови граничних прелаз (ресторан, мотел, банка, пошта, услужни сервис). Ови садржаји су пратиоци рада граничних прелаз и лоцирају се према просторној организацији прелаз, у облику и величини који ће задовољити све потребне захтеве.

г) Сервисни послови - омогућују брже и лакше обављање царинско административних послова на граничном прелазу. Сервисни послови су разни шпедитерски послови (шпедиција, карнет итд), инспекцијски послови (фитопатолошка, ветеринарска, тржишна, санитарна), мењачки послови, информациони послови, послови наплате одређених врста такси, осигурања, гаранција, као и послови везани за складиштење појединих врста робе.

1.7. ОПШТИ И ПОСЕБНИ УСЛОВИ И МЕРЕ ЗАШТИТЕ ЖИВОТА И ЗДРАВЉА ЉУДИ

Адекватна имплементација планских решења у области заштите животне средине на подручју обухвата Просторног плана, не само оних везаних за коридор, него и за остале објекте у обухвату, фокусира се пре свега на препоруке и обавезе израде студија процена утицаја пројеката на животну средину и стратешких процена планова на животну средину и има важну улогу у очувању здравља људи. Такође, планска решења из других области, пре свега водопривреде, саобраћаја, привреде и енергетске инфраструктуре на директан или индиректан начин утичу на област заштите животне средине.

Утицаји животне средине на здравље људи су велики и представљају последичну реакцију, те је становништво у обухвату Просторног плана свакодневно изложено низу физичких, хемијских и биолошких агенаса, природног и антропогеног порекла.

Јавно здравље подстиче одговорност државе и друштва у обезбеђењу добробити за све грађане путем унапређења здравља и очувања здраве животне средине.

Темељи се на промоцији здравља и примарној превенцији, а инструментализује кроз тимски и интердисциплинарни рад, мултисекторску сарадњу, као и све облике партнерства. Формулисање политике и стратегије у овој области усклађено је са препознатим функцијама јавног здравља, у складу са препорукама Светске здравствене организације.

Мере заштите живота и здравља људи могу се поделити у неколико кључних области дејства, према доминантном утицају у складу са законском регулативом из појединих области. За посебну намену овог Просторног плана најважније су следеће мере:

- обезбеђење безбедне и здраве околине неопходне за здравље становништва, посебно деце, кроз заштиту и очување квалитета животне средине;
- елиминисање загађења ваздуха које настаје као продукт сагоревања чврстих горива које је у вези са многим болестима;
- благовремена упозорења и превенције од штетних ефеката дејства хемикалија које представљају потенцијални ризик за здравље људи;
- заштита здравља људи од електромагнетног зрачења;
- заштита живота и здравља људи у ванредним ситуацијама планирањем превенције и адекватним реаговањем на насталу ситуацију, чиме би се смртност и болести од последица ванредних ситуација, несрећа и избијања епидемија који су повезани са факторима ризика животне средине значајно смањили;
- заштита живота и здравља људи од последица климатских промена као глобалне опасности по здравље људи, које изазивају оштећења озонског омотача, губљење биодиверзитета и др.

Применом принципа одрживог просторног планирања, практично сва планска решења дефинисана у Просторном плану, имаће позитивног утицаја на област заштите живота и здравља људи.

1.8. МЕРЕ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Интегрално управљање простором подразумева и заштиту, уређење и унапређење животне средине која подразумева примену мера и активности чијом реализацијом ће се зауставити и спречити негативни утицаји на животну средину које могу имати поједини оператери и активности.

У контексту заштите животне средине у коридору планираних саобраћајница, предвиђена је реализација следећих мера и активности:

Заштита пољопривредног земљишта дуж пута, која има за циљ задржавање његове намене у оквиру заштитног појаса обухвата низ мера и активности усмерених у том правцу.

Препоруке које се предлажу односе се на максималну заштиту земљишта, без обзира на његов бонитет и начин коришћења:

- загађење пољопривредног земљишта отпадним водама са коловоза може се свести на минимум спровођењем контролисаног прикупљања и одвођења атмосферских падавина;
- негативни утицај саобраћаја на околну земљиште може се значајно умањити применом прописа о техничкој исправности возила, применом мотора са катализатором, коришћењем безоловног бензина и сл.;
- зелени појас уз пут има улогу површине на којој се таложе чађ и прашина, штитећи тако земљиште и постојећу вегетацију. Висока вегетација (шумарци, дрвореди) у комбинацији са ниском вегетацијом, задржава део аерозагађења спречавајући њихово потпуно ширење у агросистеме;
- површине у зони пута планиране за затрављивање, као и оне у близини ретензија, треба затравити биљкама из фамилија BRASSICACEAE, EUFORBIACEAE, ASTERACEAE I LAMINACEAE јер те биљне врсте имају повећану способност апсорпције и акумулације полутаната, чиме се смањује њихова концентрација у земљишту и води.

Заштиту подземних и површинских вода и земљишта од пробоја евентуалног загађења које настаје спирањем са коловоза пута (посебан значај код превоза опасних материја), реализоваће се следећим активностима:

- контролисано сакупљање атмосферских отпадних вода које се сливају са коловозних површина;
- пречишћавање отпадних вода пре њиховог упуштања у реципијент;
- постављање еластичних ограда и водонепропусних фолија на деловима трасе, где она евентуално долази у контакту са постојећим извориштима и рибањацима.

Обзиром да планирана саобраћајница угрожава све водотоке у зони непосредног утицаја, регулациони радови не смеју угрозити постојећи режим вода.

Сва укрштања планираних инфраструктурних система: аутопут, државни путеви, железничке пруге, оптички каблови, нафтоводи и гасоводи са водотоцима у природном или уређеном стању, организовати да се не ремети основна намена и функција водотока.

Заштита квалитета вода оствариваће се применом три групе мера:

- технолошких мера;
- водопривредних мера;
- организационих и економских мера.

Комунални отпад се може привремено депоновати дуж трасе у контејнере, а за њихову евакуацију надлежне су општинске комуналне службе.

На локацијама пратећих садржаја пута потребно је предвидети контејнере за прикупљање и одлагање чврстог отпада и њихово периодично праћење од стране надлежне комуналне организације.

Током изградње трасе и инфраструктурних објеката и по завршетку радова, забрањује се депоновање шута земље и осталог отпада, у зони трасе и непосредно уз њу, осим на локацијама које ће се пројектом организације градилишта утврдити као привремене или трајне депоније.

Процењује се да у великом делу стамбени објекти нису угрожени високим нивоима буке и вибрација (ширина зоне утицаја саобраћајне буке је од око 30 m до 50 m од ивице пута), који би захтевали увођење посебних мера заштите, осим дела коридора који тангира насеље Зрењанин. У овом делу трасе се могу очекивати, поред деградације квалитета ваздуха, повишени нивои буке и вибрација, који ће негативно деловати на становништво.

Препоручују се следеће мере заштите ваздуха:

- формирање зелених појасева дуж трасе; на местима где нема просторних могућности за формирање заштитних зелених појасева предвидети постављање физичких баријера;
- хортикултурна обрада локација пратећих садржаја (одморашта, паркиралишта, бензинских станица и мотела).

Заштита фауне - Обзиром да саобраћајница представља непропустљиву баријеру за ситне и слабо покретљиве врсте, услови Завода за заштиту природе Србије указују на потребу изградње прелазних за животиње (заштитне оgrade, подвожњаци или надвожњаци за животиње -еколошки коридори на аутопуту).

Заштита пејзажа - У циљу заштите аутохтоног пејзажа и унапређења амбијенталних услова, препоручује се примена адекватних мера озелењавања.

Приликом утврђивања трасе инфраструктурних система неопходно је обратити пажњу да се не униште заштићена природна добра, станишта природних реткости, већи шумски комплекси, приобаља водотока, делови мочварних површина, постојећи зелени фонд, а посебно високо зеленило, вреднија појединачна стабла, групације и др.

Заштитно зеленило подизати уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денivelисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидената (ограничења за подизање зеленила у заштитним зонама гасовода и електроенергетских водова).

Сва позјамштва везана за изградњу инфраструктурних објеката по завршетку радова треба довести у одговарајуће функционално стање усаглашено са непосредном околином.

По завршеном извођењу грађевинских радова обавезно је формирати аутохтони биљни покривач (култивисати терен) на свим угроженим местима, применом одговарајућих врста, у складу са подлогом и конкретним условима.

У циљу заштите од последица акцидентних ситуација (саобраћајне несреће и хаварије на саобраћајницама), посебно у случају изливања већих количина опасних и токсичних хемијских материја и њиховог продирања у земљиште и подземне воде, потребно је предузети одговарајуће мере и активности у контексту санације природних ресурса.

Мониторинг стања животне средине у току експлоатације пута - Као приоритетну меру заштите животне средине, препоручује се периодично мерење квалитета вода у водотоковима, загађености пољопривредног земљишта, ваздуха и нивоа буке и у заштитним зонама инфраструктурних система.

Подручја на којима се налазе изворишта подземних вода и подручја изворишта површинских вода од којих се захтева високи квалитет, треба штитити од намерних или случајних загађења и других утицаја инфраструктурних система у коридору, према Правилнику о начину одређивања и одржавања санитарне заштите изворишта за водоснабдевање („Службени гласник РС“, број 92/08). У складу са подацима и условима Покрајинског секретаријата за енергетику и минералне сировине, на рефералним картама 2 и 3 се налазе границе лежишта билансних резерви подземних вода. Деонице путних праваца који се налазе у близини изворишта подземних вода спроводиће се одговарајућом детаљном разрадом која ће дати детаљније смернице за смањење утицаја изградње и експлоатације пута на резерве подземних вода.

У циљу заштите вода и минимизирања негативног ефекта експлоатације пута предвиђено је:

- контролисано сакупљање атмосферских отпадних вода које се сливају са коловозних површина;
- пречишћавање отпадних вода пре њиховог упуштања у реципијент.

За постројења и активности у простору обухвата Просторног плана, било постојећа или планирана која могу имати негативне утицаје на здравље људи, животну средину или материјална добра, врсте активности и постројења, надзор и друга питања од значаја за спречавање и контролу загађивања животне средине, уређују се услови и поступак издавања интегрисане дозволе, која је дефинисана Законом о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине.

Законом о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине прописано је да ће, за постојећа постројења и активности оператер прибавити дозволу најкасније до 2015. године у складу са Програмом усклађивања појединих привредних грана са одредбама овог Закона. На основу Уредбе о утврђивању Програма динамике подношења захтева за издавање интегрисане дозволе („Службени гласник РС“, број 108/08), утврђују се рокови у оквиру којих се подносе захтеви за издавање интегрисане дозволе, по врстама активности и постројења. Сва постројења и активности која се не налазе на Прелиминарном списку постојећих постројења која подлежу издавању интегрисане дозволе на територији Републике, сачињеним од стране Министарства животне средине и просторног планирања Републике Србије, а која у складу са Уредбом о врстама активности и постројења за које се издаје интегрисана дозвола („Службени гласник РС“, број 84/05), подлежу обавези прибављања интегрисане дозволе, дужни су да се обрате надлежном органу.

Постројења у којем се обављају активности у којима је присутна или може бити присутна опасна материја у једнаким или већим количинама од прописаних (у даљем тексту: севесо постројење), регулисана су Законом о заштити животне средине и другим подзаконским актима, као техничка јединица унутар комплекса, где се опасне материје производе, користе, складиште или се њима рукује. Правилником о листи опасних материја и њиховим количинама и критеријумима за одређивање врсте документа које израђује оператер севесо постројења, односно комплекса („Службени гласник РС“, број 41/10), на основу чега се одређује обавеза израде Политике превенције удеса, Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса, прописује се листа опасних материја и њихове количине и критеријуми за одређивање врсте документа које израђује оператер севесо постројења, односно комплекса у коме се обављају активности у којима је присутна или може бити присутна једна или више опасних материја.

Локална самоуправа је у обавези да, на основу Плана заштите од удеса оператера који се налазе на територији те локалне самоуправе, изради План заштите од удеса локалне самоуправе (екстерни План заштите од удеса), чији је садржај и методологија израде уређена Законом о ванредним ситуацијама.

Ради спречавања утицаја негативних својстава муља који настаје у процесу пречишћавања отпадних вода на животну средину, потребно је извршити његову категоризацију и класификацију у складу са Законом о управљању отпадом и Правилником о категоријама, испитивању и класификацији отпада („Службени гласник РС“, број 56/10).

На основу овог Закона и подзаконских аката, спроводити планско управљање отпадом на територији општина у обухвату Просторног плана.

Третман отпада животињског порекла спроводити у складу са Законом о ветеринарству, који подразумева нешкодљиво уклањање лешева животиња и других отпадака животињског порекла до објеката за сабирање, прераду или уништавање отпада животињског порекла на начин који не представља ризик по друге животиње, људе или животну средину.

С обзиром на то да ће се разрада појединих планских решења вршити израдом одговарајуће детаљне разраде, орган надлежан за припрему Плана може донети Одлуку о изради стратешке про-

цене, према критеријумима, прописаним Законом о стратешкој процени, ако утврди да постоји могућност значајних утицаја на животну средину.

За све објекте који могу имати утицаја на животну средину, надлежни орган мора прописати израду студије процене утицаја на животну средину у складу са Законом о заштити животне средине, Законом о процени утицаја на животну средину, Правилником о садржини студије о процени утицаја на животну средину и Уредбом о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, број 114/08).

1.9. ЗАШТИТА ОД ЕЛЕМЕНТАРНИХ НЕПОГОДА И АКЦИДЕНТНИХ СИТУАЦИЈА

Концепција планирања и заштите простора од елементарних непогода и технолошких удеса базира се на минимизацији ризика по људско здравље и животе, природне и створене вредности, као и на санацији простора који су евидентно угрожени овим појавама.

Снаге, објекти и средства за заштиту и спасавање, као и саме мере и надлежности органа и организација заштите и спасавање регулисане су Националном стратегијом заштите и спасавања у ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, број 86/11) и Законом о ванредним ситуацијама и пратећим подзаконским актима.

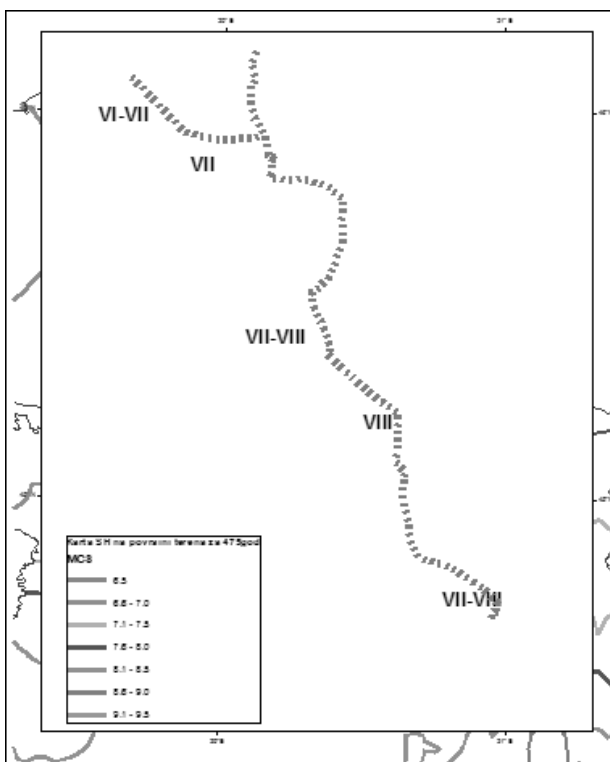
Одредбе овог закона односе се на израду планова заштите од ванредних ситуација (удеса) и предузимање мера за спречавање и ограничавање утицаја, успостављање адекватних одговора на ванредне ситуације које су узроковане елементарним непогодама, техничко-технолошким несрећама - удесима и катастрофама.

Планом заштите и спасавања у ванредним ситуацијама планирају се превентивне и оперативне мере за спречавање и умањење последица елементарних непогода, техничко-технолошких несрећа – удеса и катастрофа, као и снаге и средства субјеката система заштите и спасавања, њихово организовано и координирано ангажовање и деловање. План заштите и спасавања у ванредним ситуацијама ради се на основу Процене угрожености. Проценом угрожености извршиће се идентификација извора (узроци) могућег угрожавања, сагледавање могућих последица, процена потреба и могућности спровођења мера и активности заштите и спасавања од елементарних непогода и других несрећа, што ће утицати на утврђивање степена концентрације физичких структура и инфраструктурних објеката на одређеном простору.

1.9.1. Општи и посебни услови и мере заштите од елементарних непогода

На подручју Просторног плана континуирано ће се спроводити мере заштите и одбране од елементарних непогода, које настају као последица климатских, хидролошких, орографских и сеизмичких карактеристика.

Ради заштите од земљотреса, обавезно је строго (уважавање) прописаних услова који се односе на индекс изграђености парцеле, густину насељености, систем изградње објеката и др. Такође, мере заштите од земљотреса су правилан избор локације за градњу објеката, примена одговарајућег грађевинског материјала, начин изградње, спратност објеката и др. Код изградње објеката неопходна је примена Правилника о техничким нормативима за изградњу објеката високоградње у сеизмичким подручјима („Службени лист СФРЈ“, бр. 31/81, 49/82, 29/83, 21/88 и 52/90) (пројектовање и изградњу објеката потребно је извршити у складу са важећим прописима којима су регулисани технички нормативи за изградњу објеката високоградње у сеизмичким подручјима).



Слика 10: Карта сеизмичког хазарда за повратни период 475 година на подручју обухвата Просторног плана

Заштита од поплава у обухвату Просторног плана обезбеђује се поштовањем основне намене површина, одржавањем детаљне каналске мреже и припадајућих објеката (одбрамбени насипи, црпне станице, уставе и др.); применом важећих прописа приликом пројектовања и изградње хидротехничких објеката (карактеристике канала, мостова, пропуста и сл.) у складу са локалним плановима заштите од поплава.

У циљу заштите од пожара неопходно је, поред урбанистичких, примењивати и грађевинско-техничке мере заштите од пожара у складу са прописима о изградњи објеката, прописима и мерама заштите од пожара код електроенергетских и гасних инсталација и објеката, прилагођавање природних водотокова и уређење сталних црпилишта воде за потребе гашења пожара. Заштита пољопривредног земљишта од пожара врши се применом мера заштите које прописују општине, у складу са Законом о пољопривредном земљишту.

Заштита од пожара обезбеђује се применом следећих мера:

- извођењем објеката у складу са Законом о заштити од пожара и техничким нормативима из предметне области;
- реализацијом капацитета уличне водоводне мреже водом са изворишта, тј. обезбеђивањем проточног капацитета и притиска за ефикасно гашење пожара (према Правилнику о техничким нормативима за хидрантску мрежу за гашење пожара, „Службени лист СФРЈ“, број 30/91);
- уважавањем прописа при пројектовању и градњи објеката (удаљеност између зоне становања и зоне предвиђене за јавне, производне, складишне и објекте специјалне намене, и поштовањем услова за складиштења лако запаљивих течности, гасова и експлозивних материја и сл.);
- градњом приступних путева и пролаза за ватрогасна возила до објеката, са ширином путева којима се омогућава приступ ватрогасним возилима до сваког објекта и њихово маневрисање за време гашења пожара, а према Правилнику о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређене платое за ватрогасна возила у близини објеката повећаног ризика од пожара („Службени лист СРЈ“, број 8/95);

- поштовањем задатих регулационих и грађевинских линија због обезбеђивања безбедносних појасева између објеката којима се спречава ширење пожара;
- извођењем спољних надземних хидраната на уличној дистрибутивној водоводној мрежи и извођењем унутрашње хидрантске мреже у објектима;
- електричну инсталацију, громобранску инсталацију, вентилацију и климатизацију у објектима извести у складу са прописима, стандардима и техничким препорукама;
- прибављањем сагласности на главне пројекте за изградњу објеката од стране надлежног органа за ванредне ситуације, у складу са Законом о ванредним ситуацијама.

Заштита од метеоролошких појава атмосферског пражњења и града обезбеђује се: извођењем громобранских инсталација у складу са законском регулативом; заштита од града обезбеђује се противградним станицама, са којих се током сезоне одбране од града испалују противградне ракете.

Заштита од ветра и снежних наноса - Утицај ветра на безбедност одвијања саобраћаја је евидентно кроз непосредно дејство на возила и посредно дејство у смислу стварања наноса снега (и поледице као нуспојаве). Активности заштите од неповољног утицаја ветра своде се на примену техничких, биолошких и биотехничких мера којима је могуће до одређене границе ублажити ове негативне ефекте.

Техничке мере које се предузимају у циљу ублажавања негативних утицаја ветра и снега су могуће још у фази пројектовања путева (избор трасе која није под дејством ветра управно на осовину пута, пројектовањем попречног профила са смањеним нагибима косина), и ако то није случај, преко трајних и привремених препрека (смањење брзине и/или преусмеравање ветра).

Биолошке и биотехничке мере односе се на подизање појасева заштитног зеленила, ветробрана и сл. Такође, мере заштите од ветра и снежних наноса подразумевају и административне мере, односно прописивање посебних режима саобраћаја приликом олујних ветрова (забрана саобраћаја, коришћење одморишта и паркиралишта и др).

Мере заштите подразумевају и трајне или привремене препреке. Трајне препреке могу бити природне (засади као појасеви или пошумљење ширег подручја) и вештачке – (разне врсте зидова). Привремене препреке односе се на снегобране од дрвених елемената или разне варијације мрежа, које се постављају у јесен и уклањају у пролеће.

Подручје обухвата Просторног плана има референтну брзину ветра 30 m/s, за вероватноћу појаве 1/50 година, док је за отворен и раван терен додатно већи и за око 20 %, што значи да су могуће значајније временске непогоде праћене олујним ветром. Олује се најчешће јављају после дугог периода високих температура и сувог времена и тешко се могу предвидети дугорочном прогнозом.

1.9.2. Заштита од акцидентних ситуација

На утврђивање концепције просторног развоја утичу постојеће делатности са присутним факторима ризика, угроженост простора природним непогодама и функционална намена простора. Планирање намене и садржаја простора и имплементација мера превенције има за циљ спречавање или смањивање вероватноће настанка удеса и могућих последица. Ове мере се односе на:

- адекватно просторно планирање и зонирање простора (подразумева одређивање зона заштите, удаљености опасних активности од насеља, дислокацију постојећих ризичних садржаја, планирање одговарајућих садржаја у циљу спречавања ширења последица од потенцијалних удеса, итд.);
- специфичне услове за изградњу објеката и инфраструктуре са повећаним ризиком од удеса;
- израду анализе ризика од удеса и давање мишљења и сагласности на њих;

- избор и примену технологија чијом се експлоатацијом мање загађује животна средина и обезбеђује већи степен заштите од потенцијалног загађења;
- благовремено отклањање свих уочених техничко-технолошких недостатака;
- утврђивање траса транспорта опасних материја изван насељених места.

Постројења у којем се обављају активности у којима је присутна или може бити присутна опасна материја у једнаким или већим количинама од прописаних (у даљем тексту: севесо постројење), регулисана су Законом о заштити животне средине и другим подзаконским актима, на основу чега се одређује обавеза израде Политике превенције удеса, Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса, прописује се листа опасних материја и њихове количине и критеријуми за одређивање врсте документа које израђује оператер севесо постројења, односно комплекса у коме се обављају активности у којима је присутна или може бити присутна једна или више опасних материја.

Повредиви објекти јесу они који се налазе на 1000 m од граница севесо постројења (повредива зона).

У обухвату Просторног плана налазе се 14 (четрнаест) комплекса севесо оператера. Комплекси вишег реда:

1. Складиште ТНГ Сента, оператера „Еуро гас“ д.о.о. Суботица и „Лука Сента“ а.д. Сента
2. „Метанолско-сирћетни комплекс“ а.д. Кикинда
3. Погон за припрему и транспорт нафте и гаса у Елемиру, оператера „НИС“ а.д. Нови Сад, Блок „Истраживање и производња“
4. Фабрика синтетичког каучука у Елемиру, оператера „ХИП Петрохемија“ а.д. Панчево
5. Подземно складиште гаса у Банатском двору, оператера „ПСГ Банатски двор“ д.о.о. Нови Сад
6. Складиште ТНГ у Ковачици, оператера „Нафта“ а.д. Београд и „Атако“ д.о.о. Београд (у стечају)
7. Рафинерија нафте у Панчеву, оператера „НИС“, оператера „НИС“ а.д. Нови Сад, Блок Прерада
8. Азотара у Панчеву, оператера „ХИП-Азотара“ д.о.о. Панчево
9. Петрохемијски комплекс у Панчеву, оператера „ХИП Петрохемија“ а.д. Панчево.

Комплекси нижег реда:

1. Сабирно отпремна станица сирове нафте, оператера „НИС“ а.д. Нови Сад, Блок „Истраживање и производња“ погон „Северни Банат“ Кикинда поље
2. Сабирно отпремна станица сирове нафте, оператера „НИС“ а.д. Нови Сад, Блок „Истраживање и производња“ погон „Северни Банат“ Кикинда горње
3. Сабирно отпремна станица сирове нафте, оператера „НИС“ а.д. Нови Сад, Блок „Истраживање и производња“ погон „Северни Банат“ Мокрин југ (Мокрин поље)
4. Термоелектрана – топлана у Зрењанину, оператера „ТЕТО“ д.о.о. Нови Сад
5. Утоварна станица нафтних деривата на реци Тиси у склопу Погона за припрему и транспорт нафте и гаса, оператера „НИС“ а.д. Нови Сад, Блок „Истраживање и производња“, Елемир Зрењанин.

Заштита од техничко-технолошких несрећа (акцидената) обезбеђиће се следећим мерама:

- предузимање мера за спречавање истицања било које супстанце, која је штетна или разарајућа по тло или његове особине;
- складиштење горива и манипулацију са нафтом и њеним дериватима одвијати у осигураним подручјима, у циљу спречавања истицања горива и мазива, а сличне услове применити на мазивна уља, хемикалије и течни отпад;

- паркирање грађевинских машина вршити само на уређеним местима, уз предузимање посебних мера заштите од загађивања тла уљем, нафтом и нафтним дериватима;
- разношење чврстог отпада, који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта, спречити његовим систематским прикупљањем и депоновањем на за то уређеним депонијама;
- уколико дође до хаварије возила, које носи опасне материје у прашкастом или грануларном стању, зауставити саобраћај и обавестити специјализовану службу која обавља операцију уклањања опасног терета и асанацију коловоза;
- уколико дође до несреће возила са течним опасним материјама, зауставити саобраћај, алармирати надлежну службу и специјализоване екипе за санацију несреће;
- уколико дође до хемијског удеса, севесо постројења нижег и вишег реда неопходно је да поступају у складу са Законом о ванредним ситуацијама и пратећим подзаконским актима, а у складу са Политиком превенције удеса, Извештајем о безбедности и Планом заштите од удеса;
- У складу са Правилником о садржини политике превенције удеса и садржини и методологији израде Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса („Службени гласник РС“, број 41/10) полазни основ за идентификацију повредивих објеката је удаљеност од минимум 1000m од граница севесо постројења, односно комплекса, док се коначна процена ширине повредиве зоне (зоне опасности) одређује на основу резултата моделирања ефеката удеса. Повредива зона представља могућу критичну тачку и локацију хемијског удеса.

1.10. ЗАШТИТА ПРИРОДЕ

Мере заштите и уређења природних добара се односе на еколошке коридоре, станишта заштићених и строго заштићених врста, очување геолошког и палеонтолошког наслеђа и биодиверзитета предела.

Еколошки коридори

Еколошке коридоре који повезују изолована природна станишта и омогућавају одвијање миграција и размену генетског материјала, потребно је одржавати у природном и полуприродном стању, уз обезбеђење њихове проходности. Уз водотоке је потребно ради очувања њихове функционалности одржавати обале и приобални појас.

Мере заштите еколошких коридора:

- ради смањења негативних утицаја саобраћајнице и са циљем очувања миграторних путева, неопходно је обезбедити прелазе за животиње;
- свако премошћавање водотока (било вештачких или природних), мора бити димензионисано и обликовано на тај начин да одговара захтевима пролаза за ситне животиње (пролаз са обе стране водотока).

Пролази за ситне животиње морају испуњавати следеће услове:

- дно прелаза треба да буде изнад максималног нивоа воде;
- ширина прелаза за ситне животиње је 0,5 до 1 m, а висина 1 до 2 m (у складу са димензијом канала), да би се омогућило чишћење и одржавање;
- профил корита канала/водотока унутар прелаза треба да има нагиб мањи од 450 (оптимално око 300);
- обалоутврда канала/водотока унутар прелаза, треба да буде грубо храпава (оптимално решење су хоризонтална ребра), што ће спречавати да животиње упадну у воду и олакшаће им излаз из воде);
- потребно је обезбедити проветравање и осветљавање средишњег дела прелаза помоћу решетки на асфалту минималног пречника 60 cm;

- унутар прелаза потребно је сместити низ ниских објеката висине до 30 cm (комади дрвета камена, цеви или бетонских елемената и сл.), који служе као скровиште ситним животињама;
- простор у полукругу код крајева прелаза треба да има нагиб терена који не прелази 200 ради обезбеђивања осветљености прелаза и стварања повољног визуелног ефекта;
- простор испред улаза треба да буде покривен природним типом земљишта датог локалитета (избегавати бетон, шљунак или камен).

На каналима и канализованим водотоцима чија ширина прелази 5 m, потребно је обезбедити мултифункционалне пролазе испод пута са обе стране канала/водотока за ситне и крупније животиње (да буде обликован испод моста) и да испуњава следеће захтеве:

- висина унутрашњег простора најмање 2 m изнад максималног нивоа подземне вода на локалитету;
- индекс слободног простора (висина x ширина/дужина прелаза), треба да буде већи од 1,5 (индекс слободног простора се рачуна за простор који ствара недељену визуелну целину);
- корито водотока може да заузима највише једну трећину ширине прелаза;
- профил корита канала/водотока унутар прелаза треба да има нагиб мањи од 45° (оптимално око 300);
- обалоутврда канала/водотока унутар пролаза, треба да буде грубо храпава (оптимално решење су хоризонтална ребра), што ће спречавати да животиње упадну у воду и олакшаће им излаз из воде);
- са обе стране водотока прелаз мора имати природну подлогу (нпр. глина) која се налази изнад нивоа максималног водостаја;
- унутар прелаза је потребно сместити низ ниских објеката (комади цеви, камена, или бетонских елемената, трупци дрвета и сл.), који служе као скровиште ситним животињама;
- простор у полукругу код крајева прелаза, треба да има нагиб терена који не прелази 20° ради обезбеђивања осветљености прелаза и стварања повољног визуелног ефекта;
- вегетација испред прелаза треба да буде физички повезана са природном вегетацијом околине помоћу ниске жбунасте вегетације распоређене у облику латиничног слова V;
- простор испред улаза, треба да буде покривен природним типом земљишта датог локалитета (избегавати бетон, шљунак или камен);
- са обе стране прелаза, потребно је изградити вертикалну бетонску препреку (минимална висина 0,7 m) уз пут, која у дужини најмање 10 m прелази ширину заштитног појаса водотока/канала, а које ће усмеравати ситне животиње према пролазу и спречавати њихово страдање на путу.

На укрштањима трасе са међународним и регионалним еколошким коридорима, потребно је обезбедити мултифункционални пролаз са обе стране канала/водотока испод пута за ситне и крупне животиње, као и за крупну дивљач по следећим захтевима:

- висина унутрашњег простора најмање 3,5 m изнад максималног нивоа воде на локалитету;
- остали услови су исти као код канала и канализованих водотока чија ширина прелази 5 m.

Станишта заштићених и строго заштићених врста

Заштита строго заштићених врста се спроводи у складу са Правилником о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Службени гласник РС“ бр. 5/10 и 47/11), забраном коришћења, уништавања и предузимања свих активности којима се могу угрозити дивље врсте и њихова станишта, као и предузимањем мера и активности на управљању популацијама.

Заштита заштићених дивљих врста се спроводи ограничењем коришћења, забраном уништавања и предузимања других активности којима се наноси штета врстама и њиховим стаништима, као и предузимањем мера и активности на управљању популацијама. Ове мере подразумевају заштиту станишта, санацију и ревитализацију оштећених станишта и друге неопходне мере.

Ради заштите станишта заштићених и строго заштићених врста придржавати се следећих услова:

- минимално растојање паркинга и места за одмор и бензинских пумпи, треба да буде 300 m од станишта и еколошких коридора;
- у случају слатинских и степских станишта, није дозвољено подизање високог зеленила уз пут;
- током планирања осветљења пута, применити одговарајућа техничка решења у складу са еколошком функцијом локације (тип и усмереност светлосних извора, минимално осветљење у складу са потребама јавних површина). Није дозвољено осветљење мостова које није у функцији безбедности саобраћаја;
- ограничавањем брзине кретања возила, смањити угинуће животиња на путу у складу са циљевима повећања безбедности саобраћаја;
- приликом формирања заштитног зеленила у непосредној близини станишта и еколошких коридора, није дозвољено користити инвазивне врсте.

На стаништима заштићених и строго заштићених врста од националног значаја и у зони утицаја на те просторе мере заштите су:

- забрањено је отварање позајмишта и одлагање отпадног материјала, као и постављање било каквих привремених објеката за потребе изградње пута;
- у случају изливања загађујућих материјала на простор станишта или у зони утицаја, загађени слој земљишта се мора хитно отклонити и исти ставити у амбалажу која се може празнити само на за ту сврху предвиђеној депонији, изван граница станишта. На месту акцидента, нанети нови незагађени слој земљишта. Услов за ревитализацију терестичних/акватичних станишта, тражити од Покрајинског завода за заштиту природе.

Заштита геолошког и палеонтолошког наслеђа- Пронађена геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали др.), која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да пријави надлежном Министарству у року од осам дана од дана проналаска и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе.

Биодиверзитет предела - Ради постизања равнотеже између активности у простору и предеоних елемената и очувања и унапређење предела и предеоне разноврсности, потребно је пејсажно обликовати путни појас ради санирања последица оштећења предела, естетског и визуелног вођења саобраћаја, заштите животне средине и стварања новог вегетацијског коридора кроз који ће бити омогућен проток врста. За озелењавање се предлаже коришћење аутохтоних врста. Кроз формирање група садница и заштитног зеленила, оствариће се заштита пољопривредног земљишта, заштита од удара ветра и наноса снега на угроженим деоницама, буке и аерозагађења на деоницама пута које тангирају насеља и заштита земљишта кроз партерну садњу на насипима и усецима.

1.11. ЗАШТИТА КУЛТУРНИХ ДОБАРА

Мере заштите археолошких налазишта

За сва евидентирана археолошка налазишта на подручју посебне намене важе одредбе Закона о културним добрима, које обавезују власника/носиоца права коришћења да пре предузимања било каквих земљаних радова обезбеди посебне услове и сагласност надлежног завода за заштиту споменика културе, јер

се земљани радови не могу вршити без археолошког надзора, а по потреби (у зависности од значаја налазишта), морају се вршити и заштитна археолошка ископавања.

На просторима нејасне археолошке слике, током земљаних радова треба вршити стални археолошки надзор надлежног Завода за заштиту споменика културе и благовремено обавестити завод о почетку земљаних радова.

Уколико се у току земљаних и грађевинских радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете, извођач/инвеститор радова је дужан да обустави радове и налазиште пријави надлежном заводу за заштиту споменика културе.

Инвеститор је дужан да обезбеди средства за предходна археолошка рекогносцирања за све просторе за које је неопходно вршити систематско рекогносцирање.

За сваку промену позиције или измештања трасе, обавезно је прибавити мере техничке заштите од надлежног завода за заштиту споменика културе.

Мере заштите непокретних културних добара

На културним добрима не може се вршити раскопавање, рушење, преправљање, односно не могу се вршити било какви радови који могу да наруше својства културног добра без претходно утврђених услова и сагласности надлежног завода за заштиту споменика културе.

Забрањује се складиштења отпадних и штетних материја у непосредној близини културних добара, као и изградња индустријских и објеката инфраструктуре (бензинске пумпе, подстанции, трафо станице, антене за мобилну телефонију и сл.).

Пре изградње појединачних инфраструктурних система мора се обезбедити стручно осматрање терена од стране надлежног завода за заштиту споменика културе.

За заштићене објекте, као и за њихову непосредну околину важе одредбе закона о културним добрима. За радове на тим објектима (адаптације, реконструкције, ревитализације, доградње) морају се прибавити посебни услови - мере техничке заштите од стране надлежног завода за заштиту споменика културе, као и сагласност на пројектну документацију.

За археолошке локалитете важе такође одредбе Закона о културним добрима, које обавезују да се пре предузимања било каквих земљаних радова обезбеде посебни услови од надлежног завода за заштиту споменика културе.

Ако се при извођењу земљаних радова наиђе на археолошка налазишта или предмете, извођач радова је дужан да, без одлагања, прекине радове и обавести надлежни завод за заштиту споменика културе и предузме мере да се налаз не уништи или оштети, да се сачува на месту и у положају у ком је откривен, у складу са законом о културним добрима.

2. ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА И ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ РЕГУЛАЦИЈЕ ЗА ДЕЛОВЕ ТЕРИТОРИЈЕ У ОБУХВАТУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ЗА КОЈЕ НИЈЕ ПРЕДВИЂЕНА ИЗРАДА УРБАНИСТИЧКОГ ПЛАНА

2.1. ДЕОНИЦА ПЛАНИРАНОГ ПУТА ЗА КОЈЕ ЈЕ ПРЕДВИЂЕНА ДИРЕКТНА ПРИМЕНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА (деоница Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр. 101)

На основу правила грађења и графичких прилога (Реферална карта 4: Спровођење плана и Карта 4.1 Карта спровођења – директна примена Просторног плана) предвиђена је директна примена Просторног плана на деоници планираног путног коридора:

- Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр. 101)³⁰.

2.1.1. Опис детаљне разраде

На деоници планираног путног коридора: Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр. 101), дефинисано је подручје детаљне разраде.

Координате преломних тачака детаљне разраде

Граница подручја детаљне разраде одређена је координатама преломних тачака границе обухвата подручја детаљне разраде одређених осовином основне трасе пута и појасом од 20 м обострано од осовине.

Списак координата преломних тачака обухвата детаљне разраде налази се у табели 32 у прилогу Просторног плана.

Подручје експропријације

Подручје експропријације одређено је за потребе изградње пута и функционисање саобраћаја на њему, на основу просторне и физичке структуре пута. Просторна и физичка структура пута дефинисана је на основу Генералног пројеката магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“, деоница Суботица Зрењанин-Ковин и Идејног пројеката предметне локације: Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр. 101).

Подручје детаљне разраде обухвата подручје експропријације које обухвата катастарске парцеле у КО: Палић, Биково, Доњи Град, Мале Пијаце, Ором, Велебит, Трешњевац и Сента. На основу границе експропријације и преузетих катастарских планова издвојене су катастарске парцеле по катастарским општинама које улазе у појас експропријације.

Списак катастарских парцела у појасу експропријације

КО Палић: 2269/1, 2267/1, 2266/1, 2265/1, 2256/2, 2255, 2254, 2253/2, 2253/1, 2251, 2250/1, 2250/2, 2248

КО Доњи Град: 9706, 9707, 9712, 9713, 9714, 9715, 9716, 9717, 9719, 9723, 9721, 9726, 9727, 9739, 9749/2, 9750, 9754, 9753/5, 9755, 9756, 9757/1, 9757/2, 9758, 9762, 9769, 9771, 9777, 9778, 9779, 9780, 9781, 9842, 9841, 9845, 9846, 9847/1, 9847/2, 9851, 9852, 9855, 9856, 9857/1, 9857/2, 9858, 9859, 9860, 10977, 10962, 10963, 10964, 10970, 10967, 10966, 10971, 10915, 10912, 10900, 10899/3, 10896, 10894, 10893, 10892, 10848, 10847, 10846, 10845, 10844, 10843/6, 10843/5, 10843/3, 10843/2, 10843/1, 10833/1, 10827, 10823/1, 13188/1, 13186, 13187/1, 13185, 13262, 13263, 13264, 13266, 13267, 13269, 13268, 13270, 13276, 13275, 13274, 13273

КО Биково: 3009, 3010, 3021, 3022/1, 3022/2, 3022/3, 3022/4, 3022/5, 3035, 3036/1, 3036/2, 3044/1, 3044/2, 3044/3, 3044/5, 3044/6, 3044/8, 3044/7, 3044/4, 3045/2, 3045/1, 3045/3, 3048, 3050/1, 3057, 3058, 3059, 3062/1, 3074, 3075, 3080/2, 3080/5, 3080/3, 3080/1, 3086/1, 3086/2, 3086/3, 3090, 3097/1, 3097/2, 3099/5, 3099/10, 3099/9, 3099/6, 3112, 3315/2, 3315/3, 3116, 3117, 3118, 3121/2, 3121/3, 3135/1, 3135/2, 3135/3, 3135/4, 3136, 3138, 3145, 3147, 3149, 3150, 3152, 3151, 3174, 3176/2, 3176/1, 3177, 3176, 3180/2, 3180/3, 3189/2, 3190, 3192, 3194/1, 3194/2, 3195, 3202/2, 3202/3, 3202/4, 3199, 3200/2, 3200/3, 3200/4, 3241/2, 2244/2, 3247/2, 3248/2, 3249/1, 3273, 3274/2, 3274/1, 3275/1, 3275/2, 3276, 3315, 3316/2, 3318/2, 3319/1, 3317, 3319/2, 3320, 3321/1, 3321/2, 3321/3, 3322, 3323/2, 3323/3, 3323/1, 3324, 3326, 3325, 3327, 3400, 3402, 3403/2, 3403/1, 3404, 3405, 3408/3, 3439, 3440, 3441, 3442, 3438/5, 3444/2, 3444/3, 3445/2, 3445/3, 3447/2, 3447/1, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453/4, 3453/3, 3453/2, 3454/1, 3454/2, 3454/3, 3504/2, 3507/2, 3508, 3509/1, 3509/3, 3516/2, 3517, 3518/3, 3518/2, 3518/1, 3618/2, 3619

30. На основу Уредбе о категоризацији државних путева („Службени гласник РС“, број 105/13) некадашњи Р-112 је ДП Парета бр.101. Након измена Уредбе о категоризацији државних путева („Службени гласник РС“, бр. 105/13 и 119/13) Р-112 је ДП Iа реда бр.13. Ознака „веза са ДП II реда бр.101“ је преузета из Генералног Пројекта ове деонице.

КО Ором: 890, 892, 894/1, 896, 911/1, 911/5, 911/3, 911/4, 911/6, 911/10, 911/11, 911/7, 911/8, 911/9, 911/12, 911/13, 911/14, 911/18, 911/17, 911/15, 5064/2, 1261/1, 1260/1, 1259/1, 5066, 1158/3, 1161/1, 1162/1, 1163/1, 1169/1, 5068, 1198/1, 1191, 1190/1, 1189/1, 1188/1, 1188/11, 1188/12, 5080, 1184/1, 1183/1, 1180/1, 1179/1, 1178/3, 1177/1, 1176/4, 1176/3, 1175/1, 1174/1, 5079/2, 5072/1, 1074/1, 1074/46, 1074/45, 1074/44, 1074/43, 1074/42, 1074/41, 1074/40, 1074/39, 1074/38, 1074/37, 1074/50, 1074/53, 1074/48, 1074/14, 1074/9, 1074/8, 1074/7, 1074/12, 1743, 5095, 1074/32, 1074/29, 1074/28, 1074/25, 1074/24, 1074/21, 1074/20, 1074/17, 1074/16, 1074/49, 1259/3, 5065, 923/4, 923/10, 923/8, 924/1, 925/1, 926/3, 1140, 1141, 1142, 1143, 1144, 1145, 1146/1, 1146/2, 1147, 1148, 1149, 1152, 1151, 1154/1, 1153/1, 1155/1, 1156/1, 1157/1, 1158/1, 1161/3, 1162/3, 1163/3, 1169/4, 1198/4, 1198/2, 1190/2, 1189/2, 1188/2, 1183/3, 1180/3, 1179/3, 1176/1, 1174/3, 5079/1, 1107/1, 1106, 5072/3, 1074/52, 136, 1074/13, 1074/56, 1074/4, 1074/6, 1074/10, 1074/11, 1074/34, 1074/31, 1074/30, 1074/27, 1074/26, 1074/23, 1074/22, 1074/19, 1074/18, 1074/15, 1074/5, 1074/57, 1027/3, 1027/1, 1029, 1030, 1916/1, 2217, 2218, 2229/3, 2231/1

КО Велебит: 3550/4, 3551/1, 3552/3, 3552/4, 3553/2, 3558/88, 3558/87, 3558/86, 3558/85, 3558/65, 3559/1, 3565/11, 3565/10, 3566/1, 3570/8, 3570/7, 3570/6, 3570/5, 3571/1, 3574/19, 3574/18, 3575/4, 3576/62

КО Трешњевац: 2600/1, 2601/1, 2616/1, 2617, 2618/1, 2620, 2621, 2864, 2866, 2868, 2869, 2872/1, 2871, 2872/2, 2880/1, 3113, 3261, 3266, 3350, 3201/2, 3372, 654/6, 654/1, 654/3, 3208/2, 987/1, 949/1, 3605, 3709/1, 3709/2, 3703, 3702, 3701, 3700, 3699, 3698, 3697, 3694, 3693/3, 3693/2, 3693/1, 3691, 3690/4, 3690/3, 3596, 3592, 3591, 3593, 3689, 3587/1, 3584, 3583, 3582/2, 3582/1, 3607, 3610/1, 3579, 3578, 3576, 3575, 3574, 3573/2, 3573/1, 3610/2, 3611, 3612, 3613, 3614, 3615, 3565, 3560/1, 3560/6, 3560/4, 3558, 3560/5, 3560/3, 3556, 3555, 3552, 3551, 3550, 3547, 3548, 3545, 3544/2, 3544/1, 3543, 3617, 3618, 3619, 3620, 3621, 3622, 3626, 3535, 3536/1, 3536/2, 3536/3, 3536/4, 3536/5, 3542/1, 3542/2, 3542/3, 3542/4, 3542/8, 3542/9, 3542/10, 3542/5, 3542/6, 3542/7, 3542/11, 3542/12, 3628/1, 3628/2, 3628/3, 3628/4, 3629, 3630, 3631, 3632/1, 3632/2, 3632/3, 3633, 3634, 3635, 3636, 3637, 3638, 3639, 3640, 3641, 3642, 3644, 3643, 3645, 3646, 3647, 3648, 3649, 3650, 3651, 3652, 3653, 3655, 3542/13, 3542/14, 3542/17, 3542/15, 2863, 2865

КО Сента: 9906, 9909/1, 9909/4, 9630, 9904, 9636, 9903/1, 9642/2, 9642/3, 9642/4, 9642/5, 9903/2, 9903/3, 9588, 9589, 9590, 9829/4, 9830, 9831, 9832, 9833, 9581, 9643/2, 9829/1, 9825, 9826, 9827, 9828, 9654, 9655, 9660, 9659, 9658, 9656, 9657, 9661, 9663/2, 9662, 9669/1, 9670/3, 9671/3, 9671/4, 9543, 9544

2.1.2. Основни услови и правила грађења за саобраћајну инфраструктуру

Основни услови и правила грађења за саобраћајну инфраструктуру на овој деоници:

- државни пут I реда у оквиру обухвата Просторног плана ће се градити према предложеној траси ван насеља, за моторни саобраћај интеррегионалног нивоа са елементима и објектима за овај хијерархијски ниво саобраћајница;
- трасу државног пута изабрана је тако да се минимизира заузимање новог пољопривредног земљишта, као и да се делимичном комасацијом минимизира нарушавање постојећа организација атара.

Табела 25: Елементи ДП деоница Суботица – Сента

ДРЖАВНИ ПУТ – деоница Сента - Суботица	
ширина коридора (m)	40
ширина путног земљишта (m)	мин.20
ширина земљишног појаса (m)	>1,0
саобраћајне траке (m)	2 x 3,5

стабилизована банкина (m)	2x1,5
ивичне траке (m)	2x0,5
банкина (m)	2x1,5
носивост (kN/осовини)	110
V _{гас} (km/h)	50/100

- у зонама грађевинског подручја насеља Трешњевац, примењени су елементи плана и попречни профили за рачунску брзину од V_{гас}=50 km/h, док је за остали део трасе, - сегменти постојећих атарских путева (са земљаним и асфалтним застором) као основ за пројектовање на овој деоници, примењена рачунска брзина V_{гас}=100 km/h, са припадајућим елементима попречног профила;
- примена елемената за V_{гас}=100 km/h, односи се и за зону преклопа пута некадашњег Р-119 и М-24³¹ у дужини од ~1,4 km (реконструкција постојећег коловоза).

Раскрснице

Табела 26: Стационаже укрштаја путне инфраструктуре детаљне разраде

Р.бр.	Стационажа у Главном пројекту/ Просторном плану	Врста укрштаја	Изграђеност
1	17+400	површинска (црна станица)	постојећа/ реконструкција
2	20+473	површинска (пут за Ором)	постојећа/ реконструкција
3	24+208	површинска (веза са ДП бр.301)31	постојећа/ реконструкција
4	25+981	површинска (пут за Тотово Село)	постојећа/ реконструкција
5	28+633	површинска (у Трешњевцу)	постојећа/ реконструкција
6	32+920	површинска (веза са ДП бр.102)31	постојећа/ реконструкција
7	34+460	површинска (веза са ДП бр.102)31	постојећа/ реконструкција

Приступ некатегорисаним-атарским путевима и колски прилази индивидуалним објектима

Ове приступне рампе - отресишта су пројектована на правцима постојећих атарских путева са асфалтним коловозом ширине 5,0 m и одговарајућим радијусима лепеза (мин.6,0 m).

У насељу Трешњевац колски прилази индивидуалним објектима пројектовани су са ширином коловоза 4,0 m и одговарајућим радијусима лепеза (4,0 m).

2.1.3. Остали објекти саобраћајне инфраструктуре

Објекти у трупу државног пута утврђени су као типски уз уважавање елемената трасе, геотехничких услова и карактеристика терена. Објекти - мостови (пропусти, подвожњак) односно потребне дужине усклађени су са геомеханичким условима, висином насипа пута, близином радних и осталих садржаја у оквиру предметне деонице. Водотоци и канали су премошћавани у складу са хидротехничким условима и прорачуном.

31 Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-119 је ДП IIа реда бр.102, Р-119.3 је ДП IIб реда бр.301, М-24 је ДП IIб реда бр.300

Препреке, које се трасом пута премашују, су:

- водотоци, канали и јаруге;
- железничка пруга.

Диспозиције пропуста су дате на основу Главног пројекта државног пута 16 реда, деоница: Суботица (петља „Суботица Исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр. 101), на бази ситуације терена у размери 1:1000 и подужних и поречних профила ДП у размери 1:1000/100.

Табела 27: Објекти у оквиру коридора

Р.број	Објекат преко	Врста објекта / изграђеност
0+000 - 33+250 Траса постојећим путем бр.24		
15+273	канал Ором-Чик-Криваја	пропуст - постојећи
17+260	-	пропуст - планирани
19+950	акумулација Велебит	пропуст - планирани

Карактеристични објекти најзахтевнији у грађевинском смислу су прелази државног пута преко водотока са условљеном обавезном применом заштитних мера.

Такође планирана траса државног пута се укршта са пругом у виду подвожњака. Сам укрштај би одговарајућом техничко-студијском документацијом требало обрадити на квалитетан начин. Излазни резултати ове анализе даће потребне одговоре у смислу обезбеђења неометаног функционисања како железничког (UIC C профил) тако и путног-друског саобраћаја (слободни и саобраћајни профил) у складу са пројектованом рачунском брзином.

2.2. УСЛОВИ ОСТАЛЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

2.2.1. Водопривредна инфраструктура

Деоница планирана за детаљну разраду се укршта, односно паралелно води или приближава са водопривредним објектима на следећи начин (графички прилог 4.1.):

1. На стационожи km 15+275 пут се укршта са каналом Ором-Чик-Криваја (стационожа канала km 0+370). Од стационоже km 15+056,62, у дужини од 218,38 m, коловозна конструкција има подужни пад ка пропусту на каналу Ором-Чик-Криваја, али се вода на целој дужини, попречним нагибом пута слободно излива преко банке, упијајуће канале, тако да нема концентрисаног излива воде са коловоза у канал Ором-Чик-Криваја, па самим тим ни његовог загађења.
2. Деоница пута од km 11+000 до km 14+800 је паралелна са мелиорационим каналом ЦС „Ором“-Палић. Канал је са леве стране пута, док је попречни нагиб коловоза окренут ка десној ивици коловоза, тако да се вода са саобраћајнице преко десне банке прелива у упијајући канал, или околни терен. Са тако решеном геометријом пута спречено је отицање воде са коловоза у канал ЦС „Ором“-Палић и није угрожен квалитет воде у њему.
3. Од km 19+900 пут се са леве стране приближава обали Велебитског језера, док је са десне стране пута депресија са трстиком која је према Условима заштите природе за новопроектвану трасу магистралног пута М-24 Суботица–Сента, бр 03-129/2 издатим 24.03.2009 од Завода за заштиту природе Србије, природно станиште бројних врста птица и животиња, од којих су неке заштићене као природна реткост. С обзиром да на тој стационожи подужни профил пута има најнижу тачку, у њу се слива вода са коловоза у дужини од 775 m која се излива у поменути трстик. На на том месту је предвиђено пречишћавање атмосферске воде.

4. Скупљање и пречишћавање воде са коловоза предвиђено је од стационоже km 19+400 до km 20+175. На овој деоници предвиђени су риголи који воду са коловоза одводе до бетонског путног канала. На стационожи km 19+900 је предвиђена уливна грађевина која сабира воду из бетонских путних канала, а из ње се вода улива у сепаратор капацитета Q=60 l/s са бајпасом. Пречишћена вода се из сепаратора излива у шахт 1, а из шахта у природну депресију. На местима излива пречишћене воде предвиђена је бетонска изливна грађевина са неповратном клапаном, док је природан терен у ширини од 3 m ојачан каменом, чиме је спречена ерозија ножице насипа и природног терена.

Основни услови и правила грађења за водопривредну инфраструктуру на овој деоници:

- укрштање пута са каналима и водоточима предвидети под правим углом;
- на месту укрштања предметног пута и канала (водотока) пројектовати пропуст (мост) тако да:
- се обезбедити пројектована проточност канала (водотока),
- kota дна пропуста мора бити на коти дна канала, и
- за потребе пројекта извршити сва потребна геодетска снимања;
- узводно и низводно од пропуста (моста) предвидети облагање дна и косина канала (водотока) облогом од камена или бетонских плоча у дужини од по 5,0 m;
- предметним радовима не сме се спречавати пут воде са виших терена. Инвеститор је дужан да омогући природно отицање вода израздом потребног броја пропуста на траси предметног пута;
- на местима где се траса пута простире паралелно са каналом (водотоком) неопходно је на левој и десној обали оставити слободан појас за радно-инспекциону стазу ширине мин. 10,0 m у ванграђевинском реону (а у грађевинском мин. 5,0 m) ради проласка тешке грађевинске механизације која ради на одржавању канала (водотока). У том појасу, не могу се градити објекти;
- при укрштању пута са насипом ни један елемент предметног пута не може бити укопан у тело насипа за одбрану од великих вода;
- квалитет вода које се прикупљају са пута и испуштају у канале и водотоке треба да буде такав да не угрози II класу воде реципијента;
- у случају израде Главних пројеката, потребно је од ЈВП „Воде Војводине“ Нови Сад прибавити Мишљење у поступку издавања водних услова за израду техничке документације за изградњу и реконструкцију у смислу Закона о водама. Захтев за издавање Мишљења у поступку издавања водних услова подноси Инвеститор.

2.2.2. Електроенергетска инфраструктура

Основни услови и правила грађења за електроенергетску инфраструктуру на овој деоници:

- трафостанице градити као зидане, монтажано-бетонске (у даљем тексту: МБТС), компактне и стубне (у даљем тексту: СТС), за рад на 20 kV напонском нивоу;
- за изградњу оваквих објеката потребно је обезбедити слободан простор правоугаоног облика минималних димензија 4,0 m x 5,5 m за изградњу једноструке, а 6,5 m x 5,5 m за изградњу двоструке монтажано-бетонске трафостанице, са колским приступом са једне дуже и једне краће стране;
- за стубне трансформаторске станице предвидети простор правоугаоног облика минималних димензија 5,0 m x 3,0 m, за постављање стуба за трафостаницу;
- поред објеката трафостаница на јавним површинама простор за изградњу слободностојећег ормана мерног места за регистровање утрошене електричне енергије јавног осветљења;

- минимална удаљеност од других објеката треба да буде 3 м;
- стубна тرافостаница се може градити у линији постојећег надземног вода или ван њега на парцели власника(корисника), најмање 3,0 m од стамбених и других објеката;
- високонапонска и нисконапонска мрежа се може градити надземно или подземно на пољопривредном земљишту, по могућности у већ постојећим електроенергетским коридорима, уз сагласност власника (корисника) парцеле;
- 20kV мрежу и нисконапонску мрежу на шумском земљишту градити подземно у путном појасу шумског пута или стази, односно у постојећим коридорима ако постоје;
- око надземних 400kV, 220 kV и 110 kV далековада обезбедити коридор 40(30) m, 35 m, односно 25 m од осе далековада са обе стране, у којима се не могу градити објекти без сагласности власника далековада, а око 10 kV и 20 kV, надземних водова обезбедити коридор од 5 m од осе далековада, са обе стране, у којем неће бити дозвољена градња, као ни засађивање високог растиња без претходне сагласности надлежног предузећа;
- растојање планираних објеката, пратећих објеката и инсталација од било ког дела стуба далековада 400 kV, 220 kV и 110 kV треба да буде минимално 10,0 m;
- приликом извођења радова, као и приликом експлоатације планираних објеката ни под којим условима се не сме приближити проводницима далековада 110 kV на растојање мање од 5,0 m, проводницима далековада 110 kV на растојање мање од 5,0 m, проводницима далековада 400 kV на растојање мање од 7,0 m;
- приликом извођења било каквих радова у близини и испод далековада 400 kV, 220 kV и 110 kV не сме се нарушити статичка стабилност објекта, а терен испод далековада се не сме насипати;
- за планирану електроенергетску мрежу напона 400 kV, 220 kV и 110 kV, као линијску инфраструктуру обавезна је израда урбанистичког плана;
- електроенергетску мрежу градити уз уважавање Правилника о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова напона од 1 kV до 400 kV („Службени лист СФРЈ“, број 65/88 и „Службени лист СРЈ“, број 18/92);
- свако укрштање или паралелно вођење саобраћајнице и далековод, као и градња испод и у близини далековада усвољена је:
- Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова напона од 1 kV до 400 kV („Службени лист СФРЈ“, број 65/88 и „Службени лист СРЈ“, број 18/92).
- Правилником о техничким нормативима за електроенергетска постројења називног напона изнад 1000V („Службени лист СФРЈ“, број 4/74).
- Правилником о техничким нормативима за уземљење електроенергетских постројења називног напона изнад 1000V („Службени гласник РС“, број 61/95).
- Законом о заштити од нејонизујућег зрачења и пратећим правилницима,
- СР ПС N.C0.105-Техничким условима заштите подземних металних ценовода од утицаја електроенергетских постројења „Службени гласник РС“, број 68/86)
- СР ПС N.C0.101 - Заштитом телекомуникационих постројења од утицаја електро-енергетских постројења - Заштита од опасности.
- СР ПС N.C0.102 - Заштитом телекомуникационих постројења од утицаја електро-енергетских постројења - Заштита од опасности („Службени гласник РС“, број 68/86);
- свако укрштање или паралелно вођење саобраћајнице и далековод, као и градња испод и у близини далековада усвољена је:
- За изградњу јавног осветљења саобраћајнице на месту приближавања и укрштања са далеководима 110 kV, 220 kV и 400 kV, потребно је да Инвеститор јавног осветљења за објекте који се граде унутар коридора постојећих далековада исте узме у обзир при изради Елабората укрштања поменутих далековада и саобраћајница са јавним осветљењем,
- Испод и у близини далековада не сме се садити високо дрвље које се својим растом може приближити на мање од 5,0 m проводницима далековада 110 kV, на мање од 6,0 m проводницима далековада 220 kV и на мање од 7,0 m проводницима далековада 400 kV, као и у случају пада дрвета.
- За градњу у близини или испод далековада којима управља ЈП „Електромрежа Србије“ потребна је сагласност ЈП „Електромрежа Србије“;
- заштитна зона (енергетски појас) за трансформаторске станице и разводна постројења на отвореном за напонски ниво 110kV износи 10,0m, а за напонски ниво изнад 110 kV износи 30,0 m;
- укрштање електроенергетских водова, закључно са 20 kV са путем извешће се каблирањем и постављањем у за то планиране инфраструктурне технолошке канале или заштитне цеви;
- укрштање електроенергетских каблова са државним путевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална дубина предметних инсталација и заштитне цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35 -1,50 m, у зависности од конфигурације терена;
- каблирање постојећих надземних средњенапонских и нисконапонских водова при укрштању и паралелном вођењу са путем извести у складу са условима надлежне Електродистрибуције и предузећа за путеве;
- у зони укрштаја далековада (ДВ) са државним путевима I и II реда, потребно је да се стубови ДВ поставе на растојању (мерено од спољне ивице земљишног појаса пута) које не може бити мање од висине стуба ДВ;
- сигурносна висина далековада изнад коловоза јавног пута је минимално 7,0 m (мерено од највише коте коловоза до ланчанице ДВ-а), при најнеповољнијим температурним условима;
- у случају паралелног вођења далековада (ДВ) са државним путевима I и II реда, потребно је да се стубови ДВ поставе на растојању (мерено од спољне ивице земљишног појаса пута) које не може бити мање од висине стуба ДВ;
- у току радова ископи за путне елементе морају бити удаљени најмање 1,0 m од темеља далеководног стуба, односно 1,0 m од уземљивача стуба или трансформаторске станице. Статичка стабилност стуба не сме бити угрожена;
- укрштање са путем извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на предметни пут у прописаној заштитној цеви;
- заштитна цев мора бити постављена на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута, увећана за по 3,00 m са сваке стране;
- минимална дубина постављања каблова и заштитних цеви (при укрштању са државним путем) износи 1,35-1,50 m мерено од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви;
- минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) од коте дна канала до горње коте заштитне цеви износи 1,00-1,20 m;
- укрштање планираних инсталација удаљити од укрштања постојећих инсталација на мин.10,00 m;
- при укрштању енергетских и електронских комуникационих каблова угао укрштања треба да буде око 90°;
- није дозвољено полагање електроенергетских каблова изнад електронских комуникационих, сем при укрштању, при чему минимално вертикално растојање мора бити 0,5 m;
- паралелно полагање електроенергетских каблова и цеви водова и канализације дозвољено је у хоризонталној равни при чему хоризонтално растојање мора бити веће од 0,50 m;

- није дозвољено полагање електроенергетског кабла изнад или испод цеви водовода или канализације;
- при укрштању електроенергетских каблова са цевоводом гасовода вертикално растојање мора бити веће од 0,30 m, а при приближавању и паралелном вођењу 0,50 m.

2.2.3. Нафтоводна и гасоводна инфраструктура

Правила грађења за гасоводну инфраструктуру

Приликом укрштања и паралелног вођења инфраструктурних објекта са гасоводном инфраструктуром, потребно је придржавати се услова који су дати у Правилник о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar („Службени гласник РС“, број 37/13).

У појасу ширине 30 m на једну и другу страну од осе гасовода, забрањено је градити зграде за становање или боравак људи без обзира на степен сигурности са којим је гасовод изграђен и без обзира на то у који разред појас цевовода сврстан.

На месту укрштања пута и гасовода, гасовод испод саобраћајнице мора бити заштићен. Допуштене су две варијанте заштите:

- у заштитној цеви, чија дужина мора бити већа најмање за по 1,0 m од ивице путног појаса са једне и друге стране, рачунајући од спољне ивице путног појаса, односно од спољне ивице атмосферског одводног канала и која је

Табела 28: Минимална растојања спољне ивице подземних гасовода од других објеката или објеката паралелних са гасоводом

	ПРИТИСАК 16 ДО 50 bar (m)				ПРИТИСАК ВЕЋИ ОД 50 bar (m)			
	DN ≤150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤1000	DN > 1000	DN ≤150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤1000	DN > 1000
Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	1	2	3	5	1	3	3	5
Општински путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	5	5	10	10	10	10
Државни путеви II реда (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	7	10	5	10	10	15
Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	10	10	15	15	10	15	25	50
Државни путеви I реда - аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	20	20	25	25	50	50	50	50
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	15	15	15	15	50	50	50	50
Подземни линијски инфраструктурни објекти (рачунајући од спољне ивице објекта)	0,5	1	3	5	3	5	10	15
Нерегулисани водоток (рачунајући од уреза Q100god воде мерено у хоризонталној пројекцији)	5	10	10	15	10	20	25	35
Регулисани водоток или канал (рачунајући од брањене ножице насипа мерено у хоризонталној пројекцији)	10	10	10	10	25	25	25	25

Растојања се могу изузетно смањити уз примену додатних мера као што су: смањење пројектног фактора, повећање дубине укопавања или примена механичке заштите при ископавању.

Минимално потребно растојање при укрштању гасовода са подземним линијским инфраструктурним објектима је 0,5 m.

Правила грађења за транснационални гасовод „Јужни ток“:

Зоне заштите гасовода - Планским решењем утврђује се енергетски коридор транснационалног гасовода Јужни ток у укупној ширини од 600,0 m.

У оквиру овог енергетског коридора утврђују се следећи појасеви – зоне заштите гасовода:

- за најмање 100 mm већег пречника од спољног пречника цеви гасовода. Минимално одстојање од горње ивице цеви до горње ивице пута износи 135 cm, а минимално растојање од дна атмосферског одводног канала износи 50 cm;
- у армирано-бетонском каналу који је прекривен плочама. Гасовод у каналу мора бити засут песком 30 cm изнад и испод цеви. Минимално одстојање од горње ивице цеви до горње ивице пута износи 135 cm;
- при укрштању гасовода са путевима I и II реда, угао између осе цевовода и пута мора да износи 90°, чл.35 Правилника о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar („Службени гласник РС“, број 37/13), угао укрштања на местима где је то технички оправдано, дозвољено је смањити на минимално 60°, за извођење укрштања гасовода са инфраструктурним објектима са углом мањим од 60° потребно је прибавити одговарајућу сагласност.

Забрањено је изнад гасовода градити, као и постављати, привремене, трајне, покретне и непокретне објекте.

Минимална растојања спољне ивице подземних гасовода од других објеката или објеката паралелних са гасоводом су:

а) за транснационални гасовод:

- појас непосредне заштите (експлоатациони појас) обострано од осе гасовода и границе грађевинских парцела објекта гасовода је ширине 10,0 m на шумском земљишту, односно 25,0 m на пољопривредном земљишту;
- појас уже заштите Обострано од границе појаса непосредне заштите је ширине 90,0 m на шумском земљишту, односно 75,0 m на пољопривредном земљишту, то јест граница појаса уже заштите је на 100,0 m од осе гасовода;
- појас шире заштите (појас детаљне разраде) обострано од границе појаса уже заштите је ширине 100,0 m, то јест граница појаса шире заштите је на 200,0 m од осе гасовода;

- појас контролисане изградње јесте појас између границе појаса шире заштите и границе коридора, то јест границе Просторног плана.

У току изградње гасовода успоставља се радни појас у ширини од 32,0 m до 45,0 m од осе коридора гасовода.

Табела 29: Минимална растојања спољне ивице подземних гасовода од других објеката или објеката паралелних са гасоводом.

	ПРИТИСАК ВЕЋИ ОД 50 bar (m), DN > 1000
Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5
Општински путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	10
Државни путеви II реда (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	15
Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	50
Државни путеви I реда - аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	50
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	50
Подземни линијски инфраструктурни објекти (рачунајући од спољне ивице објекта)	15
Регулисан водоток или канал (рачунајући од брањене ножице насипа)	25

Растојања се могу изузетно смањити уз примену додатних мера као што су: смањење пројектног фактора, повећање дубине укопавања или примена механичке заштите при ископавању.

Правила грађења за нафтоводну инфраструктуру

Приликом укрштања и паралелног вођења инфраструктурних објеката са гасоводном инфраструктуром, потребно је придржавати се услова који су дати у Правилник о условима за несметан и безбедан транспорт нафтоводима и продуктоводима („Службени гласник РС“, број 37/13), Правилник о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar („Службени гласник РС“, број 37/13), Закон о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС“, број 88/11), Закон о енергетици („Службени гласник РС“, број 145/14) и Закон о енергетици („Службени гласник РС“, бр. 57/11, 80/11-исправка, 93/12 и 124/12, престао да важи осим одредаба члана 13. став 1. тачка 6) и став 2. у делу који се односи на тачку 6) и члан 14. став 2.), Правилник о техничким нормативима при истраживању и експлоатацији нафте, земних гасова и слојних вода („Службени лист СФРЈ“, бр. 43/79, 41/81 и 15/82) и Правилника о изградњи постројења за запаљиве течности и о складиштењу и претакању запаљивих течности („Службени лист СФРЈ“, бр. 24/71 и 29/71).

Потребно је испунити следеће техничке услове:

Заштитни појас цевовода јесте прописани простор ширине по 200 m са једне и друге стране цевовода, мерено од осе цевовода, у коме други објекти (густина насељености -изграђености) утичу на његову сигурност.

Радни појас је минимални простор дуж трасе цевовода и каблова за њихово одржавање.

На местима укрштања сви цевоводи морају бити смештени у заштитну цев која је изолована од корозије, одговарајуће чврстоће и пречника. Заштитне цеви, које се постављају ради преузимања спољних оптерећења, морају се прорачунати према максималном оптерећењу које је могуће на том делу саобраћајнице.

Заштитне цеви морају бити на дубини од најмање 1,35 m мерено од најниже коте коловоза до највише тачке заштитне цеви. Крајеви заштитне цеви морају бити заптивени, а у међупростору морају бити постављени дистантни прстенови. Контролне одушне цеви морају бити извучене из међупростора са обе стране пута на одстојању од мин 5,0 m од ивице коловоза, односно 3 m од планума пута, са отворима окренутим надоле и постављене

Укрштање и паралелно вођење линијског дела гасовода са осталим инфраструктурним објектима спроводи се у складу са Правилником о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar („Службени гласник РС“, број 37/13).

на висину од 2,0 m изнад коте терена. Заштитна цев се поставља у континуитету испод трупа у дужини ширине пута повећане за најмање по 1,0 m са обе стране од крајњих тачака планума пута (спољна ивица јарка, ножица насипа).

Ископ, затрпавање и набијање у непосредној близини постојећих цевовода вршити само ручно, а никако машинама које могу да изазову оштећења на цевоводима.

У појасу бушотине ширине 30,0 m, мерено од осе бушотине, не смеју се налазити, односно лоцирати саобраћајнице (путни појас).

На месту укрштања приступног пута до надземног објекта нафтовода и гасовода са укопаним цевоводом, цевовод се поставља у заштитну цев. Дужина заштитне цеви мора бити већа од ширине коловоза за по 1 m с једне и с друге стране, рачунајући од спољне ивице путног појаса. Угао укрштања између осе приступног пута и осе постојећег укопаног цевовода или кабла мора да износи 90°, односно минимално 60°.

Приликом укрштања приступног пута до надземног објекта нафтовода и гасовода са укопаним цевоводом или каблом минимална дубина, мерено до горње ивице заштитне цеви, мора да износи и то:

- од најниже тачке дна одводних јарака пута 1,0 m;
- од најниже тачке горње ивице пута 1,35 m.

Приликом паралелног вођења приступног пута до надземног објекта нафтовода и гасовода са укопаним цевоводом или каблом одстојање не сме бити мање од 5,0 m, рачунајући од спољне ивице путног појаса. Приликом паралелног вођења приступног пута до надземног објекта нафтовода и гасовода са надземним деловима цевовода одстојање не сме бити мање од 30,0 m, рачунајући од спољне ивице путног појаса.

На месту укрштања будућег нафтовода и гасовода и оптичких каблова са постојећим приступним путем према бушотини, односно производном објекту у власништву НИС а.д. Нови Сад предвидети подбушивање и увлачење заштитне цеви са нафтоводом и гасоводом, односно оптичким каблом. Заштитну цев положити на минималној дубини од 1,35 m мерено од најниже тачке горње ивице пута до горње ивице заштитне цеви, односно на минималној дубини од 1,0 m мерено од најниже тачке дна одводног јарка пута до горње ивице заштитне цеви. Контролне цеви (одушне луле) заштитне цеви нафтовода и гасовода поставити на одстојању најмање 5,0 m од крајње ивице коловозне траке. Укрштање нафтовода и гасовода и оптичког кабла са приступним путем извести под углом од 90°, односно минимално 60°.

Приликом израде техничке документације и извођења радова обезбедити несметан путни прилаз према бушотинама, односно производним објектима у власништву НИС-а а.д. Нови Сад.

Ископ, затрпавање и набијање испод, изнад и у непосредној близини постојећег уклопаног цевовода или кабла може се вршити само ручно, а никако машинама које могу да изазову оштећења на цевопроводима или кабловима.

Пре почетка радова неопходно је на траси будућег пута и приступних путева проверити ручним ископом („шлицовање“) положај постојећих цевовода и каблова. у власништву НИС а.д. Нови Сад.

Приликом затрпавања цевовода, односно кабла на местима укрштања извести тампон слој од песка (рефулисани песок) дебљине 0,20 m испод и изнад цеви.

Приликом извођења радова потребно је да се радни појас формира тако да тешка механизација не прелази преко постојећих цевовода на местима где нису заштићени.

Током извођења радова водити рачуна о ознакама за обележавање цевовода на његовој траси. Изнад цевовода или каблова не сме се градити нити постављати привремени и трајни објекти.

У појасу објеката за сабирање, припрему и транспорт нафте, односно гаса ширине 10,0 m мерено од ивице ограде објеката, не могу се лоцирати и градити путни појас и заштитни појас далековода и телефонских линија.

У појасу бушотине ширине 15,0 m, мерено од осе бушотине, не може се лоцирати и градити путни појас. У зони бушотине ширине 30,0 m, мерено од осе бушотине, не смеју се лоцирати и градити надземни објекти и лоцирати заштитни појас далековода и телефонских линија. Приликом извођења радова не смеју се у зони опасности бушотине ширине 7,5 m, мерено од осе, налазити материје, уређаји, извори отвореног пламена и варницења и све остало што може проузроковати пожар или омогућити његово ширење.

2.2.4. Електронска комуникациона (ЕК) инфраструктура

Основни услови и правила грађења за електронску комуникациону инфраструктуру на овој деоници:

- ЕК мрежа ће се у потпуности градити подземно на подручју Просторног плана;
- укрштање са државним путевима извести искључиво механичким подбушивањем испод трупа пута, тако да минимална дубина предметних инсталација и заштитне цеви од најниже горње коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,35-1,50 m, у зависности од конфигурације терена;
- при паралелном вођењу електронске комуникационе каблове полагајати најмање 3,0 m од државних путева I и II реда (крајња тачка попречног профила - изузетно ивица коловоза), односно у складу са условима надлежног предузећа за путеве. Од осталих путева min.1,0 m по условима надлежног предузећа;
- минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) од коте дна канала до горње коте заштитне цеви износи 1,00-1,20 m;
- укрштање планираних инсталација удаљити од укрштања постојећих инсталација на мин. 10,00 m;
- ако постоје трасе, нове електронске комуникационе каблове полагајати у исте;
- у коридору саобраћајнице електронски комуникациони каблови се могу постављати у плитком рову (микророву);
- у циљу обезбеђења потреба за новим прикључцима на електронску комуникациону мрежу и преласка на нову технологију развоја у области електронских комуника-

ција, потребно је обезбедити приступ свим планираним објектима путем канализације од планираног окна до просторије планиране за смештај електронско комуникационе опреме унутар парцела корисника;

- за потребе удаљених корисника, ван насеља, може се градити бежична (PP) електронска комуникациона мрежа;
- при паралелном вођењу електронских комуникационих и електроенергетских каблова до 10 kV најмање растојање мора бити 0,50 m и 1,0 m за каблове напона преко 10 kV;
- при укрштању најмање вертикално растојање од електроенергетског кабла мора бити 0,50 m, а угао укрштања око 90°;
- при укрштању електронског комуникационог кабла са цевопроводом гасовода, водовода, канализације, вертикално растојање мора бити најмање 0,30 m;
- при приближавању и паралелном вођењу електронског комуникационог кабла са цевопроводом гасовода, водовода и канализацијом хоризонтално растојање мора бити најмање 0,50 m;
- електронска комуникациона може бити постављена у помоћни објекат у оквиру комплекса или парцеле;
- ако се електронска комуникациона опрема поставља у засебан комплекс на слободностојећи антенски стуб, исти мора бити ограђен;
- антенски стубови поред саобраћајнице могу се градити на растојању (мерено од спољне ивице земљишног појаса пута), које не може бити мање од висине стуба ДВ;
- напајање електричном енергијом обезбедити са нисконапонске мреже 0,4 kV или из трафостанице 20/0,4 kV;
- до комплекса обезбедити приступни пут мин. ширине 3 m до најближе јавне саобраћајнице.

V ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

1. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИР ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ И УЧЕСНИЦИ У ИМПЛЕМЕНТАЦИЈИ

Имплементација Просторног плана представља процес примене и спровођења циљева и решења утврђених Просторним планом. Реализација овог процеса захтева дефинисање система управљања просторним развојем (у оквиру актуелног законодавства и институционалног амбијента), затим утврђивање потребних активности, мера и инструмената за имплементацију, утврђивање приоритета у имплементацији, као и утврђивање учесника у процесу имплементације.

Управљање просторним развојем се заснива на постојећем систему управљања у Републици Србији и подразумева координирање активности различитих нивоа органа државне управе у процесу коришћења, уређења, развоја и заштите планског подручја:

- државни ниво – ресорна министарства Владе Републике Србије;
- покрајински ниво – ресорни секретаријати Покрајинске Владе;
- ниво локалних самоуправа – ресорна одељења и службе локалне самоуправе.

Управљање просторним развојем представља процес доношења одлука, заснованих на потреби реализације циљева и планских решења утврђених Просторним планом. Кључни учесници у остваривању планских решења су следећи учесници у имплементацији Просторног плана:

- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (које, између осталог, обавља и послове државне управе у области железничког, друмског, водног и ваздушног саобраћаја, који се односе на: уређење и обезбеђење саобраћајног система и реализацију пројеката изградње саобраћајне инфраструктуре);³²
- Министарство трговине, туризма и телекомуникација;
- Министарство привреде;

32. Закон о министарствима

- Покрајински секретаријат за урбанизам и заштиту животне средине;
- Покрајински секретаријат за енергетику, грађевинарство и саобраћај;
- Покрајински секретаријат за пољопривреду, водопривреду и шумарство;
- Покрајински секретаријат за привреду, запошљавање и равноправност полова;
- ЈП „Путеви Србије“;
- Јединице локалне самоуправе са подручја Просторног плана;
- Институције које су учествовале у процедури израде Просторног плана издавањем услова и података од значаја за планско решење;
- Институције које ће учествовати у поступку израде и контроле техничке документације.

Институционална подршка се односи на активно учешће свих субјеката који су наведени као учесници у имплементацији овог Просторног плана.

2. СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА

2.1. СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА

Предмет Просторног плана је коридор путне инфраструктуре државног пута на основном путном правцу некадашњег М-24 и Р-112. Остале намене површина у обухвату Просторног плана дефинисане су важећим просторним и урбанистичким плановима.

Просторни планови посебне намене³³ чији делови се преклапају са овим Просторним планом, као и делови просторних планова јединица локалне самоуправе³⁴, који су у обухвату Прос-

Табела 30: Спровођење планских решења

Путна деоница	Начин спровођења	ППППН	Директна примена из Просторног плана	Деонице за детаљну разраду
Ђала-Киќинда	Деоница из Генералног пројекта се спроводи директно, за реконструкцију и рехабилитацију		•	
Неизграђена деоница Аутопут Е75-Сента	Директно из Просторног плана (на основу правила из овог Плана)		•	
Сента-Киќинда	на основу детаљне разраде			•
Киќинда-Зрењанин	Директно из Просторног плана, осим за обилазнице око Башаида и Меленаца (на основу детаљне разраде)		•	•
Зрењанин (обилазница)	на основу детаљне разраде			•
Зрењанин-Панчево	Директно из Просторног плана, осим за обилазнице око Орловата, Уздина, Ковачице, Црепаје и Качарева (на основу детаљне разраде)		•	•
Панчево	Деоница која се поклапа са Е 70, на основу ППППН Е70 Београд – Румунска граница	•		•
Панчево-Ковин	на основу детаљне разраде			•
(Нови Сад) - Зрењанин – граница са Румунијом	Након дефинисања трасе путне деонице Зрењанин-граница са Румунијом, на основу ППППН	•		

Планом су предвиђене деонице за директно спровођење по постојећој траси и могу се реализовати само у оквиру постојећих профила.

Деонице за директну примену приказане су на графичком прилогу (реферална карта 4: Спровођење Плана). Основни критеријум за одређивање деоница за директну примену су били

торног плана, усклађују се с овим Просторним планом у делу саобраћајне инфраструктуре, а у осталим деловима остају на снази (реферална карта 4: Спровођење Плана). До усклађивања са решењима, правилима и смерницама Просторног плана, важећи плански документи се не могу примењивати у деловима који су у супротности са планским решењима, правилима и смерницама Просторног плана која се односе на коридор путне инфраструктуре државног пута на основном путном правцу некадашњег М – 24 и Р 112.

Просторним планом посебно се утврђују услови и мере заштите, коришћења и уређења простора који се одређује за посебну намену (коридор пута). За преостали простор у границама Просторног плана, по питању намене земљишта, надлежни државни органи доношењем планова дефинишу начин уређења и коришћења простора, његове заштите и изградње.

Деоница пута Нови Сад - Зрењанин – граница са Румунијом и обилазница око Панчева (као деоница аутопутског коридора Е 70) биће предмет просторних планова подручја посебне намене, што је утврђено плановима вишег реда (ППРС и РПП АПВ).

Спровођење Просторног плана (реферална карта 4: Спровођење Плана), односно његова реализација одвијаће се:

- директним путем, (за делове територије за које није предвиђена детаљна разрада);
- разрадом планских решења одговарајућом детаљном разрадом (делови територије у обухвату Просторног плана који захтевају нову регулацију);
- израдом Просторних планова посебне намене за деонице које су наведене у наредној табели.

елементи на основу којих је могуће прецизније утврдити елементе за директну примену Просторног плана, као што су за деоницу Сента-Суботица:

- постојање пројектне документације;
- дефинисан путни појас.

33. Просторни планови посебне намене који су наведени у Поглављу I Полазне основе, тачка 2.2. Планска документација од значаја за израду плана, подтачке: 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 и 2.7

34. Градови: Суботица, Зрењанин, Панчево, и општине: Сента, Кањижа, Чока, Нова Црња, Нови Бечеј, Жабал, Житиште, Ковачица, Ковин

За директну примену Просторног плана одређене су и постојеће деонице пута за реконструкцију и рехабилитацију – реферална карта 4: Спровођење Плана, уколико се налазе у постојећој регулацији пута.

2.2 СМЕРНИЦЕ ЗА ДЕТАЉНУ РАЗРАДУ

Овим Просторним планом за подручје посебне намене простора се прописује обавезна детаљна разрада за поједине деонице за које је неопходно дефинисати грађевинско земљиште, односно тамо где је неопходно разграничити јавно од осталог грађевинског земљишта (Реферална карта 4: Спровођење Плана).

Планиране капацитете сегмената државног пута - обилазница насељених места, потребно је, осим у складу са Законом о планирању и изградњи, изградити и у складу са законом и прописима, који ближе регулишу проблематику пројектовања и изградње саобраћајница.

Осим резервације простора за коридоре обилазница, основне смернице за пројектовање и изградњу планираних деоница директно су везане за:

- обезбеђивање одговарајућих геометријских и елемената пута и путних објеката;
- одговарајућа решења одводњавања, сагледавање коришћење и заштите вода и водних ресурса, заштите животне средине и односа према комуналној и осталој инфраструктури (зоне укрштања и решења истих);
- очување пољопривредних комплекса (функционално пресецање пољопривредних парцела и атарских путева).

На деоницама за које се ради детаљна разрада (реферална карта 4: Спровођење плана) може доћи до померања осовине пута, предмета Просторног плана, у складу са пројектном документацијом која следи након Генералног пројекта и условима управљача пута.

Пратећи садржаји – Одморишта, ССГ-ма

Изградњи нових садржаја може се приступити на основу претходно урађеног плана детаљне регулације, уз придржавање општих услова за садржаје јавног пута, који су наведени у тачки 1.6.2. Садржаји за потребе корисника државног пута, као и посебних услова који се прибављају од управљача пута (у складу са рангом и категоријом јавног пута).

Код постојећих садржаја, ако се мења регулација, обавезна је израда ПДР-а, а ако то није случај реконструкција се обавља на основу урбанистичког пројекта.

Гранични прелази

Службе на граничним прелазима у обухвату Просторног плана захтевају одговарајуће објекте у оквиру комплекса граничних прелаза, при чему ће њихова величина, садржај и остали захтеви бити дефинисани израдом одговарајуће урбанистичке и пројектне документације.

3. ПРИОРИТЕТНА ПЛАНСКА РЕШЕЊА И ПРОЈЕКТИ

Програмом развоја АП Војводине 2014-2020. године са Акционим планом за реализацију приоритета Програма развоја АП Војводине 2014-2020. године („Службени лист АПВ“, број 13/2014) дефинисани су следећи приоритети:

- планирање, изградња, реконструкција и модернизација путне инфраструктуре у АП Војводини, подизање нивоа квалитета путне инфраструктуре у циљу повећања нивоа безбедности саобраћаја, сачување основне вредности саобраћајница и повећање нивоа саобраћајне приступачности, као и равномерни регионални развој и
- планирање, изградња и развој логистичке инфраструктуре у АП Војводини у циљу интегралног приступа решавању транспортних потреба привреде АПВ, смањена трошкова и подизања конкурентности.

У складу са напред наведеним, као и са приоритетима из ППРС и РПП АПВ у спровођењу циљева и планских решења, као и у примени мера и инструмената, норматива и стандарда, приоритет има:

- обезбеђење неопходних услова и смањење на прихватљиви ниво просторних ограничења за изградњу, опремање и функционисање инфраструктурног система у коридору у складу са законским прописима, општим развојним одређењима и поставкама Просторног плана;
- обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење Просторног плана, као и услова за наставак започетих истраживања и пројекта од интереса за развој подручја.

Приоритет у динамици реализације изградње у оквиру коридора државног пута „Банатске магистрале“, узимајући у обзир претходне активности у циљу алокације транзита из урбаних агломерација, а у складу са ППРС и РПП АПВ представља изградња обилазница (сегмената путне мреже) око урбаних центара.

За обилазне саобраћајне капацитете – обилазнице, сегменте путне мреже око урбаних центара обавезна је израда студијско-техничке документације, које ће одредити оптимална решења траса. Следећи корак у реализацији ових активности је израда планова детаљне регулације и пројектно-техничке документације.

Мере које ће допринети побољшању укупног стања транспортних система, посебно путне инфраструктуре су:

1. Обнова, реконструкција и модернизација следећих путних праваца³⁵:

- ДП бр.24;
- ДП бр.7;
- ДП бр.7.1;
- ДП бр.1.9;
- ДП бр.3;
- ДП бр.111;
- ДП бр.112;
- ДП бр.114;
- ДП бр.114.1;
- ДП бр.115;
- ДП бр.119;
- ДП бр.119.3;
- ДП бр.122;
- ДП бр.123;
- ДП бр.123.1;
- ДП бр.123.4;
- ДП бр.124.

2. Изградња следећих путних праваца³⁶:

- деоница ДП I реда бр. 24 од Суботице до Сенте (петља „Исток“ – укрштање са ДП II реда бр.119) - изградња неизграђене деонице;
- обилазница ДП II реда бр.111 и бр.112 око Новог Кнежевца – изградња;
- обилазница ДП II реда бр.112 око Чоке – изградња;
- обилазница ДП бр.24 и бр.3 око Кикинде – изградња;
- обилазница ДП бр.24 око Башаида – изградња;
- обилазница ДП бр.24 и бр.7 око Зрењанина – изградња неизграђених сегмената прстена око Зрењанина;
- обилазница ДП бр.24 и бр.19 око Панчева – изградња неизграђених сегмената прстена око Панчева;
- обилазница ДП бр.24 око Баваништа – изградња.

35. Конкретизација ових активности у реализацији подразумева рехабилитацију коловоза, одржавање, комплетирање недостајућих путних елемената, усклађивање захтеваних карактеристика свих државних путева, као и свих објеката на мрежи државних путева (мостови надвожњаци и др).

36. РПП АП Војводине („Службени лист АПВ“, број 22/11) и ПП ИК Е-75 („Службени гласник РС“, број 69/03) утврђено је решење укрштања ДП I реда М-24 и аутопута Е-75 на петљи „Југ“. Уредбом о утврђивању ПП ИК Е-75 („Службени гласник РС“, број 81/15), Студијом оправданости и идејним пројектом за изградњу У крака Е-75, деоница гранични прелаз Келебија – петља Суботица „Југ“ укрштање М-24 и Е-75 померено је на петљу Суботица „Исток“ из техничких разлога.

У погледу динамике спровођења планских решења Просторног плана предвиђа се фазна реализација. Одређивање приоритета изградње по деоницама и етапност реализације је у надлежности управљача путева и органа државне управе.

Реализација ових мера у наредном средњорочном периоду утицаће на подизање нивоа квалитета услуге одвијања саобраћаја, безбедности одвијања и смањења негативних утицаја саобраћаја у насељима. Допунски ефекти ових активности су убрзање економског развоја и повећање саобраћајне тражње.

4. МЕРЕ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ

Реализација функција и садржаја мреже саобраћајних коридора има карактер развојног прага, обзиром на значај инфраструктуре као неопходног услова за развој подручја. Без реализације мреже саобраћајних коридора, не могу се очекивати значајни развојни ефекти у другим областима привређивања. Органи државне управе, у складу са својим нивоом, овлашћењима, обавезама и одговорностима, морају бити координатори планираних активности и актера у процесу имплементације. Активности свих нивоа управљања морају да буду и вертикално и хоризонтално међусобно усклађене.

За успостављање саобраћајног коридора који је предмет овог Просторног плана, примарну одговорност у реализацији имају учесници наведени у тачки 1. Институционални оквир имплементације и учесници у имплементацији.

Просторни план је определио планирани правац државног пута I реда на основу урађеног и ревидованог Генералног пројекта и сходно томе представља документ на основу кога ће се покренути реализација – изградња основног правца државног пута I реда, као и израда техничке документације у складу са Законом о планирању и изградњи.

Б) ПРИЛОГ

Табела 31: Табела укрштаја планираног пута са саобраћајном и осталом инфраструктуром

Редни број	Објекат	Оријентациона стационача У Просторном плану	Врста укрштаја	Израђеност
1.	Државни пут 2.реда бр.103/(Р-112)	0+320	Укрштање са путем	планирано
2.	Општински пут	4+350	Укрштање са путем	планирано
3.	Државни пут 2.реда бр.103/(Р-112)	7+350	Укрштање са путем	планирано
4.	Главни канали	8+150	Укрштање са водом	планирано
5.	Државни пут 2.реда бр.103/(Р-112)	11+220	Укрштање са путем	постојеће
6.	Државни пут 2.реда бр.103/(Р-112)	13+120	Укрштање са путем	постојеће
7.	Државни пут 1.реда бр.13/(Р-112)	14+320	Укрштање са путем	постојеће
8.	Државни пут 1.реда бр.13/(Р-112)	17+190	Укрштање са путем	планирано
9.	Главни канали	22+625	Укрштање са водом	планирано
10.	Државни пут 1.реда бр.13/(Р-112)	25+390	Укрштање са путем	планирано
11.	Државни пут 1.реда бр.13/(М-24)	27+050	Укрштање са путем	постојеће
12.	Гасовод високог притиска	29+485	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
13.	Насип	30+920	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
14.	Далековод 110 kv	36+335	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
15.	Државни пут 1.реда бр.13/(М-24)	39+605	Укрштање са путем	планирано
16.	Насип	42+720	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
17.	Далековод 110 kv	44+245	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
18.	Државни пут 1.реда бр.13/(М-24)	44+625	Укрштање са путем	планирано

Планирани путни правац Зрењанин – румунска граница (наставак некадашењег пута М-7 / ДП 16 реда бр. 12) се преузима из ППРС, као плана вишег реда као стратешки правац развоја путне инфраструктуре.

Просторни план спроводиће се обавезним уграђивањем његових одредби у:

- планове и програме јавних предузећа у области инфраструктуре (саобраћај, водопривреда, електропривреда, телекомуникације, енергетике и др.);
- посебне планове, програме, пројекте и основе за поједине области (пољопривредног, водног и шумског земљишта, рекултивацију деградираног земљишта, заштиту животне средине, зоне заштићених природних и културних добара и др.).

Средства за финансирање приоритетних пројеката просторног уређења, обезбедиће се из буџета и других извора финансирања - буџета Републике Србије, АП Војводине, локалних самоуправа и посебних фондова.

Стратешко опредељење Србије, као државе кандидата за чланство у ЕУ, да искористи могућности приступа читавом низу специфичних фондова, конституисаних управо као подршка просторном развоју, са циљем да се унапреде и усугласе постојеће и потенцијалне просторне структуре са европским, те је неопходно обезбедити стратешке пројекте којима би се конкурисало за подршку из ових фондова. Део тих пројеката предложен је овим Просторним планом.

19.	Државни пут 1. реда бр. 13/(М-24)	46+400	Укрштање са путем	планирано
20.	Главни канали и мањи водотоци	46+660	Укрштање са водом	постојеће
21.	Главни канали и мањи водотоци	50+180	Укрштање са водом	постојеће
22.	Главни канали и мањи водотоци	51+680	Укрштање са водом	постојеће
23.	Државни пут 1. реда бр.13/(М-24)	52+955	Укрштање са путем	планирано
24.	Главни канали и мањи водотоци	57+775	Укрштање са водом	постојеће
25.	Гасовод високог притиска	62+225	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
26.	Нафтовод	65+350	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
27.	Гасовод високог притиска	65+520	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
28.	Државни пут 1. реда бр.15/(М-3)	66+235	Укрштање са путем	постојеће
29.	Регионална пруга бр.2	67+625	Укрштање са пругом	постојеће
30.	Државни пут 1. реда бр.13/(М-24)	68+730	Укрштање са путем	планирано
31.	Државни пут 1. реда бр.13/(М-24) ³⁷	69+925	Укрштање са путем	постојеће
32.	Општински пут	71+995	Укрштање са путем	планирано
33.	Гасовод високог притиска ДГ-01-02	73+380	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
34.	Главни канали и мањи водотоци - Главни Тополски	76+110	Укрштање са водом	постојеће
35.	Општински пут	76+345	Укрштање са путем	планирано
36.	Општински пут	81+635	Укрштање са путем	постојеће
37.	Државни пут 1. реда бр.13/(М-24)	82+335	Укрштање са путем	постојеће
38.	Речни ток - Шећерански канал	82+450	Укрштање са водом	постојеће
39.	Гасовод високог притиска МГ-01	85+390	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
40.	Нафтовод ПВ-01	85+400	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
41.	Цевовод за транспорт CO2 Продуктовод ПВ-01	85+410	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
42.	Државни пут 2. реда бр.117/(Р-114.1)	87+150	Укрштање са путем	постојеће
43.	Цевовод за транспорт CO2 Продуктовод ПВ-01	87+170	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
44.	Нафтовод ПВ-01	87+180	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
45.	Гасовод високог притиска МГ-01	87+190	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
46.	Гасовод високог притиска РГ-01-12	88+995	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
47.	Државни пут 1. реда бр.13/(М-24)	90+215	Укрштање са путем	постојеће
48.	Главни канали и мањи водотоци - канал К-2	95+855	Укрштање са водом	постојеће
49.	Државни пут 1. реда бр.13/(М-24)	99+440	Укрштање са путем	постојеће
50.	Гасовод високог притиска	100+720	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
51.	Далековод 110 kv 143	102+370	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
52.	Главни канали и мањи водотоци - Канал М Главни	104+525	Укрштање са водом	постојеће
53.	Државни пут 1. реда бр.13/(М-24)	105+000	Укрштање са путем	постојеће
54.	Гасовод високог притиска МГ-01	106+125	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
55.	Цевовод за транспорт CO2 Продуктовод ПВ-01	108+175	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће

37. Укрштаји од р.бр.1-31 су дефинисани по постојећим трасама ДП бр.13 (М-24) и бр.103 (Р-112) и као такви су узети из Генералног пројекта

56.	Гасовод високог притиска ДВ-04	108+195	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
57.	Гасовод високог притиска РГ-02	108+215	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
58.	Гасовод високог притиска МГ-02	108+235	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
59.	Општински пут	109+260	Укрштање са путем	постојеће
60.	Гасовод високог притиска МГ-01	111+115	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
61.	Гасовод високог притиска РГ-01-03	111+125	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
62.	Државни пут 1. реда бр.13/(М-24)	111+135	Укрштање са путем	постојеће
63.	Гасовод високог притиска	111+600	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
64.	Далековод 110 kv 142/3	112+895	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
65.	Гасовод високог притиска РГ-01-03	114+225	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
66.	Општински пут	114+235	Укрштање са путем	постојеће
67.	Далековод 110 kv 143	114+645	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
68.	Далековод 110 kv	114+845	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
69.	Далековод 110 kv 192	115+765	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
70.	Далековод 400 kv	115+835	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
71.	Далековод 400 kv	116+220	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
72.	Далековод 400 kv	116+920	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
73.	Државни пут 1. реда	118+160	Укрштање са путем	планирано
74.	Општински пут	119+080	Укрштање са путем	планирано
75.	Државни пут 1. реда бр.12/(М-7)	120+075	Укрштање са путем	постојеће
76.	Гасовод високог притиска РГ-01-021	120+090	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
77.	Гасовод високог притиска РГ-01-021	120+240	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
78.	Државни пут 1. реда бр.18/(М-7.1)	121+940	Укрштање са путем	постојеће
79.	Далековод 400 kv	121+955	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
80.	Далековод 220 kv 254	122+415	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
81.	Далековод 110 kv	122+815	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
82.	Регионална пруга бр.2	123+175	Укрштање са пругом	постојеће
83.	Главни канали и мањи водотоци - Александровачки	124+190	Укрштање са водом	постојеће
84.	Општински пут	125+155	Укрштање са путем	планирано
85.	Далековод 110 kv	126+295	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
86.	Далековод 110 kv	127+050	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
87.	Општински пут	128+700	Укрштање са путем	постојеће
88.	Далековод 110 kv	130+610	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
89.	Државни пут 1. реда бр. 130/(М-24)	130+935	Укрштање са путем	постојеће
90.	Општински пут	136+575	Укрштање са путем	планирано

91.	Државни пут 1. реда бр. 130/(М-24)	139+180	Укрштање са путем	постојеће
92.	Регионална пруга бр.2	140+630	Укрштање са пругом	постојеће
93.	Општински пут	141+750	Укрштање са путем	постојеће
94.	Речни ток - Тамиш	142+350	Укрштање са водом	постојеће
95.	Државни пут 1. реда бр.130/(М-24)	143+260	Укрштање са путем	постојеће
96.	Државни пут 1. реда бр.130/(М-24)	145+830	Укрштање са путем	постојеће
97.	Гасовод високог притиска	149+755	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
98.	Општински пут	149+820	Укрштање са путем	постојеће
99.	Пројектовани канали	150+700	Укрштање са водом	планирано
100.	Речни ток - Надела	150+715	Укрштање са водом	постојеће
101.	Државни пут 1. реда бр.130/(М-24)	153+805	Укрштање са путем	постојеће
102.	Државни пут 1. реда бр.130/(М-24)	156+600	Укрштање са путем	постојеће
103.	Некатегорисана пруга	160+305	Укрштање са пругом	постојеће
104.	Државни пут 2.реда бр.129/(Р-110)	161+180	Укрштање са путем	постојеће
105.	Далековод 110 kv	163+280	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
106.	Државни пут 1. реда бр. 130/(М-24)	164+450	Укрштање са путем	постојеће
107.	Далековод 110 kv	165+655	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
108.	Општински пут	165+670	Укрштање са путем	постојеће
109.	Далековод 110 kv 1001	165+800	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
110.	Далековод 110 kv 1145/1	165+900	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
111.	Државни пут 1. реда бр.130/(М-24)	168+025	Укрштање са путем	постојеће
112.	Главни канали и мањи водотоци - Црепајски 7	169+935	Укрштање са водом	постојеће
113.	Главни канали и мањи водотоци - Црепајски 6	170+790	Укрштање са водом	постојеће
114.	Далековод 110 kv 1145/1	171+130	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
115.	Далековод 220 kv 254	171+360	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
116.	Гасовод високог притиска	171+580	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
117.	Далековод 400 kv	171+730	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
118.	Главни канали и мањи водотоци - Ливаде	172+060	Укрштање са водом	постојеће
119.	Главни канали и мањи водотоци - Споредно Црепајски	172+990	Укрштање са водом	постојеће
120.	Општински пут	175+220	Укрштање са путем	постојеће
121.	Државни пут 1. реда бр.10/(М-1.9)	182+990	Укрштање са путем	постојеће
122.	Магистрална пруга бр.6 (Е-66)	183+090	Укрштање са пругом	постојеће
123.	Међународни државни пут 1. реда	183+560	Укрштање са путем	планирано
124.	Гасовод високог притиска	184+010	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
125.	Гасовод високог притиска	186+665	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
126.	Главни канали и мањи водотоци - Наритак	188+950	Укрштање са водом	постојеће
127.	Цевовод за транспорт CO2 Продуктовод ХИП-Рум	189+750	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
128.	Гасовод високог притиска МГ-01	189+820	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
129.	Гасовод високог притиска ДГ-01-03	189+970	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
130.	Пројектовани канали	190+160	Укрштање са водом	планирано

131.	Далековод 110 kv 254	190+335	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
132.	Пројектовани канали	191+775	Укрштање са водом	планирано
133.	Главни канали и мањи водотоци - Доловачки Бегеј	192+805	Укрштање са водом	постојеће
134.	Општински пут	193+415	Укрштање са путем	постојеће
135.	Далековод 400 kv	193+540	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
136.	Главни канали и мањи водотоци - Канал Н	193+790	Укрштање са водом	постојеће
137.	Гасовод високог притиска	193+900	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
138.	Државни пут 1. реда бр.14/(М-24)	193+925	Укрштање са путем	постојеће
139.	Далековод 400 kv	194+675	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
140.	Међународни државни пут 1. реда	194+770	Укрштање са путем	планирано
141.	Далековод 400 kv	195+020	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
142.	Гасовод високог притиска	195+030	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
143.	Општински пут	198+750	Укрштање са путем	планирано
144.	Нафтовод	199+475	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
145.	Далековод 400 kv	201+175	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
146.	Далековод 400 kv 453	201+870	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
147.	Далековод 110 kv 1129	202+305	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
148.	Локална пруга-планирана	203+285	Укрштање са пругом	планирано
149.	Општински пут	206+860	Укрштање са путем	планирано
150.	Главни канали и мањи водотоци - Главни к Веровац	207+765	Укрштање са водом	постојеће
151.	Траса ТН ГАСОВОДА ЈУЖНИ ТОК	210+815	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
152.	Општински пут	211+810	Укрштање са путем	постојеће
153.	Гасовод високог притиска	212+845	Укрштање са осталом инфраструктуром	планирано
154.	Гасовод високог притиска	218+580	Укрштање са осталом инфраструктуром	постојеће
155.	Речни ток - Дунав	220+480	Укрштање са водом	постојеће

Табела 32: Списак координата преломних тачака обухвата детаљне разраде

Број тачке	Y	X
1	7423994.90	5089089.08
2	7423845.04	5089239.53
3	7423710.91	5089441.03
4	7423583.03	5089646.59
5	7423455.15	5089852.15
6	7423316.65	5090050.49
7	7423146.55	5090222.25
8	7422964.31	5090381.56
9	7422798.82	5090557.97
10	7422638.95	5090739.70
11	7422467.23	5090910.30
12	7422293.30	5091078.70
13	7422119.38	5091247.09
14	7421945.46	5091415.49
15	7421771.53	5091583.89
16	7421597.61	5091752.29
17	7421420.34	5091917.11
18	7421242.07	5092080.89
19	7421082.27	5092262.35
20	7420932.31	5092452.40
21	7420791.42	5092648.80
22	7420617.93	5092817.49
23	7420426.23	5092965.26
24	7420232.77	5093110.80
25	7420039.31	5093256.33
26	7419845.85	5093401.87
27	7419652.39	5093547.40
28	7419458.93	5093692.94
29	7419265.47	5093838.47
30	7419072.01	5093984.01
31	7418878.60	5094129.60
32	7418686.10	5094276.40
33	7418493.59	5094423.20
34	7418301.09	5094570.00
35	7418109.45	5094717.90
36	7417921.88	5094870.92
37	7417725.94	5095013.03
38	7417527.59	5095151.82
39	7417330.42	5095292.27
40	7417136.34	5095436.97
41	7416942.26	5095581.68
42	7416748.61	5095726.96
43	7416555.18	5095872.54
44	7416361.75	5096018.12
45	7416170.05	5096165.96
46	7415967.20	5096297.15
47	7415739.89	5096378.30
48	7415499.75	5096403.17
49	7415260.59	5096369.85

50	7415028.88	5096299.80
51	7414797.47	5096228.67
52	7414566.07	5096157.55
53	7414334.08	5096088.39
54	7414096.45	5096044.82
55	7413855.20	5096055.68
56	7413616.78	5096097.45
57	7413378.83	5096142.02
58	7413140.88	5096186.59
59	7412902.93	5096231.16
60	7412667.20	5096285.36
61	7412455.61	5096399.79
62	7412286.80	5096572.83
63	7412129.55	5096756.89
64	7411972.29	5096940.95
65	7411808.67	5097119.24
66	7411632.34	5097285.05
67	7411452.65	5097447.28
68	7411272.96	5097609.51
69	7411091.76	5097770.00
70	7410900.65	5097918.43
71	7410698.05	5098050.83
72	7410486.62	5098168.69
73	7410274.66	5098285.62
74	7410069.85	5098414.56
75	7409867.79	5098547.90
76	7409665.74	5098681.24
77	7409463.68	5098814.59
78	7409264.29	5098951.85
79	7409069.29	5099095.32
80	7408874.29	5099238.79
81	7408675.89	5099377.49
82	7408476.45	5099514.71
83	7408277.01	5099651.94
84	7408077.56	5099789.16
85	7407878.12	5099926.39
86	7407678.51	5100063.37
87	7407478.71	5100200.06
88	7407278.91	5100336.76
89	7407079.11	5100473.46
90	7406879.30	5100610.15
91	7406679.50	5100746.85
92	7406479.78	5100883.66
93	7406280.83	5101021.60
94	7406079.49	5101156.02
95	7405877.81	5101289.92
96	7405675.94	5101423.54
97	7405468.05	5101547.45
98	7405251.32	5101655.21
99	7405036.29	5101766.24
100	7404828.70	5101890.75
101	7404835.89	5101934.02

102	7405042.83	5101808.43
103	7405257.49	5101696.68
104	7405474.57	5101589.60
105	7405682.96	5101466.51
106	7405884.96	5101333.08
107	7406086.62	5101199.14
108	7406288.28	5101065.20
109	7406487.20	5100927.23
110	7406686.84	5100790.29
111	7406886.64	5100653.60
112	7407086.45	5100516.90
113	7407286.25	5100380.20
114	7407486.05	5100243.51
115	7407685.85	5100106.81
116	7407885.49	5099969.88
117	7408084.94	5099832.66
118	7408284.38	5099695.44
119	7408483.82	5099558.22
120	7408683.27	5099420.99
121	7408881.86	5099282.56
122	7409077.00	5099139.28
123	7409271.98	5098995.79
124	7409470.92	5098857.89
125	7409672.95	5098724.51
126	7409874.99	5098591.14
127	7410077.02	5098457.76
128	7410281.39	5098328.11
129	7410493.07	5098210.71
130	7410704.90	5098093.53
131	7410908.12	5097962.08
132	7411100.27	5097815.00
133	7411282.03	5097655.14
134	7411461.73	5097492.93
135	7411641.43	5097330.71
136	7411818.62	5097165.81
137	7411983.85	5096989.00
138	7412141.10	5096804.94
139	7412298.36	5096620.88
140	7412464.26	5096444.95
141	7412672.93	5096325.79
142	7412908.43	5096270.77
143	7413146.38	5096226.20
144	7413384.33	5096181.63
145	7413622.28	5096137.05
146	7413860.70	5096095.33
147	7414101.95	5096085.40
148	7414339.12	5096131.36
149	7414571.00	5096200.89
150	7414802.41	5096271.98
151	7415033.83	5096343.07

152	7415265.71	5096412.50
153	7415505.26	5096443.36
154	7415745.41	5096418.02
155	7415973.39	5096338.65
156	7416178.05	5096210.32
157	7416369.69	5096062.39
158	7416563.03	5095916.70
159	7416756.46	5095771.12
160	7416950.05	5095625.77
161	7417144.13	5095481.06
162	7417338.21	5095336.35
163	7417535.03	5095195.42
164	7417733.39	5095056.64
165	7417929.96	5094915.38
166	7418117.75	5094762.64
167	7418308.98	5094614.21
168	7418501.52	5094467.46
169	7418694.05	5094320.70
170	7418886.59	5094173.95
171	7419079.75	5094028.02
172	7419273.22	5093882.50
173	7419466.70	5093736.98
174	7419660.17	5093591.46
175	7419853.64	5093445.95
176	7420047.12	5093300.43
177	7420240.59	5093154.91
178	7420434.06	5093009.39
179	7420626.67	5092862.76
180	7420802.14	5092696.11
181	7420945.79	5092501.96
182	7421094.67	5092311.11
183	7421251.69	5092127.12
184	7421429.48	5091962.85
185	7421607.29	5091798.59
186	7421781.21	5091630.19
187	7421955.14	5091461.79
188	7422129.06	5091293.40
189	7422302.99	5091125.00
190	7422476.91	5090956.60
191	7422649.55	5090786.91
192	7422810.31	5090605.97
193	7422973.72	5090427.58
194	7423155.21	5090267.43
195	7423328.00	5090098.36
196	7423469.79	5089902.51
197	7423598.02	5089697.17
198	7423726.25	5089491.83
199	7423859.40	5089289.69
200	7423994.90	5089089.08

**ИЗВЕШТАЈ О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА
ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
МРЕЖЕ КОРИДОРА САОБРАЋАЈНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ
НА ОСНОВНОМ ПРАВЦУ ДРЖАВНОГ ПУТА
I РЕДА БР. 24 СУБОТИЦА-ЗРЕЊАНИН-КОВИН
НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

1.1. ИЗРАДА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА – ПРЕТХОДНЕ АКТИВНОСТИ

Изрази Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин (у даљем тексту: Просторни план) приступило се на основу Одлуке о изради Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин („Службени лист АПВ“, број 5/09), чији је саставни део Програм за израду Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин).

Правни основ - израда Просторног плана започета је у складу са одредбама Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 47/03 и 34/06) и Правилника о садржини и изради планских докумената („Службени гласник РС“, број 60/03). У међувремену су ступили на снагу Закон о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 72/09, 81/09-исправка и 64/10 УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14, 145/14, у даљем тексту: Закон) и Правилник о садржини, начину и поступку израде планских докумената („Службени гласник РС“, бр. 31/10, 69/10 и 16/11).

Правилником о садржини, начину и поступку израде планских докумената („Службени гласник РС“, број 31/10, 69/10 и 16/11) утврђена је садржина планских докумената. У складу са чланом 51. овог Правилника урађен је предметни Нацрт плана.

Плански основ за израду овог Просторног плана представљају: Просторни план Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10) и Регионални просторни план АП Војводине („Службени лист АПВ“, број 22/11);

У складу са Одлуком о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин на животну средину („Службени лист АПВ“, број 5/09) урађен је и Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину.

Послови израде Просторног плана и Извештаја о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину поверени су ЈП „Завод за урбанизам Војводине“, Нови Сад.

Концепт Просторног плана, као прва фаза израде Плана, верификован је на стручној контроли Комисије за стручну контролу планских докумената (Извештај о стручној контроли Концепта Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин).

У току израде Просторног плана усвојен је Генерални пројекат на Републичкој ревизионој комисији за стручну контролу техничке документације за објекте од значаја за Републику Министарства животне средине и просторног планирања у августу 2010. године.

Међузависност природно-еколошког, социјалног и економског система је посматрана у временском хоризонту од 10 година, са стратешким идејама за она решења којима се дугорочно усмерава просторни развој планског подручја у ширим регионалним оквирима.

У Просторном плану анализирани су и сагледане развојне проблематике појединих области, као и проблеми заштите и уређења планског простора, са посебним освртом на планиране коридоре саобраћајне инфраструктуре.

За изналажење оптималних стратешких опредељења у Нацрту Просторног плана коришћена је релевантна информациона, студијска и техничка документација, као и актуелна планска, урбанистичка и друга документација за ово подручје.

Израда Стратешке процене утицаја на животну средину

Одредбама Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, број 135/04 и 88/10) успостављена је обавеза израде стратешке процене утицаја за просторне планове. На основу важеће регулативе, приступило се изради стратешке процене утицаја на животну средину Просторног плана. Спроведен је поступак припреме одлуке са програмским основама за израду стратешке процене, прибављена су мишљења заинтересованих органа и организација и донета је Одлука о изради Стратешке процене утицаја ИПШПН мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин на животну средину. Израда стратешке процене поверена је ЈП „Завод за урбанизам Војводине“ - обрађивачу Плана.

Стратешка процена утицаја животну средину је процес којим се интегришу циљеви и принципи одрживог развоја у просторним плановима, с циљем избегавања, спречавања или ограничења негативних утицаја на животну средину, здравље људи, биодиверзитет, природна, културна и друга створена добра.

Значај овог процеса је због тога што се: прво, обрађују утицаји ширег значаја - кумулативни и социјални ефекти; друго, утврђују одговарајући контекст за анализу утицаја конкретних пројеката, укључујући и претходну идентификацију проблема и утицаја који заслужују виши степен детаљности у истраживању; треће, утврђује хијерархијски оквир за даље спровођење поступка и активности у области заштите животне средине на планском подручју; и четврто, омогућава се варијантна провера концепата, сценарија, стратешких опредељења и планских решења.

Стратешка процена утицаја на животну средину је инструмент којим се стварају услови за оптималну заштиту животне средине у процесу просторног планирања. У процедуралном смислу, стратешка процена утицаја на животну средину је поступак којим се обезбеђује адекватна заштита животне средине у току израде планског документа. Стратешка процена утицаја на животну средину као свеобухватан, комплексан и јединствен поступак, уводи се у праксу просторног планирања с циљем територијалне анализе планског подручја, са једне, и дефинисање решења и мера, којима ће заштита животне средине бити остварена на оптималан начин, са друге стране.

Принцип одрживог развоја, социјалне прихватљивости, економске оправданости и еколошке одрживости су законски дефинисани у смислу полазних основа просторног планирања. Са друге стране, одредбама члана 4. Закона о стратешкој процени утврђена су начела стратешке процене, и то:

- одрживог развоја,
- интегралности,
- предострожности,
- хијерархије и координације,
- јавности.

Овим начелима обезбеђује се свеобухватни инструментаријум и оквир за усклађивање техно-економских, друштвених и природних система у целокупном развоју, укључујући и локационе факторе, односно просторни развој. На принципима економичности користе се природне и створене вредности, с циљем да се сачува и унапреди квалитет животне средине за садашње и будуће генерације. То се између осталог постиже разматрањем и укључивањем кључних аспеката животне средине у припрему и

усвајање планова, пројеката и програма, утврђивањем услова за очување природних и створених вредности. Укључивањем услова заштите животне средине у просторни план кроз инструмент стратешке процене, даје се обавезујући - интегрални оквир заштите, кроз одговарајуће међусекторске планове, програме и пројекте. У превентивном смислу, свака активност је планирана, односно свако планско решење је дефинисано с циљем да се спрече или смање негативни утицаји, обезбеди рационално коришћење ресурса, а ризик од акцидената и негативних утицаја на људе сведе на минимум. Са друге стране, циљ је да се оживи депопулационо подручје, рационалним коришћењем потенцијала и обновљивих ресурса. У поступку стратешке процене остварује се координација између заинтересованих органа и организација, иако су у поступку израде Просторног плана прибављени неопходни услови. У поступку разматрања и усвајања обезбедиће се учешће јавности у поступку јавног увида и стручне расправе о Нацрту Просторног плана.

У изради Просторног плана, с обзиром на карактер подручја посебне намене – инфраструктурног коридора, пошло се пре свега, од критеријума заштите, односно избегавања и спречавања могућих утицаја на животну средину.

Са друге стране, полазећи од начела одрживог развоја и актуелних проблема и процеса у друштвено – економском комплексу на планском подручју (депопулација, неразвијено подручје, недостатак инфраструктуре), Просторним планом су дата решења за активирање развојних потенцијала уз поштовање услова заштите.

С обзиром да је плански документ у фази Нацрта, овом стратешком проценом било је могуће да се стратешка процена интегрише у свим фазама (од почетне циљне, преко дефинисања стратешких одређења и утврђивања планских решења).

Стратешка процена утицаја на животну средину ППППН мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 (Суботица-Зрењанин-Ковин) на животну средину (у даљем тексту: стратешка процена) урађена је у складу са Законом о заштити животне средине и Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину, као и Одлуком о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин на животну средину („Службени лист АПВ“, број 5/09) коју је усвојила Скупштина АП Војводине.

У складу са законским одредбама и праксом стратешке процене у Европи, Извештај о стратешкој процени утицаја ППППН мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин на животну средину структурално обрађује:

- (1) полазне основе стратешке процене (амбијентални оквир за обављање стратешке процене);
- (2) циљеве и индикаторе (аналитички и циљни оквир за анализу и дијагнозу стања, дефинисања проблема и проналажења решења);
- (3) стратешку процену утицаја (стратешка процена утицаја на животну средину у ужем смислу – дефинисање матричног оквира процене);
- (4) смернице за ниже хијерархијске нивое (утврђивање смерница, стратешког и хијерархијског оквира за обављање процене утицаја у току спровођења плана);
- (5) програм праћења стања животне средине (мониторинг – оквир за праћење спровођења плана, односно очекиваних ефеката, стварних утицаја и новог стања на планском подручју);
- (6) коришћену методологију и тешкоће у изради (концептуални и методолошки оквир коришћен у току израде стратешке процене, односно објективне тешкоће које су утицале на стратешку процену);
- (7) начин одлучивања (оквир у коме су доношене одлуке, односно учешће јавности у поступку стратешке процене);

(8) закључна разматрања и напомене (синтезни оквир стратешке процене са визијом за спровођење и унапређења стратешке процене).

2. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ

2.1. ПОВОД, ПРЕДМЕТ И РАЗЛОГ ЗА ИЗРАДУ ПЛАНА И СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

ППППН мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин дефинише стратешки прихватљиве, просторно оствариве и плански осмишљене пропозиције и управљачке механизме, заснивајући се на интегралној валоризацији свих релевантних фактора у доменима заштите, коришћења, организовања и уређења простора, са циљем одржавања еколошке равнотеже подручја кроз интерактивни повратни приступ.

Будући концепт развоја се базира на принципима интегралног приступа простору и основним структурама (економска, социјална и еколошка), односно на принципима одрживог развоја.

ППППН мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин је дугорочни плански документ којим се разрађује Просторни план Републике Србије, утврђују планска решења, смернице и правила за коришћење, организацију, уређење и заштиту простора, као и правила за изградњу на подручју Просторног плана.

Правни и плански основ

ППППН мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин се ради на основу Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14 и 145/14) и Правилника о садржини и изради планских докумената („Службени гласник РС“, број 31/10, 69/10 и 16/11) Закона о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10) и пратећих закона:

- Закон о регионалном развоју („Службени гласник РС“, бр. 51/09 и 30/10);
- Закон о локалној самоуправи („Службени гласник РС“, бр. 129/07 и 83/14-др. закон);
- Закон о утврђивању надлежности Аутономне Покрајине Војводине („Службени гласник РС“, бр. 99/09 и 67/12-УС);
- Закон о пољопривредном земљишту („Службени гласник РС“, бр. 62/06, 65/08-др. закон и 41/09);
- Закон о пољопривреди и руралном развоју („Службени гласник РС“, бр. 41/09 и 10/13-др. закон);
- Закон о сточарству („Службени гласник РС“, бр. 41/09 и 93/12);
- Закон о добробити животиња („Службени гласник РС“, број 41/09);
- Закон о водама („Службени гласник РС“, бр. 30/10 и 93/12);
- Закон о водама („Службени гласник РС“, бр. 46/91, 53/93, 53/93-др. закон, 54/96 и 67/93-др. закон, 48/94, 101/05-др. закон) (одредбе чл.81. до 96.);
- Закон о јавним путевима („Службени гласник РС“, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13);
- Закон о железници („Службени гласник РС“, број 45/13);
- Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др. закон и 43/11-УС);
- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 88/10);
- Закон о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 36/09);
- Закон о интегрисаном спречавању и контроли загађивања животне средине („Службени гласник РС“, број 135/04);

- Закон о заштити ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 10/13);
- Закон о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 88/10);
- Закон о управљању отпадом („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 88/10);
- Закон о здравственој заштити („Службени гласник РС“, бр. 107/05, 72/09-др. закон, 88/10, 99/10, 57/11, 119/12, 45/13-др. закон и 93/14);
- Закон о експропријацији („Службени гласник РС“, бр. 53/95, 23/01-СУС, („Службени лист СРЈ“, број 16/01-СУС и „Службени гласник РС“ бр. 20/09 и 55/13-УС);
- Закон о заштити државне границе („Службени гласник РС“, бр. 97/08 и 20/15);
- Закон о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС“, број 88/11);
- Закон о електронским комуникацијама („Службени гласник РС“, бр. 44/10, 60/13-УС и 62/14);
- Закон о енергетици („Службени гласник РС“, број 145/14);
- Закон о енергетици („Службени гласник РС“, бр. 57/11, 80/11-исправка, 93/12 и 124/12, престао да важи осим одредаба члана 13. став 1. тачка б) и став 2. у делу који се односи на тачку б) и члан 14. став 2.);
- Закон о туризму („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10, 99/11-др. закон и 93/12);
- Закон о културним добрима („Службени гласник РС“, бр. 71/94, 52/11- др. закон, 52/11- др. закон и 99/11-др. закон);
- Закон о шумама („Службени гласник РС“, број 30/10 и 93/12);
- Закон о шумама („Службени гласник РС“ бр. 46/91, 83/92, 53/93-др. закон, 54/93, 60/93 - исправка, 67/93 - др. закон, 48/94 - др. закон, 54/96, 101/05 - др. закон, престао да важи осим одредби чл. 9. до 20.);
- Закон о заштити природе („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10 и 91/10-исправка)
- Закон о дивљачи и ловству („Службени гласник РС“, број 18/10);
- Закон о заштити и одрживом коришћењу рибљег фонда („Службени гласник РС“, број 128/14);
- Закон о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, бр. 111/09, 92/11 и 93/12);
- Закон о одбрани („Службени гласник РС“, бр. 116/07, 88/09, 104/09-др. закон и 10/15);
- Закон о заштити од пожара („Службени гласник РС“, бр. 111/09 и 20/15);
- Уредба о утврђивању водопривредне основе Републике Србије („Службени гласник РС“, број 11/02);
- као и други законски и подзаконски акти који на директан или индиректан начин регулишу ову област.

Плански основ за израду Извештаја о стратешкој процени утицаја на животну средину представља ППППН мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин.

2.2. КРАТАК ПРЕГЛЕД САДРЖАЈА И ЦИЉЕВА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Карактер и садржај Просторног плана је такав да се овим планским документом дефинише дугорочни циљ и концепција заштите, развоја и уређења подручја обухвата Просторног плана, у складу су са усвојеним циљевима и опредељењима просторног развоја Републике.

Утврђују се правила коришћења, организације, уређења и заштите простора, којима се обезбеђује заштита предела, природних и културних вредности и заштита животне средине, одрживо коришћење и заштита природних ресурса, рационална организација мреже насеља, њихово уређење и опремање, рационалан просторни развој и размештај привредних и услужних делатности и јавних служби, и усклађен развој и коришћење инфраструктурних система.

2.2.1. Садржај ППППН мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин

Законом о планирању и изградњу дефинисано је да садржај ППППН садржи следеће елементе:

- Полазне основе за израду плана
- Принципе, циљеве и концепцију изградње система
- Планска решења
- Правила уређења и правила грађења
- Имплементацију.

2.2.2. Општи циљеви Просторног плана

Општи циљеви Плана су:

- развој подручја обухваћеног Просторним планом, а посебно развој мреже коридора саобраћајне инфраструктуре;
- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за укрштања и пролазе итд.;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у непосредном контакту са планираним коридором;
- функционални размештај и планирање нових компатибилних намена (садржаја);
- комплетирање и доградња мреже коридора, у складу са дугорочним потребама, захтевима и међународним стандардима;
- валоризација постојећих ресурса и развојних потенцијала подручја у циљу потпуније интеграције Републике Србије у регион југоисточне Европе.

2.2.3. Посебни циљеви Просторног плана

Саобраћајна инфраструктура

- развој и укључење у транспортну мрежу овог простора и осталих видова саобраћаја (водни, железнички, ваздушни), чиме ће се омогућити претпоставке за развој и функционисање свих појединачних саобраћајних видова и повезивање на интегралном принципу;
- утврђивање конфликтних тачака у односу на постојеће и планиране садржаје и намене са предлогом разрешења;
- стварање оптималне саобраћајне мреже категорисаних путева у обухвату Просторног плана;
- обезбеђење оптималних услова повезивања свих градова/општина и окружења, како са овим путним капацитетом, тако и са сировинским залеђем-атаром.

Водопривредни системи

- очување свих изворишта висококвалитетне подземне воде применом посебних мера заштите код постојећих и при реализацији планираних саобраћајних инфраструктурних коридора;
- развој регионалног система водоснабдевања дуж правца саобраћајног коридора, са изворишта воде Ковин-Дубоцац;
- заштита мреже коридора саобраћајне инфраструктуре и насеља од поплава;
- контролисано прихватање и спровођење сувишне атмосферске воде путем система посебне насељске каналске мреже у најближе реципијенте - у мелиоративну каналску мрежу, депресије по ободу насеља;
- заштита и уређење сливова са гледишта развоја водопривредних система и развоја других водопривредних грана, посебно шумарства, путем заштите и ревитализације угрожених екосистема, антиерозионог газдовања шумама, очувања и унапређења естетских, археолошких, историјских, биолошких, геолошких и других природних и створених ресурса и вредности.

- обезбеђење просторних услова за изградњу и функционисање магистралних инфраструктурних електроенергетских и електронских комуникационих система у мрежи коридора саобраћајне инфраструктуре у односу на дугорочне потребе, захтеве и међународне стандарде;
- изградња оптичких каблова на свим магистралним правцима, као и провода до насеља и садржаја у обухвату Просторног плана, како би се извршила замена раније изграђеног система аналогних веза новим дигиталним системом који обезбеђује, поред класичне електронске комуникационе мреже и развој широкопојасне мреже ISDN (дигиталне мреже интегрисаних услуга);
- обезбеђење услова за функционисање постојећих инфраструктурних електроенергетских и електронских комуникационих система на подручју Просторног плана, како у насељима тако и ван насеља.

Термоенергетска инфраструктура

- развој гасоводне и нафтоводне инфраструктуре на подручју обухвата Просторног плана и њено повезивање у гасоводни и нафтоводни систем Републике Србије, кроз усаглашавање са путном инфраструктуром у Просторном плану.

Становништво и развој и уређење мреже насеља

- повећањем доступности у обухвату Просторног плана утицати на смањење популационог притиска на градске/општинске центре, што би допринело подизању квалитета живота становништва, односно достизању жељеног нивоа друштвеног стандарда;
- побољшање саобраћајне повезаности којом се остварује боља комуникација свих насеља у мрежи;
- заустављање процеса депопулације у обухвату Просторног плана, а нарочито у општинама Житиште, Нова Црња и Чока;
- смањење популационог притиска на градске/општинске центре, стимулисањем развоја осталих насеља у обухвату Просторног плана и стварањем услова за повећање степена запослености у њима, што би допринело подизању квалитета живота становништва, односно достизању жељеног нивоа друштвеног благостања.

Привреда

- повезивање овог подручја са регионима суседних земаља чланица Европске уније;
- подстицање развоја и повећање конкурентности подручја у обухвату Просторног плана;
- утврђивање оптималног просторног размештаја привредних капацитета дуж мреже коридора саобраћајне инфраструктуре;
- вођење активне и атрактивне политике привлачења инвеститора.

Пољопривреда

- валоризација пољопривредних ресурса и повећање конкурентности пољопривредне производње;
- стварање планских претпоставки за обезбеђивање оптималних услова за правилно функционисање пољопривредних ресурса у оквиру атара, који су у гравитационом подручју инфраструктурног коридора;
- заштита природних и створених пољопривредних вредности контактних подручја коридора.

Шумарство (као привредна грана и природни ресурс):

- трајна и ефикасна заштита од свих облика негативног деловања и стабилност екосистема подручја;
- формирање заштитних појасева поред саобраћајница.

- развој туризма у обухвату Просторног плана прилагодити потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања;
- уређење и опремање мреже коридора саобраћајне инфраструктуре прилагодити свим категоријама путника на одређеним локалитетима (одморишта, мотели и сл.). Просторни размештај тих локалитета препорукама ускладити са међународним стандардима.

Заштита животне средине

- обезбедити заштиту од буке на деловима коридора, који пролазе поред насеља или кроз насеља;
- смањити аерозагађење формирањем зелених заштитних појасева уз коридор пута и обезбедити заштиту од ветрова формирањем ветро заштитних појасева на појединим деоницама пута;
- смањење вероватноће излагања становништва евентуалним акцидентима приликом транспорта опасних материја, посебно у деловима где траса пута тангира насеља или пролази мањим делом кроз њих (Сента).

Заштита предела, природе и природних добара

- очување јединствености, аутентичности и изворности предела и природних добара;
- санација оштећења предела кроз дефинисање услова за пејзажно обликовање трасе пута усклађивањем планских решења са одликама природних добара и предела;
- дефинисање услова за пејзажно обликовање трасе пута усклађивањем планских решења са одликама природних добара и предела;
- формирање пролаза за животиње кроз инфраструктурне коридоре са циљем обезбеђења проходности миграторних врста.

Заштита непокретних културних добара

- очување, одржавање и коришћење утврђених и евидентираних непокретних културних добара;
- очување аутентичне урбане и руралне структуре и наслеђене просторне урбане матрице.

2.3. ПРЕГЛЕД РЕЛЕВАНТНИХ ПРАВНИХ ПРОПИСА, ПЛАНОВА И ПРОГРАМА- ПРЕДЛЕД ОБАВЕЗА, СМЕРНИЦА ИЗ ПЛАНОВА И ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА

2.3.1. Просторни план Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/2010)

Просторни план Републике Србије (у даљем тексту: ППРС), представља плански документ вишег реда чија се решења разрађују овим Просторним планом.

Основни циљ развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре је: остваривање и развој саобраћајног система Републике Србије, који омогућава одрживу мобилност становништва, пружа подршку убрзаном развоју Републике Србије и њеној конкурентности у региону и шире на подручју Југоисточне Европе.

Развој и изградња саобраћајне мреже могу значајно утицати на остваривање циљева социјалног, економског и укупног функционалног развоја у простору. Неспорна је двосмерност у односима саобраћаја и окружења, односно развој друштва и друштвених делатности генеришу саобраћајне токове, али и потребе за унапређењем самог саобраћајног система.

Оперативни циљеви су:

- усмеравање развоја саобраћајне инфраструктуре;
- завршетак изградње и модернизација путних праваца на европским коридорима и трасама међународних путева;

- ревитализација, модернизација и доградња постојеће мреже државних путева I и II реда, општинских путева и улица;
- изградња и подизање квалитета саобраћајне инфраструктуре у насељеним местима, оспособљавање основне уличне мреже;
- конципирање и остваривање јавног путничког превоза, тако да се задовоље превозне потребе становништва и омогући развој привредних делатности;
- повезивање путне инфраструктуре са осталим видовима саобраћаја;
- резервисање простора за планиране саобраћајнице;
- подизање нивоа услуге саобраћајно-транспортног система и
- унапређење и постизање ефикасне институционалне координације.

Концепција развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре представља синтезу раније започетих пројеката и студија, који представљају стечену обавезу и идеја које прате ставове и циљеве утврђене стратегије. Основна концепција развоја саобраћаја и транспорта, па тиме и путног, је она која види Републику Србију као велики саобраћајни и транспортни центар, а унутар тога неколико већих урбаних центара носилаца примарних функција овакве визије.

Ова теза упућује на концепцију која се заснива на:

- развоју путног саобраћаја и путне инфраструктуре као приоритета економског и социјалног развоја;
- реализацији пројеката који стимулишу улогу Коридора X;
- реализацији пројеката који стимулишу развој путне мреже ради повезивања са окружењем и повезивања унутар Републике Србије;
- рехабилитацији и реконструкцији мреже општинског карактера;
- стандардизацији и модернизацији саобраћајног путног система (путног саобраћаја и путне инфраструктуре) односно прилагођавању европским стандардима;
- реализацији пројеката који стимулишу улогу јавног превоза путника са применом одговарајућих решења у зависности од величине и функционалне организације града (према категоријама до 100.000, до 200.000 и до 300.000 становника и, посебно, за центре међународног значаја и Град Београд).

Стратешки приоритети (пројекти) са периодом реализације до 2014. године:

- Рехабилитација и изградња деоница државног пута I реда Сомбор (веза са Мађарском и Хрватском) – Суботица (веза са Мађарском) – Сента – Кикинда (веза са Румунијом);
- Активности на реализацији реконструкције и изградње постојећег државног пута (M-7) I реда Нови Сад - Зрењанин и активности на реализацији изградње планираног државног пута I реда од Зрењанина до државне границе према Темишвару;
- Активности на путном правцу, државни пут I реда: Бала (веза са Румунијом) – Чока (P-112)- Кикинда-Зрењанин-Панчево-Ковин (M-24) - Банатска магистрала.

Планска решења обухватају активности на путним правцима и путној инфраструктури која је регионалног (или више регионалног) значаја и може представљати приоритетну активност у оквиру тих територијалних целина уз сагласност надлежних републичких институција.

На већ изграђеним деоницама наведених путних праваца биће спроведена рехабилитација и реконструкција, које подразумевају скуп мера (интервенција) у циљу подизања нивоа квалитета саобраћајнице и подизања нивоа саобраћајне услуге, у складу са утврђеним рангом пута. На планираним трасама (коридорима) извршиће се доградња и изградња.

Активности на одређеном путном правцу, подразумевају скуп различитих планских и пројектних решења и извођења грађевинских радова на рехабилитацији и реконструкцији, доградњи и изградњи, на појединим деоницама утврђеног путног правца (или на целокупној дужини).

Допуна железничке мреже - за већи степен интегрисаности простора и веће саобраћајно и економско повезивање региона као предуслова равномернијег развоја, за квалитетније функционисање железнице и већу доступност корисницима, железничку мрежу у Републици Србији је потребно допунити-ширити и са другом (приоритет) Зрењанин-Жабал (Нови Сад).

У концепцији развоја речног транспорта посебан значај има развој коридора VII. Сви делови мреже унутрашњих пловних путева у Републици Србији су директно или индиректно ослоњени на Дунав, који као стратешки правац треба да постане стедиште највећих транспортних токова Републике Србије.

Концепција развоја лука базира се на предлогу модела управљања не приватизованим лукама, што подразумева луке које ће се градити на новим локацијама (попут нове београдске луке) као и могућност подржављења неких лука од највећег значаја за Републику, и требало би да се сведу на следеће нивое управљања:

- јавне луке - од јавног, државног значаја (Нови Сад, Београд и Панчево као систем), као и луке уз Дунав (Апатин, Ковин, Бачка Паланка, Богојево, Прахово, Кладово, Велико Градиште), уз Тису (Сента) и јавне луке од значаја за локалне заједнице;
- луке за сопствене потребе - луке које би градила индустријска предузећа, које су националног значаја;
- луке за мале бродове - марине, које би се градиле приватним капиталом.

Концепција развоја интермодалног транспорта директно је повезана са реконструкцијом и изградњом друмско-железничког Коридора X, ревитализацијом пруга са једне, и изградњом интермодалних терминала и логистичких центара са друге стране. Дуж коридора X и VII, на местима њиховог укрштања, као и у регионима дуж поменутих пруга постоје могућности развоја логистичких центара.

Потенцијалне локације логистичких центара свакако треба планирати и у близини слободних зона у Републици Србији као местима где се већ обављају разне производне и услужне делатности у оквиру инфраструктурно опремљеног земљишта на коме влада додатно гарантован и стимулативан режим пословања. Слободне зоне у Републици Србији налазе се у Суботици, Зрењанину, Новом Саду, Шапцу, Крагујевцу и Пироту и као такве представљају генераторе развоја појединих подручја и региона земље, односно подручја националне привеле.

Умрежавање градова и осталих урбаних насеља и формирање урбаних кластера оствариваће се нарочито кроз:

- развијање функционалних веза кроз комплементарне планове и програме просторног развоја (алокација комплементарних функција и активности у оквиру мреже градова и насеља тако да се насеља међусобно помажу или надопуњују);
- развијање саобраћајне и друге техничке инфраструктуре на начин да подржавају полицентричан и функционално умрежен развој градова и насеља;
- развијање просторне организације и дистрибуције јавних служби и функција имајући у виду функционална подручја, мрежу насеља и локални ниво;
- формирање развојних мини-коридора на локалном нивоу, имајући у виду просторно, функционално, економски, социјално и еколошки уравнотежен и полицентричан урбани развој.

Општи циљеви развоја градова и урбаних насеља, односе се на регион АП Војводине, тј. на све градове и урбана насеља. Циљеви и смернице дате овим Планом подразумевају обавезу за све ниже нивое, у фази разматрања и спровођења, тј. представљаће полазно-темељне одреднице за просторна решења на локалном нивоу. Формулације на локалном нивоу се могу разликовати у смислу њихове операционализације у зависности од околности, тј. проблема са којима се локални ниво суочава, обим и врсти ресурса са којима располаже.

Основни предуслов за реализацију општинских циљева Плана се односи на усмеравање демографских кретања у АП Војводини, односно на успоравање негативних тенденција и спречавање даљег погоршања виталних карактеристика популације, као и на стварање услова за повећање степена запослености.

Основни циљ у области транспортне инфраструктуре је повећање интеррегионалне и интрарегионалне приступачности АП Војводине, а нарочито смањење периферности неразвијених и пограничних подручја, и он ће се разрађивати кроз оперативне циљеве за сваки вид саобраћаја посебно.

Оперативни циљеви који се односе на друмски саобраћај су:

- завршетак изградње и модернизација путних праваца на европским коридорима и трасама међународних путева;
- ревитализација, модернизација и доградња постојеће путне мреже;
- изградња и подизање квалитета саобраћајне инфраструктуре у насељеним местима, оспособљавање основне уличне мреже;
- концепирање и остваривање јавног путничког превоза;
- развој бицикличког саобраћаја;
- повезивање друмске инфраструктуре са осталим видовима саобраћаја;
- резервисање простора за планиране саобраћајнице;
- подизање нивоа услуге саобраћајно-транспортног система;
- унапређење и постизање ефикасне институционалне координације.

Повезивање урбаних центара, на територији АП Војводине формираних у правилној мрежи, биће значајно за повећање конкурентности, развој, као и повезивање урбаних центара са насељима у њиховом функционалном окружењу, преко којих ће се активирати ресурси и капацитети појединих области. Изградњом адекватне путне мреже регионалног значаја у коју спада и државни пут I реда бр. 24 као и бр. 21 и ауто-пут Е-75, уз јасно дефинисање надлежности, права и обавеза града¹ (Нови Сад, Сомбор, Суботица, Панчево, Зрењанин, Сремска Митровица) уз урбана насеља Кикинду и Вршац, као генератора успешнијег регионалног развоја довешће до стварања „урбаних жаришта“, као и „урбаних осовина“.

Саобраћајно - географски положај и планирани развој инфраструктурних система допринеће постизању боље функционалне интегрисаности са суседним подручјима. То ће се одразити и на јачање осовина регионалног и субрегионалног развоја (Дунав, Тиса, аутопут, путна мрежа регионалног значаја), а посебно на поједине урбане и индустријске центре, туристичке регије и друга подручја. Посебан значај имаће активирање граничног прелаза Рабе и индустријског парка на тремеђи Србије, Румуније и Мађарске, као и отварање граничних прелаза код Накова (Кикинда).

У погледу концепције, пропозиција и планских решења одрживи развој саобраћаја и путне инфраструктуре у АП Војводини ће се заснивати на следећим принципима:

- ефикасност и безбедност, што подразумева пројектовање и реализацију решења у складу са потребама економског система и корисника;

- усмереност ка кориснику, правремено прилагођавање пројектованих решења крајњем кориснику путне инфраструктуре и друмског саобраћаја;
- економичност, подразумева решења која доносе највеће укупне добити, сагледавајући не само директне већ и посредне утицаје и последице на целокупни развој;
- рационалност и пројекција приоритета - остварив и одржив приступу у сагледавању приоритета и вертикална координација о пројекцијама ставова Р.Србије и ЕУ;
- интегрисаност са окружењем и осталим видовима саобраћаја - просторна доступност, уз остваривање квалитетне везе са осталим видовима саобраћаја;
- усмереност ка заштити животне средине, подразумева потпуно уважавање и поштовање утврђених правила и мера заштите природне средине и хуманог окружења кроз све фазе реализације саобраћајних пројеката;
- квалитетно надгледање и управљање, подразумева активности на свим нивоима развојних процеса, од планирања до реализације;
- повећање доступности у зависности од потреба корисника, стимулисањем и развојем одговарајућих видова јавног превоза.

Реабилитација постојећих и изградња нових деоница на путним правцима основне путне мреже: ДП бр. 21, ДП бр. 24 и ДП бр. 7. у значајној мери ће унапредити квалитет путне мреже у АП Војводини. Осим прилагођавања европским стандардима при свим активностима које се тичу изградње и одржавања путне мреже (примена нових технологија управљања саобраћајем, нових докумената, нове класификације и категоризације државне путне мреже, организација и безбедност саобраћаја), потребно је завршити започете путне правце посебно на коридору X, интензивирати активности на путним правцима (Е-70, рута 4 SEETO) кроз пројектовање, изградњу, реконструкцију, као и санирање уских грла, реконструкцију мостова и тунела. У погледу имплементације, међу приоритетима и стратешко-развојним пројектима у области путног саобраћаја су издвојени:

- квалитетније управљање: планирањем, пројектовањем и извођењем, експлоатацијом и одржавањем путне инфраструктуре, организацијом и безбедношћу саобраћаја;
- активности на путном правцу, државни пут I реда: Ђала (веза са Румунијом) - Чока (P-112) - Кикинда - Зрењанин - Панчево - Ковин (M-24) - Банатска магистрала;
- активности на реализацији (пројектовање и изградња) обилазница око насеља као сегмената постојећих путних праваца: ДП бр. 24 око Ковачице, ДП бр. 123 око Ковина и бр. 24 око Баваништа, ДП бр. 24 и бр. 1.9 око Панчева и ДП бр. 24 и бр. 122 око Сенте;
- развој саобраћаја у градовима кроз стимулисање еколошки прихватљивих система и фаворизовање јавног превоза путника уз увођење напредних технологија у надзору, контроли и управљању саобраћајем;
- израда одговарајућег плана, са студијско-техничким елементима, којим би се омогућило решавање имовинско-правних односа на граничним прелазима и дефинисале организационо-функционалне потребе у циљу потпуног усаглашавања са стандардима ЕУ, за дужи временски период и израда одговарајуће студије којом ће се дефинисати бицикличке руте на читавом подручју Р. Србије (основним правцем север-југ и бочним везама) и систем центара развоја бициклизма у циљу остваривања међудржавне сарадње (руте 6² и 11³ EuroVelo - европска мрежа бицикличких рута), уз то градови ће обезбедити услове за кретање бицикала.

2.3.3. Планска документација од значаја за израду Просторног плана

1. Према Закону о територијалној организацији
2. Nant-Tours-Orleans-Nevers-Chalon sur Saone-Bale-Passau-Ybbs-Linz-Vienna-Bratislava-Budapest-Belgrade-Bucarest-Constanta
3. Cap du nord-Les lacs finlandais-Helsinki-Tallin-Tartu-Vilnius-Varsovie-Cracovie-Kosice-Belgrade-Skopje-Thessaloniki-Athens

2.3.3.1. Регионални просторни план административног подручја Града Београда („Службени лист града Београда“, број 10/04); Измене и допуне Регионалног просторног плана административног подручја града Београда („Службени лист града Београда“, број 38/11)⁴

Град Београд, као језгро ширег метрополитенског и регионалног подручја, од посебног је значаја и за подручје третирано у обухвату Просторног плана на основу просторних елемената који повезују два нивоа умрежавања:

- ниво метрополитена који подразумева флексибилан, административно неомеђен и функционално повезан урбани систем са Београдом у језгру;
- ниво функционалног макрорегиона унутар Републике Србије који подразумева јачање регионалних функционалних веза Града Београда са другим градовима и општинама на основу заједничких интереса.

У циљу остварења наведеног, Град Београд треба да ради на умањивању значаја административних граница на Дунаву, посебно границе између Града Београда и АП Војводине у циљу сарадње са Градом Панчевом и његовим регионом и другим општинама у метрополитенском окружењу, при чему ће подршку да пружи: формирање заједничког мултимодалног чвора (Београд-Панчево-Смедерево) и изградња новог моста код Винче за путни и железнички саобраћај.

Имајући у виду вишестрано изражене интересе за сарадњу, може се закључити да Град Београд до 2011. године треба да развије везе са општинама у окружењу, јасније профилишући метрополитенски карактер:

- са градом Панчево (у области саобраћајне инфраструктуре):
 - развој и унапређење саобраћајних веза, аутопутског правца Е-70, путног и железничког саобраћаја мостом у правцу Винче, као и телекомуникација;
 - унапређење и координиран развој јавног градског превоза (железница, аутобус);
 - повезивање у јединствен оперативни систем са Луком „Београд“ и Луком „Смедерево“;
 - снабдевање Града Београда пољопривредним производима са овог подручја.

2.3.3.2. Просторни план подручја инфраструктурног коридора Аутопута Е-75 Суботица – Београд - (Батајница) („Службени гласник РС“, бр. 69/2003 и 36/10)⁵

Табела 1: Планирана саобраћајна петља, објекти и укрштања на Е-75

Бр.	Напутњак подвожњак петља	Оријентациона станица	Општина
1	петља Суботица „Југ“	26+600	Суботица
2	напутњак	27+150	Суботица
3	напутњак	29+890	Суботица

Дуж аутопута Е-75 у граду Суботици планирана је једна основна база за одржавање путева која ће омогућити правилно одржавање и деонице пута Суботица-север-Жедник:

Табела 2: Планирана база за одржавање путева

Број	Страна	Стационажа	Израђеност	КО	Назив
1	десна	23+114	планирана	Биково	„Суботица исток“

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Аутопута Е-75 Суботица-Београд-(Батајница), (у даљем тексту: ПП Е-75), је дугорочни развојни документ који је донет за временски хоризонт до 2020. године. Подручје Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Аутопута Е-75, деоница Суботица-Нови Сад-Београд (Батајница), делом обухвата и територију града Суботице и то катастарску општину Биково у целости. Основни циљеви и задаци ПП Е-75 односе се на комплетирање и доградњу инфраструктурних система у коридору аутопута Е-75, у односу на дугорочне потребе, захтеве и међународне стандарде.

По свом саобраћајно-географском положају, по својој изграђености и по свом положају у мрежи путева овај путни коридор је од највећег значаја за Србију у међународном повезивању са земљама Европе, Блиског и Далеког Истока.

Коридор аутопута Е-75 (М-22) у оквиру подручја ПП Е-75 је укупне дужине 176 km, с тим да је његова почетна станица (0+000) на граничном прелазу Хоргош, а завршна станица (176+000) је на граници подручја Београд. Крак пута Келебија - Суботица (југ) је дужине 24,0 km где је почетна станица (0+000) на новом граничном прелазу Келебија, а завршна станица (23+050) на петљи Суботица (југ).

Ширина коридора износи 700 m, с тим да је ширина планума 40 m, док је ширина заштитног појаса 60 m од ивице земљишног појаса аутопута.

За обухват Просторног плана подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин важна је деоница Суботица (север) - Жедник, на којој аутопут Е-75 на станицама 23+145 пресеца у денivelацији у облику петље „стару трасу М-24“ (Суботица - Сента), тј. локални пут Суботица - Палићко језеро (петља „Суботица исток“). На станицама 26+600 постоји денivelација у облику петље где се укршта аутопут и нова траса магистралног пута М-24 од Келебије до Сенте (петља „Суботица југ“).

Аутопут Е-75 на станицама 25+400 пресеца пругу Суботица - Сента у облику денivelације - надвожњак где је омогућен профил према захтевима железнице.

Аутопут на станицама 27+115 пресеца општински пут бр. 04 „Биковачки пут“ а који је у систему општинских и не категорисаних путева у оквиру општине Суботица.

4. Стационаже и планска решења из важећег Просторног плана су усаглашена са Изменама и допунама Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница) (Уредба о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица – Београд (Батајница) - „Службени гласник РС“, број 143/14).

5. Стационаже и планска решења из важећег Просторног плана су усаглашена са Изменама и допунама Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница) која су у фази усвајања и као таква су имплементирана у овај извод. Одлука о изради измена и допуна ПППН инфраструктурног коридора Е-75 Суботица- Београд (Батајница) донета је 2010. године („Службени гласник РС“, број 102/10).

Табела 3: Станица за наплату путарине

Број	Страна	Стационажа	Изграђеност	КО	Назив
1	десна	10+000	планирана	Бачки Виногради	„Суботица север“

Табела 4: Планирана одморишта/паркиралишта

Бр.	Страна	Оријентац. стационажа	Изграђеност	КО	Радни назив
4	лева	30+440	изграђено	Биково	Биково
	десна	30+525	изграђено	Биково	Биково

2.3.3.3. Просторни план подручја посебне намене СРП „Делиблатска пешчара“ („Службени лист АПВ“, број 8/06)

Просторни план подручја посебне намене СРП „Делиблатска пешчара“ преклапа се са Просторним планом у делу територије града Панчево и то на катастарској општини Долово у целости и својим планским решењима неће утицати на планирану саобраћајну инфраструктурну мрежу на основном правцу државног пута I реда.

2.3.3.4. Просторни план подручја посебне намене СРП „Стари Бегеј-Царска бара“ („Службени лист АПВ“, број 8/09)

Просторни план подручја посебне намене СРП „Стари Бегеј-Царска бара“ преклапа се са Просторним планом на две КО и то: КО Стајићево и КО Перлез, обе на територији Града Зрењанина. Саобраћајна инфраструктура планирана овим Просторним планом не утиче на планска решења из Просторног плана подручја посебне намене СРП „Стари Бегеј-Царска бара“.

2.3.3.5. Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор - Нови Сад – Панчево – Београд – Смедерево – Јагодина - Ниш) („Службени гласник Републике Србије“, број 19/11)

Систем продуктовода кроз Републику Србију има седам терминала и реализација је предвиђена у III фазе, од којих се само I фаза налази у обухвату Просторног плана са деоницама продуктовода Панчево - Нови Сад и Панчево – Смедерево.

Изградња деонице продуктовода Панчево - Нови Сад конципира се као двоцевни систем транспорта моторних горива. Траса продуктовода деонице Панчево - Нови Сад полази од главног терминала „Панчево“ и води се до терминала „Нови Сад“ у дужини од отприлике 91,4 km.

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

- 1) водотоцима (Мали Надел, Надел, В. Слатина, река Тамаш, канал Караш, Велики канал Дунав - Тиса - Дунав, река Тиса, Дунавац и др. мањим водотоцима);
- 2) путевима (државни пут I реда бр. 24: деоница Панчево - Ковин, државни пут I реда бр. 1.9: деоница Београд - Вршац (Е-70), државни пут I реда бр. 24: деоница Београд - Зрењанин, државни пут II реда бр. 124: деоница Чента - Опово, државни пут I реда бр. 24.1: деоница Чента - Падинска скела, државни пут II реда бр. 122: деоница Шајкаш - Ковил и др. општинским путевима);

Главни диспечерски центар је Панчево и он је уједно и главни комуникациони чвор за комплетан продуктовод. На њему је предвиђена главна командна соба са надзором на функционисање целог продуктовода. Све остале тачке на продуктоводу биће идентичне по садржају и приоритету управљања.

Изградња деонице продуктовода Панчево - Смедерево конципира се као једноцевни систем за транспорт моторних горива. Траса продуктовода деонице Панчево - Смедерево полази од терминала „Панчево“ и води се до терминала „Смедерево“ у дужини од оквирно 26,9 km.

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

- 1) водотоцима (Надел, Слатина, Велики канал Ср. Бегеј, река Дунав и др. мањим водотоцима);
- 2) путевима (општинским путевима: деонице Ковин - Банатски Брестовац и Ковин - Плочица);
- 3) планираним коридором аутопута Е-70 од Бубањ Потока до Панчева и планираном теретном обилазном пругом Бели Поток - Винча - Панчево (чије су трасе потврђене Генералним пројектом аутопута и теретне обилазне пруге са друмско-железничким мостом на Дунаву код Винче усвојеним на Ревизионој комисији 2007. год.);
- 4) разводним гасоводом притиска р=50 бар и пречника Ø 323,9 mm: деоница РГ01-10 Панчево - Смедерево.

Завршетак ове деонице је после преласка реке Дунав на локацији планираног терминала „Смедерево“ до комплекса НИС „Југопетрола“.

2.3.3.6. Просторни план подручја посебне намене транснационалног гасовода Јужни ток кроз Србију („Службени гласник Републике Србије“, број 119/12) и Измене и допуне Просторног плана подручја посебне намене транснационалног гасовода Јужни ток („Службени гласник Републике Србије“, број 98/13)

Просторним планом подручја посебне намене транснационалног гасовода „Јужни ток“ кроз Србију, третиран је појас енергетског инфраструктурног система за цевоводни транспорт гаса под високим притиском. Коридор гасовода налази се на територији следећих катастарских општина у обухвату Просторног плана: Ковин, Панчево, Ковачица, Опово, Жабал и Зрењанин. Укрштања гасовода „Јужни ток“ са путем, предвиђена су подбушавањем или полагањем гасовода.

На територији општине Ковин коридор гасовода „Јужни ток“ преласком реке Дунав обилази насеље Ковин, где се укршта са ДП IБ реда бр. 22, даље настављајући у генералном правцу северозапада, пролази између грађевинског подручја насеља Скореновац и Плочица укрштајући се са локалним путем Плочица-Ковин одакле даље иде кроз локалитете „Ливаде“ (КО Плочица) и „Војловска долина“ (КО Баваниште), затим пролази на око 1,2 km западно од грађевинског подручја насеља Баваниште где прелази преко локалног пута Омољница - Баваниште.

На око 3,3 km северозападно од грађевинског подручја насеља Баваниште коридор кратко мења правац ка истоку у дужини од око 750 m, где се укршта са ДП IБ реда бр. 22, након чега поново мења правац и наставља у генералном правцу северозапада ка територији града Панчева. На km 196,7 деонице, паралелно са основном цеву гасовода на удаљености од 18 m планиран је лупинг. Лупинг (паралелна цев) прати основну цев гасовода кроз територију града Панчево и општине Опово све до територије града Београда (КО Бесни Фок). На почетку и на крају лупинга планиране су дупле блок станице.

На територији града Панчева коридор гасовода, задржавајући генерални правац, пролази преко поља „Велики Веровац“, укршта се са реком Бегеј на око 2,2 km и локалним путем Панчево - Долово на око 4 km од границе града Панчева, затим прелази преко локалитета „Српске ливаде“ и „Борчанско поље“ (КО Панчево)

одакле благо мења правац ка западу укрштајући се са ДП I А реда бр. 3, даље прелази преко локалитета „Аеродром” (КО Качарево) након чега се на око 1,3 km југозападно од грађевинског подручја насеља Качарево укршта са локалним путем Панчево – Качарево, затим на око 4 km од грађевинског подручја насеља Јабука коридор мења правац ка југозападу где се укршта са ДП IБ реда бр. 22, након 600 m коридор поново мења правац ка северозападу и прелазећи преко локалитета „Црепајски виногради” (КО Јабука) улази на територију општине Ковачица.

На територији општине Ковачица коридор гасовода пролази само крајњим југозападним делом општине, преко КО Ковачица, у дужини од око 400 m одакле се поново враћа на територију града Панчева.

Улазећи поново на територију града Панчева коридор гасовода, задржавајући генерални правац северозапада, пролази на око 3,5 km источно и североисточно од грађевинског подручја насеља Глогоњ, затим се укршта са локалним путем Глогоњ - Црепаја и даље наставља ка територији општине Опово.

На територији општине Опово коридор гасовода, задржавајући генерални правац, пролази преко локалитета „Краћине” (КО Сефкерин) и локалног пута Сефкерин - Црепаја, затим локалитета „Полутине” (КО Сефкерин) 3,5 km источно од грађевинског подручја насеља Сефкерин и локалитета „Доњи угар” (КО Опово) на око 715 m источно од грађевинског подручја насеља Опово где прелази преко локалног пута Опово - Дебелача, мења правац ка северу у дужини од око 615 m после чега се поново враћа на генерални правац према северозападу где се укршта са општинским путем, затим са реком Тамиш прелазећи преко локалитета „Трновачка греда” (КО Баранда) на око 1,1 km од грађевинског подручја насеља Баранда, где опет мења правац ка југозападу и наставља у том правцу ка територији Града Београда.

На територији града Зрењанина коридор гасовода пролази преко локалитета „Орловатске ледине” (КО Чента) и западно на око 700 m од локалитета „Мали Кулпин” (КО Чента), затим пролази између локалитета „Репиште” и „Житно поље” (КО Книћанин), даље прелази реку Тису и наставља ка територији општине Тител.

На територији општине Жабал коридор гасовода, пружајући се у правцу севера, обилази грађевинско подручје насеља Ђурђево, затим се укршта са и ДП IБ реда бр. 20, даље у правцу севера пролази на око 1,7 km западно од грађевинског подручја насеља Жабал, где мења правац ка северозападу пролазећи на око 850 m јужно од грађевинског подручја насеља Госпођинци, даље опет мења правац ка северу, укршта се са међуопштинским путем Жабал - Темерин, затим поново мења правац ка северозападу и наставља ка општини Темерин. На подручју општине Жабал које обухвата Просторни план подручја посебне намене транснационалног гасовода „Јужни ток”, налази се експлоатационо подручје гасног поља „Госпођинци” и експлоатационо поље опекарских сировина „Шевар Јужно поље”.

2.3.3.7. Просторни план подручја посебне намене за инфраструктурни коридор за далековод 2x400 kV ТС Панчево - граница Румуније („Службени лист АПВ”, број 3/12)

Подручје обухвата Просторног плана се налази на територији АП Војводине, на подручју јужног Баната и обухвата делове територија 5 локалних самоуправа, односно 16 катастарских општина. Планирани далековод, односно инфраструктурни коридор полази од трафостанице ТС 400/220/110kV „Панчево 2” кроз територију општине Панчево, затим кроз територију општине Ковин, Алибунар, Вршац и Бела Црква и наставља до границе са Румунијом до крајње тачке на територији Румуније. Осим постојеће путне мреже категорисаних и некатегорисаних путева у обухвату, односно у зони утицаја Просторног плана се налази и планирани коридор државног пута на основном путном правцу бр. 24 – „Банатска магистрала”, Суботица – Сента – Чока – Кикинда – Зрењанин - Ковачица – Панчево – Ковин – мост на Дунаву – (Смедерево).

Просторним планом су утврђена места и чворне тачке укрштања и вођења далековода кроз обухваћени простор, а такође су дефинисане мере и услови за укрштање, паралелно вођење овог инфраструктурног система и његов однос са другим инфраструктурним системима.

У обухвату Просторног плана налазе се капацитети три вида саобраћаја: путно-друмског, железничког и водног са којима се укршта траса планираног далековода. Међу основним саобраћајним капацитетима предметног простора у домену путног-друмског саобраћаја је и државни пут I реда бр. 24. са деоницама:

- Суботица - Е-75 – (неизграђена деоница) – Сента – Чока – Кикинда – Зрењанин - Ковачица – Панчево – Ковин – мост на Дунаву – (Смедерево);
- деоница број 2141, од чвора број 2007 Панчево I (Ковин) код km 218+767 до чвора број 2117 Ковин I (Бела Црква) код km 247+439, у складу са референтним системом Републичке дирекције за путеве.

Постојећа ТС 400/220/110 kV „Панчево 2” представља почетак трасе предметног далековода и лоцирана је са десне стране државног пута I реда бр. М24 Панчево – Ковин, а крајња тачка проводника далековода лоцирана је у ваздуху изнад крајњег граничног камена Б100/1 између Републике Србије и Републике Румуније.

После два релативно кратка правца условљена расплетом далековода код ТС „Панчево 2”, обиласком насеља дуж државног пута I реда бр. М24 Панчево - Ковин и укрштањем овог пута и будућег аутопута Е-70 на деоници Београд (Бубањ поток) - Банатско Ново Село траса се једним джим правцем усмерава на североисток и обилази СРП „Делиблатска пешчара”.

Са два скретања улево на US2 и US3 траса обилази насеље које је смештено дуж државног пута I реда бр. М24 Панчево - Ковин. На правцу US2-US 3 далековод укршта постојећи далековод 110 kV бр. 151/2 Панчево 2 - Алибунар, гасовод, далековод 20 kV за „Живинарску фарму”, реку Надел, државни пут I реда бр.М24 Панчево - Ковин, као и трасу будућег аутопута Е-70 деоница Београд (Бубањ поток) - Банатско Ново Село. Терен је под ораницама, а приступ траси од магистралног пута Панчево - Ковин омогућен је већим бројем атарских путева. Траса предметног далековода у односу на саобраћајну инфраструктуру је усклађена у обухваћеном простору, уз примену одговарајућих мера и услова које произилазе из специфичности самог далековода.

Утицај далековода на капацитете путног-друмског, железничког, водног и ваздушног саобраћаја већином се односи на тачке сукоба – укрштања, и на вођење инфраструктурног система далековода уз, или поред саобраћајнице. Применом услова изградње у зонама укрштања са путним капацитетима се омогућује неометано функционисање саобраћаја на предметним путевима, док ће се у току изградње самих стубова и монтаже водова далековода примењивати посебни режими одвијања саобраћаја. Након изградње далековода, односно у току експлоатације далековод неће имати негативан утицај на саобраћај у коридору путева, изузимајући евентуалне акцидентне ситуације.

2.3.4. Просторни план подручја посебне намене мултифункционалног еколошког коридора Тисе („Службени лист АПВ”, број 14/15)

Еколошки коридор Тисе представља коридор од међународног значаја и укључује реку Тису са обалским појасом, заштићена подручја ПП „Камараш”, ПП „Стара Тиса код Бисерног острва”, као и подручја предвиђена/резервисана за заштиту: Горња Тиса и Доња Тиса⁶.

Одрживи развој мултифункционалног еколошког коридора Тисе захтева усклађеност планираних активности са потребама очувања природе и квалитета животне средине. На подручју обухвата Просторног плана утврђен је висок степен разноврсности, не само станишта, него и степена деградације просторних целина значајних за очување биолошке разноврсности.

6. У складу са Уредбом о еколошкој мрежи

У оквиру целине еколошког коридора са заштитним зонама дефинишу се следеће подцеле:

- Еколошки коридор Тисе и
- Заштитне зоне еколошког коридора до 50 m, 200 m и 500 m.

Преклапање са овим Просторним планом односи се на дело подручја који се налазе на територијама локалних самоуправа Новог Кнежевца, Кањиже, Сенте, Аде, Зрењанина и Жабља.

Мере заштите еколошког коридора биће уграђене у овај Просторни план.

2.4. ПРЕГЛЕД ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И КВАЛИТЕТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ НА ПОДРУЧЈУ ОБУХВАТА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

2.4.1. Природне карактеристике

2.4.1.1. Ваздух

Током израде Просторног плана и Стратешке процене утицаја, податке о стању животне средине на територијама својих општина а у обухвату плана доставили су: Чока, Кикинда, Ковачица, Ковин, Панчево, Зрењанин, Сента, Суботица и Нова Црња у различитом обиму.

Податке о квалитету ваздуха на територији својих општина доставили су Сента, Суботица, Кикинда и Панчево. Чока, Ковачица, Ковин и Нова Црња не врше праћење квалитета ваздуха на територијама својих општина.

Од достављених података због близине коридора мерним тачкама у даљем тексту разматраћемо податке о квалитету ваздуха достављене од стране општине Сента, и Града Зрењанина и Кикинде.

Општина Сента

Подаци о квалитету ваздуха на територији насеља Сента достављени су за различите периоде од 2011-2014. године за мерна места МЗ Кертек, МЗ Кертек двориште католичке цркве. Добијени резултати указују да су просечне месечне и дневне концентрације сумпор диоксида и азот диоксида биле у прописаним границама за граничне и толерантне вредности. Такође, укупне таложне материје и тешки метали и металоиди су такође били испод граница детекције.

Једино су концентрације суспендованих честица PM10 повремено прелазиле граничне вредности прописане Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 11/10 и 75/10 и 63/13).

У погледу емисија загађујућих материја у ваздух, током 2013. године општини Сента су, као постројења која се налазе у општинском регистру извора загађивања, податке о емисијама у ваздух доставила предузећа: АД Фабрика шећера „ТЕ-ТО“, „Altech fermin“, „Japan Tabacco International“, ЈКП „Сента“ и „Житопромет млин“ АД.

Град Зрењанин

Према подацима достављеним од стране градске управе у Зрењанину, мониторинг квалитета ваздуха врши се на пет мерних места:

- 1) Принципова бр. 24. – 26. – Геронтолошки центар;
- 2) Житни трг, Милетићева бр. 9;
- 3) Булевар Вељка Влаховића бр. 14;
- 4) Улица 6. маја бр. 43;
- 5) Насељено место Елемир, Жарка Зрењанина бр. 49 – Зграда месне заједнице.

Загађење ваздуха у урбаним срединама одликују дневно-неделне, односно сезонске варијације концентрација загађујућих материја. Највећи (потенцијални) загађивачи ваздуха су саобраћај, индустрија, термоенергетска постројења и домаћа ложишта. Деловање на здравље је акутно и хронично уз могућност директног и индиректног дејства. У току 2013. као и током неколико претходних година Завод за јавно здравље Зрењанин вршио је праћење квалитета ваздуха у Зрењанину на четири мерна места (m.m.): Принципова улица-(код Геронтолошког центра), Житни трг, Булевар Вељка Влаховића, улица 6. Маја, као и у насељеном месту Елемир, (једно m.m.-зграда МЗ).

Средње годишње вредности укупних суспендованих честица (TSP), које су мерене на два мерна места по петнаест дана у току месеца, износиле су за m.m. ул. Принципова 55 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, а за m.m. Булевар В. Влаховића 140 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. На овом мерном месту прелази максимално дозвољену средњу годишњу вредност, (SGV=70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), прописану Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха. Максимална дневно измерена вредност износила је 438 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, на m.m. Булевар В. Влаховића. На m.m. ул. Принципова од 180 извршених мерења укупних суспендованих честица 4 дана забележено је прекорачење MDV (макс.дозвољене вредности), док је на m.m. Бул В. Влаховића 98 дана детектовано прекорачење MDV.

Редовно мерење укупних суспендованих честица има велики значај за сагледавање загађености ваздуха у урбаним срединама. Суспендованим честицама називамо све комплексне мешавине честица суспендованих у ваздуху који удишемо.

Оне представљају сложену мешавину органских и неорганских материја и могу имати различит хемијски састав, што зависи од извора емисије.

Честице се директно емитују у ваздух из многобројних стационарних и мобилних извора. Суспендоване честице се према величини дела на:

- грубе, крупне честице, веће од 2,5 μm које потичу од саобраћаја, са путева посебно не асфалтираних, од трења, са не санираних депонија, површина на којима се изводе грађевински радови, са пољопривредних површина и сл.;
- fine честице, мање од 2,5 μm , потичу од сагоревања фосилних горива пре свега моторних возила која користе дизел гориво, из котларница, индустрије, домаћинства, као и на ултра fine честице, мање од 0,1 μm .

У погледу утицаја на здравље највећи проблем представљају честице мање од 2,5 μm јер се најдуже задржавају у ваздуху и најдубље продиру у дисајне органе изазивајући различите ефекте у зависности од састава. Сва досадашња истраживања указују да суспендоване честице значајно делују на здравље, посебно на децу и старије особе и да није утврђена праг доза испод које се штетни ефекти не јављају. Хронична изложеност честицама доприноси повећању ризика за развој респираторних и кардио васкуларних болести и карцинома плућа. Уредба о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха, као и Светска здравствена организација (WHO) – Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, AQG,2005), дају препоруке за вредности честица величине до 10 μm (PM10) и честица величине до 2,5 μm (PM2,5). Горња граница за PM10 за средње годишње вредности је 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, а за 24-часовне вредности 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ и не сме се прекорачити више од 35 пута у једној календарској години. Рок за достизање ових граничних вредности је 01. јануар 2016. (Према WHO* смањење суспендованих честица PM10 са 70 на 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ може да смањи смртност повезану са квалитетом ваздуха за око 15%).

За честице величине 2,5 микрона (PM2,5) гранична вредност износи 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ за средње годишње вредности, а рок за достизање ове граничне вредности (GV) је 01. јануар 2019. Сагоревањем органских материја (нпр. огрева током зимских месеци) настаје чађ. Различити угљоводоници у саставу чађи, (нпр. бензо-а-пи-

рен) спадају у канцерогене материје. Дим цигарета такође представља значајан извор. Чађ може да се кондензује током зимских месеци са сумпорним, азотним једињењима и воденом паром, при чему настаје токсични смог. Ако су метеоролошки услови неодговарајући, нпр. повећана влажност, недовољно струјање ваздуха, повећан атмосферски притисак долази до нагомиланања штетних материја у урбаним срединама и последичног негативног утицаја на здравље. Средње годишње вредности чађи износиле су од 26 µg/m³ (m.m. Елемир) до 50 µg/m³ (m.m. Житни трг). Број дана са прекораченом GV (граничном вредности) од 50 µg/m³ током 2013. креће се од 0 дана (m.m. Елемир) до 59 дана на m.m. Улица б.маја.

Средње годишње вредности сумпор диоксида, кретале су се од 56 µg/m³ (m.m. у Елемиру) до 61 µg/m³ (m.m. Ул. Ж. Маја). Средње годишње вредности и за остала 3 мерна места: Бул. Вељка Влаховића (58 µg/m³), Принципова ул. (59 µg/m³), и Житни Трг (57 µg/m³) веће су од дозвољених годишњих вредности прописаних Уредбом (50 µg/m³). Иначе овај безбојни, реактивни гас настаје сагоревањем енергената који га природно садрже (нпр. угља и нафта). Највиши нивои очекују се у близини енергена, рафинерија, парних котлова, генератора паре. Оболели од астме, физички активне особе нарочито су подложне утицају овог гаса. (Физичка активност захтева дисање кроз уста путем кога се не може уклонити сумпор диоксид, као што се дешава код дисања кроз нос). Дуготрајна изложеност код оболелих од других хроничних болести срца и плућа такође изазива штетне ефекте по здравље. У току 2013. Као и током претходне 2012. године нису забележене дневне 24-часовне вредности већа од дозвољене, која износи 125 µg/m³, а која сме да се прекорачи највише 3 дана у току једне календарске године. Средње годишње вредности азот диоксида кретале су се од 7 µg/m³ (m.m. Елемир) до 19 µg/m³ (m.m. Ул. б. Маја) што је у оквиру прописаних норми на годишњем нивоу (40 µg/m³).

Моторна возила су главни извор азотних оксида, од којих највећи значај имају азот-моноксид и азот-диоксид, учествују у формирању „фотохемијског смога“ који заједно са угљоводонцима ствара веома иритативна једињења. Средње годишње вредности приземног озона мерене свакодневно на два мерна места износиле су 3 µg/m³. Природно се налази у горњим деловима атмосфере и штити од негативног ултра-виолентног зрачења. Међутим, приземни (штетни) озон, емитују аутомобили, енергетска постројења, рафинерије, хемијска постројења, нарочито током летњих месеци, уз обиле сунчеве светлости. Поједине групе људи, као што су оболели од астме, хроничног бронхитиса и

емфизема и старије особе посебно су осетљиви на штетно дејство приземног озона, као и деца која проводе више времена у игри ван куће.

Напомена: Максималне дневне измерене вредности износиле су највише 6 µg/m³ и знатно су мање од прописаних граничних (циљних) вредности. Измерене вредности озона заснивају се на 24- часовном узорковању. Током мониторинга вршено је 24- часовно узорковање озона. По Уредби, циљна вредност за приземни озон (циљ-заштита здравља људи), износи 120 µg/m³ и не сме се прекорачити у више од 25 дана по календарској години у току 3 године мерења, с тим да је период рачунања просечне вредности тзв. максимална осмочасовна средња вредност. У укупним суспендованим честицама (TSP) праћен је садржај тзв. тешких-токсичних метала олова, кадмијума, никла, хрома, живе и арсена. Вредности олова мерене на два мерна места, по 3 пута месечно су у оквиру дозвољених дневних вредности.

За садржај кадмијума и никла (Cd, Ni) је висок детекциони лимит инструмента у односу на прописану граничну вредност (GV), док за укупан хром и живу не постоји прописана GV. Дневне вредности арсена укупно су током 6 дана веће од прописаних MDV за m.m. B.V.V. и 1 дан за m.m. Принципова улица.

На територији Града Зрењанина идентификована су постројења која подлежу издавању интегрисане дозволе:

1. „ПРЕКОН“ Д.О.О. Зрењанин, Трг слободе бр. 3-5 - „Кафилерија отвореног типа“ на локацији у Зрењанину, ул. Шећеранска б.б. катастарска парцела бр. 8445/5 К.О. Зрењанин I;
2. „ДИЈАМАНТ“ А.Д. Зрењанин, ул. Темишварски друм бр. 4, катастарске парцеле бр. 3654, 3731, 3733/2, 3735/1, 3736, 9625/12, 9628/3, 13884/1, 9627/4 – обављање активности производње прехранбених производа;
3. ПКБ „Имес“ Д.О.О. – Р.Ј. Фарма свиња „Фаркаждин“, Падинска скела, Индустијско насеље бб - обављање активности узгоја свиња, на локацији Фаркаждин, ул. Маршала Тита бб;
4. „АГРОЖИВ“ А.Д. Житиште, ул. Тополовачки пут б.б. - „Фарма Зрењанин“ - обављање активности узгоја живине, на локацији Зрењанин, Београдски пут б.б.

Такође, велики број привредних субјеката налази се у локалном регистру извора загађивања града Зрењанина и они су наведени у наредној табели.

Табела 5: Избор из локалног регистра извора загађивања Града Зрењанина

Р.бр	Фирма	Адреса
1	Неимар ДОО	Михајловачка бб
2	Гезе ДОО	Елемирски друм бб
3	ДОО Звезда	Тихомира Остојића 102
4	АД Дијамант	Темишварски друм 14
5	АД Житопродукт	Болничка 7
6	Доо Almex	Панчевачка 70
7	Ветеринарски завод Суботица	Панчевачка 70
8	АД Козара Дафар	Ечански друм 3
9	АД Изолир	Новосадски пут бб
10	Производња Миле Драгић доо	Македонска 11
11	АД Радијатор	Београдска бб
12	АД Бродоградилште Бегеј	Темишварски друм бб
13	АД Шинвоз	Београдска бб
14	АД Војводина пут	Жарка Зрењанина 75
15	Pompea, Modital	Индустријска зона Багљаш

Р.бр	Фирма	Адреса
16	Доо Изопол	Милетићева 110
17	Доо Union Media	Панчевачка бб
18	АД Термика	Пожешка 4
19	Доо Drahtmaier Automotive	Багљаш бб
20	Mehler Vaps АГ	Индустријска зона Багљаш
21	Рассог	Темишварски друм бб
22	Плућна болница „Др Васе Савића“	Петефијева 4
23	Ветеринарска станица Зрењанин	Коче Коларова 38
24	Ветеринарски спец.институт	Темишварски друм 26
25	Житохем	Жарка Зрењанина бб
26	АД Млекопродукт	Темишварски друм 24
27	Здравствени центар Зрењанин	Др Васе Савића 5
28	ДОО Fulgar East	Железничка бб
29	ДОО Modital Manufacturing	Индустријска зона Багљаш
30	Бања Русанда	Меленци
31	ДОО Пецоцар	Милетићева 124
32	ДОО Биохемија Инхем	Панчевачка бб
33	АД Лухол	Панчевачка 72
34	Геронтолошки центар Зрењанин	Принципова 22/26
35	ДОО Cupper Recycling	Бечејска 46/а
36	ДОО Еуротех-гас	Прва пролетерска бб
37	Завод за заштиту здравља ЗР	Др Емила Гаврила 15
38	ДОО Електроинвест	Новосадски пут 4
39	АБС Минел Феро	Панчевачка 36
40	ДОО Shipuard Vomex 4М	Поштански фах 145
41	Сиба центар за рециклажу	Београдска бб
42	ДОО Екометал комерц	Милутина Суботина бб
43	ДОО Рвач	Фрање Клуза 23б
44	ДОО Феро куп	Железничка 59ц
45	ДОО ЈЛЛ Recycling	Љутице Богдана 42
46	ДОО Прекон	Шећеранска бб
47	ДОО Прометал Техника	Б.В.Влаховића 41
48	ДОО Бомид Пласт	Раде Кончара 21
49	ЈП Водовод и канализација	Петефијева 3
50	ЈКП Градска Топлана	Панчевачка бб
51	АД Нафтагас Монтажа	Београдска 11
52	АД ГИК Банат	Трг Републике 2
53	ДОО Биоеколошки центар	Петра Драпшина 15
54	ДП Фабрика обуће Стил	Панчевачка 122
55	Дом здравља Др Бошко Вребалов	Светосавска 31
56	ДОО Колпа	Цветна 1
57	ДОО Fides Dragic	Младена Стојановића 14
58	Нагрон ДОО	Саве Текелије 26
59	Алпин	Милетићева 43
60	ТЕ-ГО	Панчевачка бб
61	Електродистрибуција Зрењанин	Панчевачки пут бб

Р.бр	Фирма	Адреса
62	Институт за пољопривреду	Петра Драпшина 15
63	Општа болница „Др Васе Савића“	Петефијева 4
64	Сигурност-кочиона горива	Фејеш Клара 14
65	Сировина Банат	Чарнојевићева 12
66	АД „Тоза“	Ечански друм 3
67	АД ХИП-Петрохемија	Елемир
68	ГАС-Пром	Иво Лоле Рибара 109, Меленци
69	Вуков отпад	Београдска бб
70	Pro Pet Recycling ДОО	Нушићева 19
71	ДОО Legus Energy	Светосавска 48, Перлез
72	Дон-дон	Болничка 7
73	Агротрадинг ДОО	Темишварски друм 9
74	Mecaplast Serbia	Лазаревачки друм бб
75	Браћа Борић	Бирчанинова 71, Лукићево
76	Еко метал Стил	Потес Попова Хумика бб
77	ДОО Viktoria Logistic	Петра Драпшина 1
78	Југоремедија	Панчевачка бб
79	ДОО Ипок	/
80	ДОО БАПС	Багљаш аеродром 13183/3

Град Кикинда

На нивоу јединице локалне самоуправе тј. општине Кикинда мониторинг ваздуха врши акредитована и овлашћена лабораторија, Завод за јавно здравље Кикинда од 1994. године. Квалитет ваздуха се процењује анализом падавина (аероседимената), анализом основних загађујућих материја сумпор-диоксид (SO₂), азотни оксиди (N_{ox}), приземни озон (O₃) и чађ) и анализом укупних суспендованих честица. Мерна места на којима се врши узорковање су: 33ЈЗ Кикинда, Микронасеље и СЦ Језеро.

На мерном месту 33ЈЗ Кикинда, Краља Петра Првог 70 одређује се сумпор-диоксид, азот-диоксид, приземни озон, чађ, укупне таложне материје са тешким металима (жива, кадмијум, цинк и олово), укупне суспендоване честице, суспендоване честице фракције 10µm (PM₁₀) са садржајем тешких метала (арсен, кадмијум, олово, жива и никл). На мерном месту Микронасеље одређује се сумпор-диоксид, азот-диоксид, чађ, укупне таложне материје са тешким металима (жива, кадмијум, цинк и олово), укупне суспендоване честице, суспендоване честице фракције 10µm (PM₁₀) са садржајем тешких метала (арсен, кадмијум, олово, жива и никл). На мерном месту СЦ Језеро одређују се укупне таложне материје са тешким металима (жива, кадмијум, цинк и олово).

На основу резултата мерења за 2012. годину, дошло је до прекорачења граничних вредности имисије укупних суспендованих честица (УСЧ) на локацији Микронасеље, у току следећих месеци: фебруар, март и април.

На основу резултата мерења за 2013. годину, прекорачене су граничне вредности имисије за укупне таложне материје (УТМ) у мају месецу на једном мерном месту (Завод за јавно здравље).

Локални регистар извора загађивања града Кикинде обухвата следеће привредне субјекте: „Банини“ АД Кикинда, „Bell Chemicals“ ДОО Банатско Велико Село, „Кикиндски млин“ АД Кикинда, „Тоза Марковић“ АД Кикинда, „Агросеме“ АД Кикинда и предузеће за производњу, промет и услуге „Victorialogistic“ д.о.о. Нови Сад.

Податке за Локални регистар извора загађивања 2013. године доставили су сви наведени субјекти који имају законску обавезу, осим „Тоза Марковић“ АД „Кикинда“. Поред наведених информација за локални регистар доставили су и оператери: „LE BELIER“ Кикинда Ливница ДОО, „Метанолско-сирћетни комплекс“ АД „Кикинда“, „Козара“ АД Банатско Велико Село, који припадају Националном регистру извора загађивања, који води Агенција за заштиту животне средине Републике Србије.

Потенцијални локални загађивачи, на основу достављених података, не врше третирање отпадних гасова пре испуштања у атмосферу. Мерење квалитета емитованих гасова у ваздух врше оператери „Кикиндски млин“ АД „Кикинда“ и „Victorialogistic“ д.о.о. Нови Сад.

На територији Града Кикинде налазе се следећи оператери који подлежу издавању интегрисане дозволе:

1. АД „Галад“ Фарма за узгој свиња капацитета 20.000 товљеника годишње, Башаидски друм бб Кикинда;
2. „Essentico“ доо, Фарма за узгој свиња капацитета 20.000 товљеника, Ван места бб Мокрић;
3. АД „Козара“, РЈ Сточарство, Фарма за узгој свиња капацитета 13.000 товљеника годишње, Банатско Велико Село;
4. АД „Јединство“, Фарма за узгој свиња капацитета 25.000 товљеника, Кикинда.

2.4.1.2. Вода

Хидролошке карактеристике

Регион Баната је изузетно богат речним токовима и каналима. Ова релативно мала површина са две стране је омеђена и сва испресецана врло значајним рекама. Аутохтони водотокови на овом простору су мали водотоци као што су Надела и потоци Вршачких планина, док сви остали долазе из других области - Дунав са запада, Тиса са севера, а сви остали из североисточног правца улазе у Банат из суседне Румуније.

Посматрани саобраћајни коридор обухвата већим делом алувијалне појасе уз Тису, а мањим делом брдска подручја. Због таквих геоморфолошких услова, интензитет ерозионих процеса

у самом кориту је релативно мали. Међутим, индиректна угроженост коридора од ерозије и наноса никако није занемарљива, с обзиром да ка њему гравитира велики број бујичних токова – притока из Румуније. Имајући у виду повезаност ерозионе продукције и транспорта наноса, интензитет ерозионих процеса у горњим деловима сливова бујичних водотока манифестује се у њиховим доњим токовима, преко интензивног транспорта наноса. У коридору пута се налази велики број бујичних водотока.

Међутим, највећи број тих водотокова има врло мала сливна подручја, тако да је улаз наноса из сливова релативно мали, што значи да ови водотоци нису од значаја са аспекта анализе угрожености коридора од речног наноса.

Ерозиони процеси на подручју које гравитира коридору могу угрозити будућу саобраћајницу на два начина – директно и индиректно. Директно угрожавање пута може бити проузроковано ерозијом тла на падинама које се налазе непосредно уз саобраћајницу (нарочито на деоницама у усеку). С друге стране, индиректан ефекат ерозионих процеса односи се на подручја удаљена од пута, са којих ерозиони нанос стиже преко бујичних водотока до саобраћајнице.

Основни проблем у вези са утицајем ерозионих и бујичних процеса на саобраћајницу односи се на потенцијални ефекат речног наноса на објекте који се налазе на местима укрштања пута са бујичним водоточима. Заустављање и таложење наноса у зонама мостова и пропуста може у великој мери смањити пропусну моћ ових објеката. У том случају, при наиласку великих вода може доћи до загушења отвора ових објеката и преливања саобраћајнице.

Квалитет вода у АП Војводини је у сталном процесу деградације, површинске воде више од подземних, јер подземне воде имају одређену минималну заштиту. Највише су угрожени банатски водотоци, Стари и Пловни Бегеј и Тамиш, отпадним водама из Румуније. Истовремено, на нашим маловодним водоточима чија је самопречишћавајућа моћ врло мала, као што су главни канал ХС ДТД, Златица, Бегеј, Надела, развили су се индустријски центри са великим количинама отпадних високо загађених вода. Те воде се махом делимично или никако не пречишћавају. Као последица тога стања у неким водоточима тече вода која има карактеристике канализационе воде.

Највеће ограничење представља недостатак канализационих система за прикупљање и одвођење отпадних вода, као и недостатак система за пречишћавање отпадних вода. Отпадне воде становништва се најчешће упуштају у реципијенте (отворене канале, водотокове, подземље) без претходног пречишћавања. Према Директиви 91/271/ЕЕС, сва насеља преко 2000 ЕС (еквивалентних становника) се сматрају као концентрисани извори загађења (отпадне воде мањих насеља се сматрају расутим загађењима уколико немају организовано одвођење комуналних отпадних вода).

Деградација квалитета вода јавља се и због неадекватне примене хербицида, пестицида и инсектицида у периоду интензивних пољопривредних радова.

Арсен је један од највећих проблема војвођанских водовода. У банатским водоводима, изузев у јужном делу, осим арсена има и амонијака, калијум-перманганата, али и бактерија фекалног порекла, а вода је жута и замућена. Повремено се у Банату догађало да се региструју чак и бактерије попут *Pseudomonas* или *E.coli*. Овакво стање не изненађује, када се узме у обзир да у АП Војводини ради само 15 фабрика воде, што значи да само трећина становника Покрајине пије тако прерађену воду.

Хидрогеолошка својства терена

Подземне воде Баната могу се сврстати у следеће категорије:

- фреатска издан;
- површинска пукотинска издан;
- артешка и субартешка издан;
- дубинска термо-минерална издан;
- пукотинска издан формирана у магматским, метаморфним и седиментним стенама.

Хидрогеолошке карактеристике подручја Баната условиле су потпуну повезаност површинских вода и подземних акумулација, пре свега фреатске издани. Због несразмере у количини воде акумулираној у фреатској издани и површинским водотоковима, утицај површинских хидролошких објеката на водни режим подземних вода осећа се само у уској приобалној зони. Такође, треба истаћи да је природни водни режим Банатских водотокова у великој мери измењен антропогеним деловањем, односно опсежним хидротехничким радовима, који су започети још у првој половини XVIII века.

Поред утицаја на фреатску издан, треба истаћи и промене артешке и субартешке издани изазване потрошњом ових вода за водоснабдевање становника Баната. Осим Панчева, Ковина и Беле Цркве, чији водоводи експлоатишу фреатску издан, сва остала насеља ове регије користе субартешке и артешке воде за потребе водоснабдевања. Треба истаћи да ће тренд повећања експлоатације подземних вода временом значајно утицати пре свега на издашност субартешких и артешких издани које имају ограничене могућности за обнављање и реакумулацију вода.

Што се режима фреатске издани тиче, на основу досадашњих истраживања и доступних података, може се закључити да на највећем делу Баната егзистира тип умереног, уједначеног водног режима фреатске издани. Варијабилни тип водног режима фреатске издани одговара хидролошком типу водног режима и јавља се у уском појасу уз Дунав и Тису, као и у зони обода лесних заравни и на простору тектонских депресија (Итебејска депресија).

Јако варијабилни тип водног режима фреатске издани има мало распрострањење и јавља се у централним деловима депресија на местима која представљају центре прилива фреатских вода (јужно од Српске Црње и потез Пландиште-Локве-Банатски Козјак).

Што се правца отицања тиче, фреатска издан северног и средњег дела Баната, изузимајући приобални појас десне обале Тамиша, усмерена је ка Тиси, док фреатску издан јужног Баната одводњава Дунав.

2.4.1.3. Земљиште

Величина обухвата посматраног подручја резултира великом разноликошћу педолошке структуре. У обухвату Просторног плана заступљени су готово сви типови земљишта који се у АП Војводини могу срести.

Далеко најзаступљенији су различити типови чернозема (44,57% од укупних површина). Међу 11 различитих типова, овог у суштини најквалитетнијег пољопривредног земљишта, значајне су варијације у погледу производних вредности.

Значајне површине су под ритским црницама, укупно (18,20%). Ова земљишта имају солидне производне могућности, али су веома захтевна у погледу механичке обраде и агро техничких радова, па им резултати варирају од врхунских до јако лоших, зависно од године, а пре свега од вештине обрађивања.

Ливадске црнице, различитих типова захватају 12,29% укупне површине. После чернозема ово су најпродуктивнија пољопривредно-производна земљишта.

Неуобичајено је висок удео ритских смоница 11,51%, које спадају у производно мање вредна земљишта, као и проценат класичних слатина (солоњаци и солончаци) 7,49%. Алувијална земљишта различитог механичког састава захватају 4,03% укупне посматране територије. Алувијуми су изванредна повртарска производна земљишта, али су им, сходно пореклу, механички састави врло различити, а зависно од рН вредности варирају и производне могућности.

Све остале категорије земљишта, затим језера, мочваре, реке и баре захватају занемарљиви проценат обухваћене површине, па се из тих разлога посебно не коментаришу.

Према структури коришћења земљишта по категоријама констатује се да је на подручју обухвата Просторног плана велика заступљеност пољопривредног земљишта (88,03%).

Саобраћајни коридори пролазе углавном кроз ванграђевинско подручје, највише кроз плодно пољопривредно земљиште. Последице које проузрокују коридори у просторној организацији огледају се у следећем:

- пролазећи кроз насељена места која немају обилазницу коридори пресецају и грађевинска подручја, што изазива велике еколошке и урбанистичке проблеме (долази до функционалног и физичког раздвајања насеља);
- промена режима и начина коришћења функционално развојених радних површина (пољопривредни комплекси, радне зоне).

2.4.1.4. Климатске карактеристике

За сагледавање климатских карактеристика овог подручја, постоје расположиви метеоролошки подаци са следећих метеоролошких станица РХМЗ Србије и то: Суботица⁷, Сента, Кикинда, Јаша Томић, Зрењанин и Панчево. Подаци обрађују следеће климатске карактеристике: падавине (месечне и годишње суме, као и интензитети јаких киша краћих трајања), температуре ваздуха (средње месечне и годишње, као и екстремне годишње температуре ваздуха), влажност ваздуха (средње месечна и годишња), напон водене паре (средње месечни и годишњи), облачност (средње месечна и годишња), као и ветар (руже ветрова преоладавајућих праваца и брзина).

На основу анализираних климатских услова изведен је закључак да на подручју обухвата Просторног плана влада умерено-континентална клима са извесним специфичностима. Анализирањем климатских елемената по метеоролошким станицама мора се узети у обзир меридијански положај обухвата Плана, сходно чему, се издвајају три климатска микрорејона, и то: северни Банат (метеоролошке станице Сента и Кикинда), средњи Банат (метеоролошке станице Јаша Томић и Зрењанин), и јужни Банат (метеоролошка станица Панчево).

Утицај климатских фактора на будућу просторну и функционалну организацију подручја у обухвату Просторног плана највише ће се одразити кроз формирање ветрозаштитних појасева, повећање атарског зеленила, потребу вештачког наводњавања пољопривредног земљишта, као и анализу утицаја микроклиматских елемената на експлоатацију пута (појаве поледице, магле, снежни наноси...).

2.4.1.5. Сеизмичке карактеристике

На подручју Просторног плана идентификоване су следеће сеизмичке зоне⁸:

- од Суботице до Ковачице – 7°MSC;
- од Ковачице до Панчева – 6° MSC;
- од Панчева до Ковина - 7° MSC.

2.4.1.6. Шуме, шумско земљиште и ваншумско зеленило

Носиоци коришћења шума и ваншумског зеленила на простору обухвата плана су ЈП „Војводинашуме“ (ШГ „Сомбор“ и ШГ „Банат“ Панчево), ЈП „Воде Војводине“ које газдују шумама у форланду река Дунав, Тиса и Тамиш, појединачне ловне ремизе, шуме пољопривредних газдинстава и заштитно зеленило.

На подручју обухвата Просторног плана егзистирају ограђена и неограђена ловишта ЈП „Војводинашуме“, као и надлежних Ловачких удружења.

ЈП „Војводинашуме“ у обухвату Просторног плана газдује следећим газдинским јединицама (ГЈ): ГЈ „Потиске шуме“ у ШГ „Сомбор“ (Севернобачко шумско подручје) и ГЈ „Горње потисје“, ГЈ Доње Потисје“, ГЈ „Мужљански рит“, ГЈ „Горње потамишје“, ГЈ Доње Потамишје“ и ГЈ Доње Подунавље“ у ШГ „Банат“ Панчево (Банатско шумско подручје).

Највећи комплекси шума се налазе уз водоток река Дунав, Тиса и Тамиш. Шуме одликује, пре свега, неповољан распоред за укупно подручје и мала шумовитост генерално на подручју обухвата Просторног плана.

Ове шуме имају производно-заштитну функцију и штите обалу, односно насип од штетних дејстава високих вода и регулишу климатске факторе. Шуме су углавном мешовите шуме тополе, врбе, багрема, јасена, аутохтоног и антропогеног порекла.

Мање површине под шумама су у приватном власништву, а заштитно зеленило је заступљено у виду заштитних појасева које чине дрвореди поред путева и у оквиру пољопривредног земљишта.

Велика заступљеност пољопривредног земљишта бољег бонитета представља ограничење за подизање нових шумских површина.

2.4.1.7. Заштићена природна подручја, значајна подручја, биодиверзитет

У обухвату Просторног плана налазе се следеће просторне целине од значаја за очување биолошке разноврсности:

Заштићена подручја

- Специјални резерват природе (СРП) „Пашњаци велике дропље“ (Уредба Владе Републике Србије, „Службени гласник РС“, број 37/97) и Обавештење о покретању поступка проширења СРП „Пашњаци велике дроље“ („Службени гласник РС“, број 44/09) - заштићено подручје у поступку проширења граница;
- Специјални резерват природе „Царска бара“, заштићен Уредбом о проглашењу Специјалног резервата природе „Царска бара“ („Службени гласник РС“ број 46/11);
- Специјални резерват природе „Окањ бара“, заштићен Уредбом о проглашењу Специјалног резервата природе „Окањ бара“ („Службени гласник РС“, број 39/13);
- Парк природе (ПП) „Јегричка“, заштићен Одлуком о заштити парка природе „Јегричка“ коју је донела општина Жабал („Службени лист општине Жабал“, број 11/05) споразумно са општинама Бачка Паланка, Врбас и Темерин;
- Парк природе „Поњавица“, заштићен Одлуком о заштити парка природе „Поњавица“ („Службени лист Града Панчева“, бр. 6/14);
- Парк природе „Русанда“, заштићен Покрајинском уредбом о проглашењу парка природе „Русанда“ („Службени лист АПВ“, број 27/14).

Споменици природе: (СП) СП „Стари парк у Чоки“, СП „Стари парк у Новом Кнежевцу“, СП „Храст лужњак у Зрењанину“, СП „Парк Бландаш“, СП „Бела топола у Мољу“, СП „Стабло софоре у Новој Црњи“, „СП „Храст лужњак у Новој Црњи“, СП „Група стабала копривића у Српској Црњи“, СП „Жупанијски парк у Зрењанину“ и СП „Три стабла белог јасена код Долова“.

Подручја у поступку заштите

- СРП „Пашњаци велике дропље“ - ревизија студије;
- ПП „Јегричка“ - ревизија студије;
- ПП „Мптваје горњег Потисја“.

Студије заштите за подручја у поступку заштите су предате надлежним органима на проглашење.

Станишта заштићених у строго заштићених врста од националног значаја

У обухвату Просторног плана се налази 105 станишта заштићених и строго заштићених врста од националног значаја од којих су нека подељена на већи број субјединица (укупно 163 полигона).

7. Метеоролошке станице у Суботици и Сенти не налазе се на територији Баната, али ће подаци ових мерних станица такође бити анализирани.

8. Извор: Републички сеизмолошки завод, 2008

Станишта су регистрована у бази података Покрајинског завода за заштиту природе у складу са критеријумима Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Службени гласник РС“, бр. 5/10, 47/11).

Еколошки коридори

Међународни еколошки коридори: Тиса, Дунав, Тамиш, Бегеј, Златица и Кереш. Међународни коридори су утврђени Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС“, број 102/10).

Регионални еколошки коридори: Кикиндски канал и већи канали система ДТД. Регионални еколошки коридори су утврђени Регионалним просторним планом АП Војводине. Мелиоративни канали представљају локалне еколошке коридоре.

Типови предела у обухвату Просторног плана

На простору обухвата Просторног плана доминира култивисани или аграрни предео са доминантном матрицом пољопривредног земљишта на коме се одвија интензивна пољопривредна производња.

У оквиру доминантног предела су остаци природних, делимично измењених станишта које чине заштићена природна добра и станишта природних реткости, шуме, коридори водотока, канали, саобраћајнице и појединачни објекти у атару. Насеља сеоског типа чине управљани (пасторални) предео, а субурбани предео чине насеља градског карактера.

Култивисани предео карактерише ниска шумовитост и мало присуство ваншумског зеленила.

2.4.1.8. Експлоатација минералних сировина

На подручју обухвата Просторног плана налазе се активни истражни и експлоатациони простори нафте, природног гаса, угља, опекарске глине и других грађевинских материјала, подземних и термоминералних вода.

2.4.1.9. Обновљиви извори енергије

Обухват Просторног плана представља потенцијално подручје у контексту коришћења обновљивих извора енергије (ОИЕ) - соларна енергија, енергија ветра, биомаса, геотермална енергија, чијом би се употребом обезбедила одређена количина „чисте“ енергије којом би било могуће супституисати део досадашњих видова коришћења енергије и тиме утицати дугорочно на побољшање карактеристика животне средине, односно допринети мањем загађењу животне средине од стране конвенционалних извора.

Енергија произведена из ОИЕ је обновљива и њена примена не узрокује загађење ваздуха, не емитује угљен диоксид и не утиче на стварање киселих киша. При том, енергија произведена из ОИЕ, као ни њена примена, не емитује зрачење и не утиче на разарање озонског омотача.

Обновљиви извори енергије су посебно интересантни за комплекс и садржаје ван насеља који су удаљени од постојеће електроенергетске мреже, односно када је обезбеђење прикључка економски неисплативо, или као алтернативни извор за напајање потрошача који су већ прикључени.

2.4.1.10. Просторна диференцијација животне средине

Према подацима из Регионалног просторног плана АП Војводине је, на основу ППРС извршена просторна диференцијација животне средине територије обухваћене Просторним планом према стандардима и искуствима ЕУ, а узимајући у обзир постојеће стање квалитета животне средине и тренд у наредном периоду. Подручје обухваћено планом је у наведеном контексту просторно издиференцирано на следеће категорије:

1. Подручја са локалитетима деградираних животне средине (локалитети са прекорачењем граничних вредности загађивања, урбана подручја, регионалне депоније, коридори аутопутева, водотоци IV „ван класе“) са негативним утицајима на човека, биљни и животињски свет и квалитет живота.

- У овој категорији се налазе: коридори аутопута Београд-Нови Сад-Суботица, као и садашњи водотоци четврте класе и „ван“ класе (банатски водотоци, који дотичу из Републике Румуније су прекомерно загађени и претежно имају IV класу бонитета).

2. Подручја угрожене животне средине (локалитети са повременим прекорачењем граничних вредности, субурбане зоне насеља најугроженијих подручја из I категорије, сеоска и викенд насеља, туристичке зоне са прекомерним оптерећењем простора, подручја експлоатације минералних сировина, државни путеви I и II реда, железничке пруге, велике фарме, зоне интензивне пољопривреде, пољопривредне воћарске и виноградарске зоне, аеродроми, речна пристаништа, водотоци III класе) са мањим утицајима на човека, живи свет и квалитет живота.

У овој категорији су: Суботица Град, Кањижа, Сента, Нови Кнежевац, Сента, Чока, Кикинда, Нова Црња, Нови Бечеј, Жабал, Житиште, Зрењанин град, Ковачица, Ковин и Панчево Град, зоне интензивне пољопривреде, линије државних путева I и II реда и пруга као и подручја експлоатације минералних сировина.

3. Подручја квалитетне животне средине (шумска подручја, туристичке зоне контролисаног развоја, подручја са природном деградацијом, ливаде и пашњаци, ловна и риболовна подручја, водотоци II класе) са преовлађујућим позитивним утицајима на човека, живи свет и квалитет живота.

У овој категорији су: коридори локалних путева, као и територије сеоских насеља општина које припадају II категорији, подручја са природном деградацијом (еродирани површине, заслањена земљишта, плавни терени и др).

4. Подручја веома квалитетне животне средине (подручја заштићених природних добара, мочварна подручја, подручја заштићена међународним конвенцијама, водотоци I класе) у којима доминирају позитивни утицаји на човека и живи свет.

У ову категорију спадају заштићена подручја, подручја од културно-историјског значаја, станишта заштићених врста, као и подручја од међународног значаја.

2.4.2. Створене карактеристике

2.4.2.1. Отпад

Управљање отпадом - У обухвату Просторног плана адекватно управљање комуналним отпадом представља значајан еколошки проблем, с обзиром на чињеницу да се, према Стратегији управљања отпадом за период 2009-2019, количине генерисаног комуналног и индустријског отпада стално увећавају.

У постојећем стању, осим отпада који се одлаже на санитарној депонији на територији општине Кикинда, одлагање отпада са територије Просторног плана врши се неадекватно, највећим делом на неуређеним одлагалиштима отпада, што се веома негативно одражава на природне ресурсе и здравље становништва.

Постојећа инфраструктура у области управљања отпадом је недовољна и неадекватна-неодговарајући број и структура посуда за сакупљање отпада, неодговарајући распоред посуда, недостатак одговарајућих возила за транспорт отпада, неодговарајуће руте кретања возила и нерешено питање транспорта отпада из здравствених установа и неких привредних субјеката.

Према подацима из Публикације „Животна средина у АП Војводини“ (2011.) организовано сакупљање отпада спроводи се у обиму од око 80% укупно генерисаног отпада на подручју Просторног плана.

Током израде Просторног плана и Стратешке процене одређени број општина је доставио податке о локацијама неуређених депонија на територијама својих општина што је приказано у Графичком прилогу Просторног плана и Стратешке процене утицаја.

У обухвату Просторног плана присутан је и проблем вишедеценијског непрописног одлагања опасног отпада. Прецизни подаци о количинама опасног отпада продукovanог и одложеног на подручју Просторног плана не постоје. На територији АП Војводине, на самим тим и обухвата Просторног плана, не постоји ни једна локација за одлагање опасног отпада и не постоје ни овлашћени оператери који поседују дозволу од надлежног органа, за термички и физичко хемијски третман опасног отпада. Такође, не постоји ни трајно складиште опасног отпада на територији АП Војводине.

У оквиру пројекта „Техничка подршка у управљању медицинским отпадом“ и циљу решавања проблематике инфективног медицинског отпада на територији Покрајине, постављени су аутоклави који су у функцији објеката на територији обухвата

Просторног плана а налазе се у Суботици, Зрењанину, Панчеву, Сенти и Кикинди. У циљу успостављања система за управљање медицинским отпадом неопходно је вршити организовано селективно сакупљање на месту настанка, транспорт и адекватно збрињавање.

Отпад животињског порекла, нарочито кланични отпад, са територије Просторног плана већим делом (80%) се одлаже непрописно и без претходног третмана у сточне јаме иако то није у складу са Законом и ветеринарству, а делом у постојећим постројењима за третман отпада животињског порекла отвореног типа у Зрењанину.

2.4.2.2. Становништво

У обухвату Просторног плана су делови три града и једанаест општина, односно 92 насеља са укупно 436541 становником. Обухваћене су целе општине (сва насеља општина) Кикинда, Нова Црња, Нови Кнежевац и Чока, као и делови осталих град/општина, као што је приказано у табели бр. 5.

Табела 6: Број становника и обухвату Плана 1948, 1991, 2002. и 2011. године ⁹

Град/Општина	Број насеља у обухвату Плана	Становништво						
		Укупан број				Стопа раста		
		1948	1991	2002	2011	1948/02	1991/02	2002/11
Жабалъ	3	14520	16857	18631	17968	0,79	0,91	-0,40
Житиште	11	35713	22402	20015	16583	-1,07	-1,03	-2,07
Зрењанин-град	16	78374	126248	122063	114419	0,82	-0,31	-0,72
Кањижа	6	8765	5767	5231	4589	-0,96	-0,89	-1,44
Кикинда	10	64251	69709	67002	59453	0,08	-0,36	-1,32
Ковачица	5	22139	21677	19685	17765	-0,22	-0,88	-1,13
Ковин	4	20943	25335	24974	23483	0,33	-0,13	-1,98
Нова Црња	6	23169	14511	12705	10272	-1,12	-1,22	-2,33
Нови Бечеј	2	12384	9304	8658	7508	-0,67	-0,66	-1,57
Нови Кнежевац	9	17311	13810	12975	11269	-0,54	-0,57	-1,55
Панчево-град	8	61003	120251	122853	119349	1,31	0,19	-0,32
Сента	3	25277	25802	22915	20998	-0,18	-1,08	-0,97
Суботица-град	1	3175	1942	1824	1487	-1,03	-0,57	-2,24
Чока	8	19302	15263	13832	11398	-0,62	-0,90	-2,13
Укупно	92	406326	488878	473363	436541	0,28	-0,29	-0,90

У периоду 1948-2011. године, у обухвату Просторног плана укупан број становника растао је по просечној годишњој стопи од 0,11%, чему је највише допринео пораст броја становника градских центара Зрењанин и Панчево. Према попису становништва 2002. године, само је у ова два градска центра живело 156860 становника, или трећина (33,1%) популације у обухвату Просторног плана. Према последњем попису становништва 2011. године, у ова два градска центра живи 152714 становника, или 35,0% популације у обухвату Просторног плана, што говори о повећању степена концентрације у овим градским центрима.

Општа демографска ситуација на подручју Просторног плана, се погоршавала, тако да је стање између два последња пописа 2002.-2011. године знатно неповољније (укупна популација опадала је по просечној годишњој стопи од -0,90%). У свим град /општинама присутна је депопулација, тако да је укупно становништво на подручју Плана смањено за 36822 лица или око 8,0%. Највеће негативне стопе бележе општине Нова Црња, Чока и Житиште, које су изразита емиграциона подручја, подручја са високим индексом старења и са знатно вишим негативним природним прираштајем.

На основу извршене анализе може се оценити да је општа демографска ситуација на подручју Плана неповољна. Дошло је до пада укупног броја становника, погоршања старосне структуре

у висок индекс старења и негативан природни прираштај. Релативно повољна образовна структура становништва обезбеђује квалификовану радну снагу као значајан елемент будућег привредног развоја подручја.

2.4.2.3. Мрежа насеља и центара

Просторно-функционални развој мреже насеља датог простора зависи од самог положаја и улоге појединих насеља, али и од спољних утицаја ширег окружења.

у обухвату Просторног плана се издвајају следећи нивои центара дефинисани мрежом функционално урбаних подручја у плановима вишег реда (ППРС и РПП АПВ):

- центри националног значаја - Кикинда, Зрењанин, Панчево;
- центри суб-регионалног значаја – Сента;
- развијени локални центри – Кањижа, Ковин;
- остали локални центри - Чока, Ковачица, Житиште, Нова Црња, Жабалъ, Нови Кнежевац.

9. Извор података: Републички завод за статистику, Београд

Од функционалног утицаја на мрежу насеља у обухвату Просторног плана су и Београд (европски МЕГА 3 центар), Нови Сад (центар међународног значаја) и Суботица (центар националног значаја).

Изградња и развој коридора државног пута бр. 24, комунално опремање свих насеља, боље повезивање сеоских са градским насељима омогућиће економски развој целе територије, односно бољи и равномернији просторни размештај привредних активности, а самим тим и заустављање односно смањивање одлива сеоског становништва у градове и промене у начину и режиму коришћења земљишта.

Изградња и развој инфраструктурног коридора имаће на средњи и дужи рок посредне и непосредне утицаје на подручје Просторног плана и гравитирајуће окружење, а очекивани резултати су:

- позитиван утицај на постојећу социо-економску структуру становништва;
- позитиван утицај на демографска кретања становништва;
- усклађивање локалних и регионалних интереса;
- даље јачање постојећих полова развоја, али и равномернији развој целе територије и смањивање емиграције становништва из села у градове;
- побољшање саобраћајне повезаности подручја Просторног плана са окружењем.

Усмеравањем ових утицаја постићи ће се:

- међусобно усклађивање локалних и регионалних интереса, на једној страни, и пропозиција о развоју, просторном уређењу и заштити животне средине планског подручја које су утврђене у разним документима националног/ државног нивоа на другој страни;
- покретање активности које ће повољно утицати на постојеће урбодемографске трендове, као и на решавање низа других, у првом реду социјалних и економских проблема;
- предузимање активности за подизање тзв. „степен инвестиционе привлачности“ окружења („побољшања регионалног профила“), у првом реду на поправљању неповољног стања регионалне и локалне путне и комуналне /насељске инфраструктуре, односно побољшања саобраћајне повезаности и опслужености простора.

2.4.2.4. Привреда

Степен развијености посматраног подручја је релативно неповољан, с обзиром да 50% град/општина у обухвату Просторног плана припада групи недовољно развијених јединица локалних самоуправа.

Према степену развијености јединица локалних самоуправа¹⁰ град/општине на подручју Просторног плана рангиране су на следећи начин:

- Кањижа, Панчево и Сента припадају првој групи чији је степен развијености изнад републичког просека;
- Зрењанин, Кикинда и Нови Кнежевац припадају другој групи чији је степен развијености у распону од 80%-100% републичког просека;
- Жабал, Житиште, Ковачица, Ковин, Нова Црња, Нови Бечеј и Чока припадају трећој групи недовољно развијених јединица локалних самоуправа чији је степен развијености у распону од 60%-80% републичког просека.

Панчево и Зрењанин као снажни индустријски центри располажу диверзификованим индустријским капацитетима. Панчево је јак центар хемијске индустрије, обухватајући у првом реду капацитете прераде нафте и вештачких ђубрива, док је Зрењанин центар прехранбене индустрије, а располаже и капацитетима металне, текстилне, хемијске и фармацевтске индустрије. Кикинда има развијену петрохемијску, металопреправачку и индустрију грађевинског материјала, док се остали мањи центри углавном

базирају на капацитетима прехранбене индустрије и неком значајнијем капацитету производње (нпр. грађевинског материјала, дувана, обуће итд.). У осталим насељима основна делатност је пољопривреда.

Просторни распоред привредних капацитета у обухвату Просторног плана указује на постојање једне велике индустријске и слободне зоне у Панчеву, затим значајне индустријске зоне Зрењанин (у плану је формирање слободне зоне), као и индустријске зоне Кикинда, док постоји низ индустријских зона мањих центара као што су Житиште, Нови Бечеј, Сента, Нова Црња итд.

2.4.2.5. Инфраструктурни системи

Мрежу коридора саобраћајне инфраструктуре на основном путном правцу некадашњег М-24¹¹, карактерише категорисана путна мрежа различитих нивоа и изграђености, као и мрежа железничких пруга магистралног, локалног и манипулативног (некатегорисаног) нивоа.

Пловни путеви који су у зони утицаја мреже коридора основног путног правца су везани за реке и ОКМ ХС ДТД. Такође, у зони утицаја налазе се и терминали ваздушног саобраћаја, луке и ЛЦ-и, као потенцијални интермодални терминали. С обзиром на зону посматрања и утицаја, која узима у обзир готово све општине у регији Баната и све општине које су непосредно уз Тису (укупно 14 јединица локалне самоуправе), сви постојећи саобраћајни инфраструктурни капацитети мреже коридора на основном путном правцу државног пута I реда бр. 24, представљају значајан потенцијал како регионалног развоја, тако и свих видова саобраћаја (посебно интермодалног).

Постојеће стање са саобраћајног гледишта карактерише, осим заступљености свих видова саобраћаја (путни, железнички, водни и ваздушни), постојање значајних генератора саобраћајних токова: привредних и туристичких потенцијала, бањских и специфичних капацитета.

Путни саобраћај

Капацитете путног саобраћаја овог подручја чине путеви различитог хијерархијског нивоа који својом изграђеношћу омогућују извршење путничког и робног превоза транзитног и изворно-циљног облика. Бројност и просторна диспозиција путних саобраћајних капацитета омогућују одвијање интензивног интересног саобраћаја унутар општинских простора, као и регионално, интер-регионално и повезивање са окружењем.

Осим путног правца на траси некадашњег М-24, веома је важна улога саобраћајног правца Нови Сад – Зрењанин – Румунија који на најкраћи начин повезује ово подручје са Темешваром и румунским делом Баната.

Просторним планом биће предвиђена афирмација граничних прелаза Наково, Врбица, као и Рабе (на тромеђи република Србије, Мађарске и Румуније, као веома перспективне тачке за развој, а планиране кроз стратешки План развоја Еврорегије ДКМТ).

Са некадашњим М-24/ДП Па реда бр. 130 се укршта и ДП И6 реда бр.10/некадашњи М-1.9¹², односно Е-70. Након усвајања Генералног пројекта „Банатска магистрала“ прихваћено је решење преклапања ова два путна коридора на деоници око Панчева.

10. На основу Уредбе о утврђивању јединствене листе развијености региона и јединица локалне самоуправе за 2014. годину („Службени гласник РС“, број 104/14)

11. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-24 је ДП И6 реда бр.13, у општини Сента је ДП Па реда бр.105 и ДП И6 реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП Па реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП И6 реда бр.14; Р-112 је делом ДП Па реда бр.105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП Па реда бр.103 и делом ДП И6 реда бр.13, М-7 је ДП И6 реда бр.12; М-7.1 је ДП И6 реда бр.18 и делом ДП Па реда бр.133 у општини Вршац; М-3 је ДП И6 реда бр.15;

12. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:на овој деоници М-24 је ДП Па реда бр.130, а М-1.9 је ДП И6 реда бр.10

Активирање развојних потенцијала подручја Просторног плана треба да допринесе оптималној и одрживом функционисању североисточне Бачке и Баната. Дугорочно посматрано, концепција просторног развоја је усмерена ка већој развојној равнотежи у оквиру обухвата Просторног плана, у којој ће кључну улогу имати урбани центри у функционалној вези са руралним окружењем.

У том смислу, најснажнији урбани центри у обухвату Просторног плана (Кикинда, Зрењанин, Панчево, уз Суботицу која је наслоњена на обухват Просторног плана), на осовини север-југ, биће носиоци просторног, тј. интегрисаног и одрживог економског, социјалног и еколошког развоја.

Стратешко-развојним документима (наведеним у тачки 2.4. Анализа коришћене документације и експертиза) утврђене су основе за дугорочно планирање путне инфраструктуре у циљу повезивања са окружењем, подизања квалитета живота, подстицања укупног економског развоја и равномернијег регионалног развоја.

Имајући у виду фактичко стање путне инфраструктуре, циљеве израде овог Просторног плана у области путне инфраструктуре, и објективне могућности за њихову реализацију, као и обавезу придржавања донетих стратегија и планских докумената Обрађивач се приликом утврђивања концепције развоја саобраћаја определио за следећи приступ:

- у максимално могућој и са саобраћајног аспекта оправданој мери, постојеће путне капацитете обновити и реконструирати, а њиховој модернизацији у складу са ЕУ стандардима приступити када се за то стекну сви потребни услови;
- повећати степен функционалности и безбедности постојеће мреже, што захтева изградњу одређених нових деоница и обилазница око насеља;
- како би нова мрежа коридора задовољила постављене циљеве и подигла степен опслужености подручја на виши и ЕУ стандардима примерен ниво, неопходно је изградити недостајуће капацитете, а одређене постојеће капацитете прилагодити новим захтевима.

За изнаглажење концепцијских опредељења развоја путне инфраструктуре од значаја је чињеница да је за магистрални пут М-24 „Банатска магистрала“, деоница Суботица-Зрењанин-Ковин, урађен Генерални пројекат од стране Института за путеве, Београд.

Уважавајући наведена опредељења, чињенице и планску документацију, анализирана је шира мрежа коридора на основном путном правцу државног пута некадашњег пута М-24.

Основни путни правци и коридори који су разматрани у Просторном плану су:

на правцу север – југ:

- ДП бр.105 и бр.130/(М-24)¹³, Суботица - Е-75, петља „исток“¹⁴. – (неизграђена деоница) – Сента – Чока – Кикинда – Зрењанин - Ковачица – Панчево – Ковин – граница АП Војводине мост на Дунаву – Смедерево;
- ДП бр.105 , бр.103 и бр.13/(Р-112), деоница граница Републике Мађарске (Ђала) – Нови Кнежевац – Чока;
- ДП бр.104, бр.118, бр.308, бр.310/(Р-123), Банатско Аранђелово – Мокрин – Кикинда – Војвода Степа – Бегејци – Неузина – Селеуш – Алибунар – Банатски Карловац – Делиблато – Ковин.

на правцу исток – запад:

- ДП бр.10/(М-1.9), Београд - Панчево – Вршац – граница Румуније (Е-70);
- ДП бр.12 (М-7), деоница Нови Сад – Жабаљ – Зрењанин;
- државни пут на деоници Зрењанин – граница Румуније (предлог коридора државног пута);
- државни пут: мост на Тиси код Аде – правци ка Чоки, Кикинди и Новом Бечеју.

Основни путни правци, на правцу некадашњег М-2413, пружа се на деоницама Суботица–Сента-Кикинда–Зрењанин–Ковачица–Панчево–Ковин. Планирани коридор је у складу са техничким извештајем Ревизионе комисије Министарства инфраструктуре за Генерални пројекат магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“ и то на деоници Чока-Ковин, а део трасе ДП I реда бр. 24 Суботица–чвор Сента дефинисан је на основу урађеног идејног пројекта.

Путна деоница I Ђала – Кикинда

Од граничног прелаза Ђала, траса пролази постојећом трасом некадашњег Р-11, кроз насеља насеља Ђала, Крстур, Нови Кнежевац и Санад. Даљим током користећи постојећу трасу некадашњег Р-112, траса улази у насеља Чока до укрштаја – раскрснице са М-24. После проласка поред кроз насеља Чока траса напушта правац некадашњег Р-112¹⁵ и следи правац пута некадашњег М-24 у делу кроз насеља Остојићево, Падеј, Сајан и Иђош. Од Иђоша ка Кикинди траса иде правцем некадашњег М-24, да би се у југозападном делу општине у зони Кикинде укрстила са путем на правцу некадашњег М-3.

Путна деоница II Кикинда – Зрењанин

Од укрштаја са некадашњим путем М-3 траса сече железничку пругу, пролази кроз насеље Винцаид и у потпуно новом коридору, обилази насеље Башаид са југоисточне стране.

За део трасе између обиласка Башаида и насеља Зрењанин карактеристично је да пролази кроз атар – пољопривредно земљиште секући путеве на правцу некадашњих М-7 и М-7.1 још се више удаљавајући од Зрењанина ка истоку (општини Житиште).

Путна деоница III Зрењанин – Панчево

Траса планираног државног пута после Зрењанина наставља својим током у новом коридору обилазећи насеље Лазарево са западне стране. Даље траса пролази између насеља Ечка (са источне стране) и Лукићево (са западне стране). Траса даље долази до насеља (Орловат, Уздин) заобилазећи их са источне стране и (Томашевац) са западне стране, користећи врло малу деоницу постојећег пута на правцу некадашњег М-24. После Уздина траса у новом коридору пролази поред насеља Ковачице са источне стране, секући пут на правцу некадашњег Р-110. После обиласка Ковачице траса наставља новим коридором и даљим током удаљујући се од насеља Црепаје и Качарева са источне стране и долази до укрштаја са путем на правцу некадашњег М-1.9.

13. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

М-24 је ДП I6 реда бр.13, у општини Сента је ДП Iа реда бр.105 и ДП I6 реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП Iа реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП I6 реда бр.14.

М-24.1 је ДП I6 реда бр.13; М-7 је ДП I6 реда бр.12;М-7.1 је ДП I6 реда бр.18 и делом ДП Iа реда бр.133 у општини Вршац;М-3 је ДП I6 реда бр.15;М-1.9 (Е-70) је ДП I6 реда бр.10;Р-123 је ДП Iа реда бр.104, у општини Житиште је делом ДП Iа реда бр.104, а делом ДП бр.118, и ДП бр.308, док је у општини Сечањ делом ДП бр.308 и делом ДП бр.310 и у општинама Алибунар и Ковин ДП бр.310,Р-122 је ДП Iа реда бр.114; Р-112 је делом ДП Iа реда бр.105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП Iа реда бр.103 и делом ДП I6 реда бр.13; Р-111 је делом ДП Iа реда бр.104 и делом ДП I6 реда бр.302 у општини Нови Кнежевац и делом ДП I6 реда бр.13 у општини Кањижа; Р-110 је ДП Iа реда бр.129, у општинама Зрењанин и Ковачица

14. ПП Е-75 утврђено је решење укрштања ДП I реда М24 и аутопута Е-75 на петљи „Југ“. Студијом оправданости и идејним пројектом за изградњу У крака Е-75, деоница гранични прелаз Келебија – петља Суботица „Југ“ укрштања М-24 и Е-75 померено је на петљу Суботица „Исток“ из техничких разлога.

15. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

М-24 је ДП I6 реда бр.13, у општини Сента је ДП Iа реда бр.105 и ДП I6 реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП Iа реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП I6 реда бр.14, М-24.1 је ДП I6 реда бр.13; М-7 је ДП I6 реда бр.12;М-7.1 је ДП I6 реда бр.18 и делом ДП Iа реда бр.133 у општини Вршац;М-3 је ДП I6 реда бр.15;М-1.9 (Е-70) је ДП I6 реда бр.10;Р-123 је ДП Iа реда бр.104, у општини Житиште је делом ДП Iа реда бр.104, а делом ДП бр.118, и ДП бр.308, док је у општини Сечањ делом ДП бр.308 и делом ДП бр.310 и у општинама Алибунар и Ковин ДП бр.310,Р-122 је ДП Iа реда бр.114; Р-112 је делом ДП Iа реда бр.105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП Iа реда бр.103 и делом ДП I6 реда бр.13; Р-111 је делом ДП Iа реда бр.104 и делом ДП I6 реда бр.302 у општини Нови Кнежевац и делом ДП I6 реда бр.13 у општини Кањижа; Р-110 је ДП Iа реда бр.129, у општинама Зрењанин и Ковачица

Траса новог коридора после насеља Качарево сече пут на правцу некадашњег М-1.9, са источне стране Панчева потпуно се удаљавајући од насеља. Ток трасе од Панчева до Ковина потпуно напушта постојећи коридор некадашњег М-24 и обилазећи Баваниште и Скореновац са западне стране долази до Дунава, враћајући се на постојећу трасу некадашњег М-24 у непосредној близини самог моста и насеља Ковин.

Путна деоница V Суботица (У крак – петља Југ / Исток)¹⁶ – Сента – Чока

Ова деоница је део државне путне мреже која је у једном делу (од граничног прелаза Келебија до петље Суботица „Југ“)¹⁶ дефинисана као аутопут, док је део од петље Суботица „Исток“ до Сенте планиран као двотрачни пут. Део од Сенте до укрштаја Суботица „Исток“¹⁶ није изграђен. Ова траса обилази насељена места. За ову деоницу израђени су Идејни и Главни пројекат.

Путна деоница (Београд) – мост на Дунаву – Панчево – Вршац – граница са Румунијом (М-1.9)

Ово је нови коридор ауто-пута који је дефинисан кроз просторно-планска документа вишег реда (ППРС и РПП АПВ) и паралелан је са постојећим путем на правцу некадашњег М-1.9. а такође ову путну деоницу карактерише и нови мост преко Дунава (потез Винча).

Карактеристика ове деонице је да је због захтева аутопутског профила потпуно ван насеља са обиласком Панчева и Банатског Новог Села са јужне стране и даље ка Румунској граници (циљана тачка гранични прелаз Ватин). Претходна студија оправданости и Генерални пројекат је урађена за деоницу: аутопут Е-70 (обилазница Београда и Панчева), деоница: од Бубањ потока до магистралног пута М-1.9, Панчево – Вршац.

Деонице за које не постоји пројектна документација

Путна деоница VI (Нови Сад) - Зрењанин – граница са Румунијом (М-7)¹⁷



Слика 1: Положај основног путног правца некадашњег М-24 у односу на Паневропске коридоре кроз Србију

Траса је формирана као ван насељска двотрачна, без значајнијег утицаја на урбане садржаје, изузимајући зону Зрењанина где је изграђен сегмент обилазнице. У зони Зрењанина до румунске границе прати постојећи коридор на правцу некадашњег М-7 са обилазећи насеља.

Основни концепт и место државног пута на основном путном правцу на правцу некадашњег М-24 – „Банатске магистрале“ у основној путној мрежи државних путева у АП Војводини и Републици Србији је у повезивању два значајна аутопутска коридора Е-75 и Е-70 (интегрални делови паневропског путног коридора X), преко територије Баната и као резултат тога квалитетно повезивање свих банатских општина међусобно и са предметним аутопутевима, саобраћајним капацитетом високог хијерархијског нивоа.

Веза новог моста код Аде са државним путем на правцу некадашњег М-24 има за циљ квалитетније саобраћајно повезивања источне Бачке и Баната. Општине у Банату¹⁸ заинтересоване су за квалитетнију везу која се може остварити на један од следећих начина:

- Ада (мост на Тиси)– Падеј;
- Ада (мост на Тиси)– Иђош – Кикинда;
- Ада (мост на Тиси)– Бочар – Ново Милошево – Кикинда.

Државни пут I реда бр.10/(М-1.9) (Е-70)¹⁹ је дефинисан као правац бр. IV, граница са Румунијом-Вршац-Панчево-Београд-Чакак-Ужице-граница са Црном Гором и регистрован је као нови потенцијални међународни саобраћајни коридор²⁰.

Осим ових наведених попречних веза, за субрегионално и регионално повезивање значајни су и следећи правци:

- Суботица – Сента – Чока – граница са Румунијом;
- Бечеј – Нови Бечеј – Кикинда – граница са Румунијом;
- Опово – Ковачица - Алибунар – Вршац.

Динамика реализације изградње мреже коридора државних путева на основном путном правцу некадашњег М-2419 у основи зависиће од нивоа могућих финансијских средстава, али и од стварних саобраћајних услова који ће захтевати интервенције (режимске и грађевинске) ради побољшања нивоа саобраћајне услуге.

16. ПП ИК Е-75 утврђено је решење укрштања М-24 и аутопута Е-75 на петљи „Југ“. Студијом оправданости и идејним пројектом за изградњу У крака Е-75, деоница гранични прелаз Келебија – петља Суботица „Југ“ укрштања М-24 и Е-75 померено је на петљу Суботица „Исток“ из техничких разлога.

17. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-24 је ДП I6 реда бр.13, у општини Сента је ДП Iа реда бр.105 и ДП Iб реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП Iа реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП I6 реда бр.14, М-24.1 је ДП I6 реда бр.13; М-7 је ДП I6 реда бр.12; М-7.1 је ДП I6 реда бр.18 и делом ДП Iа реда бр.133 у општини Вршац; М-3 је ДП I6 реда бр.15; М-1.9 (Е-70) је ДП I6 реда бр.10; Р-123 је ДП Iа реда бр.104, у општини Житиште је делом ДП Iа реда бр.104, а делом ДП бр.118, и ДП бр.308, док је у општини Сечањ делом ДП бр.308 и делом ДП бр.310 и у општинама Алибунар и Ковин ДП бр.310, Р-122 је ДП Iа реда бр.114; Р-112 је делом ДП Iа реда бр.105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП Iа реда бр.103 и делом ДП I6 реда бр.13; Р-111 је делом ДП Iа реда бр.104 и делом ДП Iб реда бр.302 у општини Нови Кнежевац и делом ДП I6 реда бр.13 у општини Кањижа; Р-110 је ДП Iа реда бр.129, у општинама Зрењанин и Ковачица

18. Општине Ада, Нови Бечеј, Чока и Кикинда потписале су 2009. Споразум о међуопштинској сарадњи, који се односи на изградњу наведених путних праваца.

19. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-24 је ДП I6 реда бр.13, у општини Сента је ДП Iа реда бр.105 и ДП Iб реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП Iа реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП I6 реда бр.14, М-24.1 је ДП I6 реда бр.13; М-7 је ДП I6 реда бр.12; М-7.1 је ДП I6 реда бр.18 и делом ДП Iа реда бр.133 у општини Вршац; М-3 је ДП I6 реда бр.15; М-1.9 (Е-70) је ДП I6 реда бр.10; Р-123 је ДП Iа реда бр.104, у општини Житиште је делом ДП Iа реда бр.104, а делом ДП бр.118, и ДП бр.308, док је у општини Сечањ делом ДП бр.308 и делом ДП бр.310 и у општинама Алибунар и Ковин ДП бр.310, Р-122 је ДП Iа реда бр.114; Р-112 је делом ДП Iа реда бр.105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП Iа реда бр.103 и делом ДП I6 реда бр.13; Р-111 је делом ДП Iа реда бр.104 и делом ДП Iб реда бр.302 у општини Нови Кнежевац и делом ДП I6 реда бр.13 у општини Кањижа; Р-110 је ДП Iа реда бр.129, у општинама Зрењанин и Ковачица

20. Стратегије развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године

Техничко-експлоатационо стање (коловозних површина, путних канала и осталих елемената пута) генерално је на врло ниском нивоу, што је последица вишегодишњег неодржавања.

У последње време се предузимају појединачни кораци у саирања оваквог стања (рехабилитације и реконструкције коловозних површина неких деоница), али они немају прави ефекат, већ могу изазвати у дужем временском периоду формирање конфликтних тачака („црне тачке“) услед дијаметрално различитог стања појединих путних сегмената.

Садашње стање нивоа саобраћајне услуге у оквиру обухвата Просторног плана процењује се као незадовољавајуће што имплицира активности на побољшању стања, како у блиској будућности (реконструкција, модернизација постојећих путева, изградња обилазница), тако и у даљој будућности реализацијом нових путних коридора.

Простор обухвата Просторног плана карактерише постојање релативно развијене мреже општинских–локалних путева, као и некатегорисаних путева који ће бити укључени у саобраћајну мрежу на коридору основног путног правца.

Експлоатационо стање путне мреже општинског нивоа је врло слично државним путевима (знатан број критичних тачака - посебно на прикључцима државних путева, „ударних рупа“ и друго), што је последица недостатка средстава за одржавање на општинском нивоу.

Гранични прелази

Гранични прелази Републике Србије ка суседним земљама у обухвату Просторног плана су:

- ка Републици Мађарској: Ђала, Кањижа (речни прелаз);
- ка Републици Румунији: Српска Црња, Наково, Врбница, Међа, Рабе.

Предметни гранични прелази се задржавају са различитим нивоима и обимом функционисања у складу са хијерархијом дефинисаном стратегијом интегрисаног управљања границом и прописима Управе царине (УЦ). Такође, поред ових граничних прелаза кроз ШПРС и РПП АПВ дата је могућност формирања и отварања нових граничних прелаза у складу са посебним законима и преко надлежних министарстава. Посебно је у планским документима наведена потенцијална вредност локације Рабе и могућност формирања „Триплекса“ граничног прелаза.

Железнички саобраћај

Железнички саобраћај у обухвату Просторног плана у наредном периоду потребно је реafirмисати кроз модернизацију и реконструкцију постојећих капацитета (колосека, станичних капацитета и комплетне саобраћајно-сигналне опреме).

Пруге обухваћене овим активностима су:

Коридор Х:

- Е 70: Београд - Стара Пазова - Шид - државна граница - (Товарник)/магистрална бр. 1 у мрежи, реконструкција, електрификација, изградња другог колосека;

као и правци:

- Е 66: Београд Центар - Панчево главна станица - Вршац - државна граница - (Стамора Моравита)/магистрална бр. 6 у мрежи, реконструкција, електрификација, изградња другог колосека;
- Е 771: Суботица - Богојево - државна граница - (Ердут)/магистрална бр. 9 у мрежи – реконструкција, електрификација;

- Панчево Главна станица - Зрењанин - Кикинда - државна граница - (Јимболиа)/ регионална бр. 2 у мрежи, реконструкција, електрификација, модернизација;
- Суботица - Хоргош - државна граница - (Рбске) регионална бр. 1 у мрежи, реконструкција, електрификација, модернизација.

Остале пруге потребно је модернизовати и дати елементе траса које су захтеване пројектованим нивоом.

Изградња нових пруга у оквиру обухвата Просторног плана такође је приоритетна активност, али из друге групе приоритета и то кроз реализацију једноколосечних пруга:

- (Бели Поток – Болеч – Винча) - нови мост на Дунаву – Панчево;
- Зрењанин – Жабаљ – Нови Сад;
- Нови Бечеј – Бечеј.

Овакав инфраструктурни систем био би изванредна основа за интегрално повезивање првенствено на државном нивоу, на нивоу АП Војводине и свих општина у обухвату Просторног плана.

Планирана мрежа саобраћајних коридора укршта се са железничким пругама на неколико локација и то:

- код Кикинде, планирани укрштај - (регионална бр.2);
- код Зрењанина, планирани укрштај - (регионална бр.2);
- код Орловата, планирани укрштај - (регионална бр.2);
- код Ковачице, постојећи укрштај (некатегорисана пруга де-монтирана (Ковачица) - Падина-Самош – Иланца – Селеуш);
- код Панчева, планирани укрштај (магистрална бр.6);
- код Ковина, планирани укрштај (планирана локална пруга).

Водни саобраћај

Пловни – водни путеви у обухвату Просторног плана су:

- пловни пут река Дунав;
- пловни пут река Тиса;
- пловни пут река Тамиш;
- пловни пут канал ОКМ ХС ДТД, Кикиндски канал;
- пловни пут канал ОКМ ХС ДТД, Бегејски канал (река Бегеј);
- пловни пут канал ОКМ ХС ДТД, Банатска Паланка – Нови Бечеј.

Концепт развоја водног саобраћаја обухваћеног подручја подразумева рехабилитацију и обнављање, модернизацију пловних путева (задржавање и повећавање класе пловности), као и обнављање и установљавање лучких и пристанишних капацитета, обезбеђење квалитетне повезаности са залеђем као и интегрално повезивање са осталим видовима саобраћаја.

Модернизација и рехабилитација у области водног саобраћаја односи се на:

- искључивање застареле флоте и њену замену модерним, чистим и ефикасним бродовима;
- увођење интелигентних система управљања у саобраћај и транспорт са сателитским позиционирањем, дигиталном навигационом картографијом и слично,
- побољшање главних делова мреже пловних путева у складу са расположивим могућностима.

Развој ефикасних мултимодалних приступних тачака је предслов за ефикасно коришћење водног транспорта. Луке и пристаништа заједно са одређеним терминалима, представљају локалне приступне чворове за европске пловне путеве и омогућавају интермодалне транспортне услуге „од врата до врата“ уз коришћење водних путева. Ефикасне мултимодалне приступне тачке представљају неопходни део јавне инфраструктуре, иако уобичајено нису под пуном контролом државе.

Планирана мрежа саобраћајних коридора укршта се са пловним путевима на неколико локација и то:

- Дунав, код Ковина - постојећи мост на М-24²¹;
- Дунав, код Панчева - планирани мост на Е -70;
- Тиса, код Сенте – постојећи мост на М-24;
- Тиса, између Жабља и Зрењанина – постојећи мост на М-7;
- Тиса, код Аде – планирано повезивање са М-24;
- Тамиш, код Орловата – постојећи/планирани мост на М-24;
- канал ДТД, код Кикинде – постојећи мост на М-3;
- канал ДТД, код Меленаца – постојећи мост на М-24.

Ваздушни саобраћај

Ваздушни терминали у зони утицаја Просторног плана су:

- Суботица (Биково) – посебни аеродром;
- Кикинда (Дракслеров Салаш) – посебни аеродром;
- Зрењанин (Ечка) – посебни аеродром;
- Ковин – аеродром специјалне намене;
- Панчево - аеродром специјалне намене.

Стратегија ваздушног саобраћаја обухваћеног подручја подразумева резервацију простора и обнављање и модернизацију постојећих капацитета, у складу са интересима корисника, чиме се омогућује интегрално повезивање са осталим видовима саобраћаја.

Интермодални транспорт

Интермодалним транспортом постиже се оптималност целокупног транспортног процеса кроз истицање предности које сваки вид саобраћаја пружа у односу на остале видове. Да би интермодални транспорт у обухвату Просторног плана био конкурентан потребно је унапредити техничко-технолошке процесе на граничним прелазима и терминалима, железничку инфраструктуру и стимулисати друмске превознике који обављају почетно/завршне операције у интермодалном транспортном ланцу, односно транспорт до/од терминала.

Мрежа путева на основном путном правцу некадашњег пута М-2421 даје врло добре предуслове за укључивање свих видова саобраћаја у транспортну понуду и повезивање на интегралном принципу. Потенцијална чворишта интермодалног саобраћаја у оквиру обухвата Просторног плана су значајна изворишта роба и саобраћајних токова (Суботица, Кикинда, Зрењанин, Панчево-Београд, Ковин).

С обзиром на инфраструктурну неопремљеност и недостатак средстава потребно је предузети одговарајуће мере (организационе, инвестиционе), које би допринеле унапређењу и развоју интермодалног саобраћаја.

Потребно је осигурати да терминали, сходно потреби, осим за претовар контејнера, буду оспособљени и за претовар осталих јединица интермодалног транспорта (нпр. изменљивих транспортних судова и полуприколица), као и комплетних друмских возила.

Водопривредна инфраструктура

Главни потрошачи воде на подручју обухвата Просторног плана су општински и градски центри (Суботица, Нови Кнежевац, Кикинда, Зрењанин, Панчево и Ковин).

Начин досадашњег снабдевања водом је био различит. Углавном је то било захватањем подземне, воде из основне водоносне издани у Војводици или алувијалне издани, као и површинске воде из речних токова са пречишћавањем или упуштањем у подземље и живи ток. Јавно водоснабдевање, у обухвату Просторног плана, врши се на следећи начин:

- Снабдевање водом града Суботице оријентисано је данас на издани које се експлоатишу водозахватним објектима постављеним у региону града. То су Водозахват I на северном делу града (код Х.И. „Зорка“), Водозахват II

на источном делу града (код „Север“-а), као и дисперзни водозахватни објекти - бунар код болнице, бунар код „Интеграла“ („Александрово“), бунар код управне зграде („Центар“) бунар „Граничар“ и бунар на Палићу (у викенд насељу код хидроглобуса). То су Водозахват I на северном делу града (код Х.И. „Зорка“), Водозахват II на источном делу града (код „Север“-а), као и дисперзни водозахватни објекти - бунар код болнице, бунар код „Интеграла“ („Александрово“), бунар код управне зграде („Центар“) бунар „Граничар“ и бунар на Палићу (у викенд насељу код хидроглобуса).

- Водоснабдевање Новог Кнежевца обавља се каптирањем подземних вода основног водоносног комплекса са 7 бунара на изворишту које се налази на северо-источној периферији града. Просечна експлоатација подземних вода са изворишта износила је око $Q=40$ l/s.
- За потребе Кикиндског водовода, вода се експлоатише из 14 бунара са дубине 160 до 240 m, из којих се захвата просечно 265 l/s. Водозахват Шумице обухвата 10 бунара, док се остала 4 бунара налазе на различитим локацијама у граду.
- Извориште „Михајловачка“ за јавно водоснабдевање Зрењанина налази се северно од границе грађевинског подручја ГП, уз пут Зрењанин – Михајлово. Са тог простора из издани на 90 – 130 m дубине црпи се подземна вода. Број цевастих бунара распоређених на међусобном растојању од 150 или 300 m у два паралелна низа на удаљености око 1200 m повећаће се у планском периоду на 41, израдом и опремањем бунара на резервисаним микролокацијама изворишта Михајловачка, а њиховом експлоатацијом обезбедиће се количина воде од 640 l/s.
- Организовано снабдевање водом за пиће градских насеља Панчева и Старчева врши се са три изворишта у алувијалној равни Дунава и Тамиша. Извориште „Сибница“ налази се у алувијалној равни Дунава и Тамиша на простору северно од пута Београд-Панчево у непосредној близини канала Сибнице, по коме је и добило име.

На изворишту је данас активно 40 бунара којим су захваћене подземне воде основног водоносног комплекса. Кота терена је око 71-72 mАНВ, а просечна експлоатација подземних вода са изворишта „Сибница“ је око $Q=400$ l/s. Извориште „Филтер“ налази се источно од изворишта „Сибница“. На изворишту су активна 4 бунара којим су захваћене подземне воде основног водоносног комплекса, а просечна експлоатација подземних вода износи око $Q=40$ l/s. Извориште „Градска Шума“ налази се у инундационој равни Дунава на десној страни од пута Београд-Панчево. На изворишту је у функцији 19 бунара, а током 1998 године активно је било 11. Просечна експлоатација са изворишта током 1998. године износила је $Q=80$ l/s. Квалитет подземних вода не задовољава нормативе за воду за пиће у првом реду због повећаног садржаја гвожђа.

- Водоснабдевање становништва града Ковина врши се захватањем подземних вода шљунковитог колектора на изворишту лоцираном на северозападном крају града. Постојеће извориште налази се на самом улазу у град, са леве стране пута ДП I реда бр. 24, Панчево-Ковин, а његовом експлоатацијом обезбеђује се количина од око 120 l/s.

Поред наведених изворишта, више сеоских насеља захватају подземне воде за јавно водоснабдевање, са укупном дневном експлоатацијом од више десетина l/s.

Прва издан се користи и за наводњавање пољопривредних површина. О количинама подземних вода које се користе у ову сврху нема поузданих података.

21. Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-24 је ДП I6 реда бр.13, у општини Сента је ДП Iа реда бр.105 и ДП I6 реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП Iа реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и у Ковину - ДП I6 реда бр.14, М-7 је ДП I6 реда бр.12, М-3 је ДП I6 реда бр.15

Стање одвођења и пречишћавања отпадних вода је најлошије у Банату. Врло мали број насеља има изведен канализациони систем, а постројење за пречишћавање отпадних вода, осим у Кикинди и Сенти, није изведено ни за једно насеље у обухвату Просторног плана. Проблем непостојања квалитетне канализационе мреже, уско је повезан са производњом и дистрибуцијом воде, пошто коришћена вода преко септичких јама представља својеврстан загађивач подземних ресурса који се налазе на мањим дубинама, што представља сталну опасност за кориснике.

Енергетска инфраструктура

Снабдевање електричном енергијом обезбеђено је из јединственог електроенергетског система Србије, из хидро и термоелектрана преко преносне електроенергетске мреже и трансформаторских станица напонских нивоа 400/220/110kV и 110/35(20) kV, до дистрибутивних трафостаница и дистрибутивне мреже, којим је обезбеђено преношење енергије до крајњих потрошача.

На подручју обухвата плана снабдевање електричном енергијом обезбеђено је из ТС 400/110 kV „Суботица 3“, која је надземним 110 kV далеководима повезана са трафостаницама ТС 110/35/20 kV „Суботица 1“, ТС 110/20 kV „Суботица 2“, ТС 110/20 kV „Суботица 4“, ЕВП „Суботица“, ТС 110/20 kV „Палић“, за подручје општине Суботица, ТС 110/20 kV „Кањижа“, која је 110 kV далеководом повезана са ТС 110/20 kV „Сента 1“, а она са ТС 110/20 kV „Сента 2“, за подручје општине Кањижа, Нови Кнежевац, Сента и Чока. Подручје општине Кикинда напаја се из трафостаница и ТС 110/35 kV „Кикинда 1“ и ТС 110/20 kV „Кикинда 2“, а део општине Нови Бечеј из ТС 110/20 kV „Нови Бечеј“. Град Зрењанин се напаја из ТС 220/110 kV „Зрењанин 2“, која је надземним 110 kV далеководима повезана са трафостаницама ТС 110/35 kV „Зрењанин 1“, ТС 110/20 kV „Зрењанин 3“, ТС 110/20 kV „Зрењанин 4“ и ТЕ-ТО „Зрењанин“, као и трафостаницом „Бегејци“ којој припада конзум општине Житиште. Општина Жабаљ се електричном енергијом напаја из ТС 110/20 kV „Жабаљ“.

Подручје града Панчева и околина снабдевају се електричном енергијом из ТС 400/220/ 110 kV „Панчево 2“, која је надземним 110 kV далеководима повезана са РП 110 kV „Панчево 1“, трафостаницама ТС 110/6 kV „Азотара“, ТС 110/20 kV „Панчево3“, ТС 110/20 kV „Панчево 4“, ТС ТС 110/20 kV „Качарево“. ХИП се снабдева из трафостанице 220/35 kV. Из трафостанице ТС 110/20 kV „Дебељача“ снабдевају се потрошачи општине Ковачица, а из ТС 110/20 kV „Ковин“ и ТС 110/20 kV „Ковин рудник“ потрошачи на подручју општине Ковин.

Поред ових у обухвату Плана се налазе и трафостанице ТС 35/10(20) kV које су са ТС 110/35 kV повезане 35 kV надземним водовима, као и дистрибутивне трафостанице 10(20)/0,4 kV, односно 20/0,4 kV.

У обухвату Просторног плана изграђена је основна преносна, високонапонска надземна мрежа 400 kV, 220 kV, 110 kV, као и дистрибутивна 35 kV, 20 kV, 10 kV и 0,4 kV надземни и подземна мрежа.

Већи део преносне мреже је одговарајућег квалитета.

Средњенапонска мрежа је углавном грађена надземно у мањим насељима и ван насеља, осим у централним деловима градова Суботица, Зрењанин, Кикинда, Нови Сад, Панчево, као и већих насеља Кањижа, Сента, Чока, Жабаљ, Ковачица, Ковин и др. и она ће се укрштати са планираним инфраструктурним коридором, али не представља ограничење и конфликт у простору.

Постојећа нисконапонска мрежа је највећим делом надземна, кабловски начин напајања углавном је заступљен у централним деловима насеља. Реконструкција нисконапонске мреже у насељима је делимично извршена.

Гасоводна инфраструктура која се налази у обухвату Просторног плана и која има утицаја на планирани коридор М-24 је:

- гасовод високог притиска РГ-01-10- ГМРС Ковин (пречник гасовода ДН200);
- гасовод високог притиска ДГ-01-16 Панчево-Тилва (пречник гасовода ДН100);
- гасовод високог притиска од МГ-01 до ГМРС Меленци;
- гасовод високог притиска РГ-01-03 ОГС Елемир-Клек до ГМРС Зрењанин (пречник гасовода ДН200);
- гасовод високог притиска РГ-01-21 Клек до ГМРС ТЕ-ТО Зрењанин (пречник гасовода ДН300);
- гасовод средњег притиска Ечка-Лукићево;
- гасовод високог притиска ДГ-01-02 од ОГС Кикинда-Ново Милошево (пречник гасовода ДН150);
- гасовод високог притиска РГ-01-18 СГС до ГМРС Ново Милошево;
- гасовод високог притиска МГ-01 Мокрин-Панчево (пречник гасовода ДН300);
- гасовод високог притиска ПВ-01 Мокрин-Елемир (пречник гасовода ДН150);
- гасовод високог притиска МГ-03 Сента-Мокрин (пречник гасовода ДН600);
- двосмерни гасовод високог притиска ДВ-04-18 ГРЧ Госпођинци Банатски Двор;
- гасовод високог притиска РГ-01-12 од ПВ-01 до ГМРС Нови Бечеј;
- гасовод високог притиска РГ-01-12/II од ПВ-01 до ДТД Нови Бечеј;
- гасовод високог притиска РГ-01-11 од МГ-01 до ГМРС Башаид;
- гасовод високог притиска МГ-02 Елемир-Госпођинци-Банатски Двор (пречник гасовода ДН300);
- гасовод високог притиска ДВ-04-18 Госпођинци-Банатски Двор (пречник гасовода ДН300);
- гасовод високог притиска РГ-01-10 Панчево-Ковин (пречник гасовода ДН300);
- гасовод високог притиска РГ-04-17 Батајница-Панчево (пречник гасовода ДН500);
- гасовод високог притиска МГ-01 Мокрин-Панчево (пречник гасовода ДН300);
- гасовод високог притиска РГ-02-02 од МГ-02 до ГМРС Жабаљ;
- гасовод средњег притиска од ГМРС Госпођинци до МРС Ђурђево;
- гасовод високог притиска МГ-04/II;
- гасовод високог притиска од МГ-01 до ГМРС „Арадац“;
- гасовод високог притиска МГ-02 Елемир-Госпођинци-Банатски Двор (пречник гасовода ДН300);
- продуктовод СО2 Бечеј –Суботица;
- гасовод високог притиска РГ-06-02 за Суботицу (пречник гасовода ДН200);
- гасовод СОС1 Велебит-СС Адорјан;
- гасовод високог притиска МГ-07 Хоргош-Бечеј (пречник гасовода ДН750);
- гасовод високог притиска МГ-06 Хоргош-Сента (пречник гасовода ДН700).

Нафтоводна инфраструктура

Нафтоводна инфраструктура која се налази у обухвату Плана и која има утицаја на планирани коридор М-24 је:

- нафтовод СОС Мокрин Југ – Елемир;
- нафтовод Елемир – СОС Мокрин Запад;
- нафтовод Надрљан – Нови Сад;
- нафтовод Трешњевац – Надрљан,

На простору обухвата Просторног плана постоје изграђени бушотински нафтоводи и гасоводи.

На простору обухвата Просторног плана постоје објекти за експлоатацију нафте и природног гаса, изграђене бушотине нафте, природног гаса и термоминералне бушотине у експлоатацији, конзервиране или затворене.

Електронска комуникациона инфраструктура

Електронска комуникациона инфраструктура (електронски комуникациони објекти, комуникациона чворишта, спојни путеви и приступна телекомуникациона мрежа у насељима) је већим делом, и по квалитету и по капацитету, на задовољавајућем нивоу.

Преко подручја у обухвату Просторног плана прелазе радио-рељејни коридори електронског комуникационог и радио дифузног система веза.

Целокупно подручје покривено је системом мобилне телефоније и омогућено је пружање квалитетних услуга.

У обухвату Просторног плана налази се емисиони објекат - предајник Црвено Село у систему емисионих веза Радио Телевизије Србије, а преко простора прелазе РР коридори постојећих РР веза Суботица-Бачка Топола, Иришки Венац-Зрењанин, Орловат-Вршац и Иришки Венац-Орловат.

3. КАРАКТЕРИСТИКЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ПОЈЕДИНИМ ОБЛАСТИМА КОЈЕ МОГУ БИТИ ИЗЛОЖЕНЕ НЕГАТИВНОМ УТИЦАЈУ И РАЗМАТРАНА ПИТАЊА И ПРОБЛЕМИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ПРОСТОРНОМ ПЛАНУ

Све анализе изнете у оквиру постојећег стања животне средине, показују да већина утицаја потиче од урбанизације ширег простора, инфраструктурних објеката и интензивне пољопривредне производње.

Истражно подручје обухвата северно, средње и јужно банатски округ и изразито је насељено. Подручје истраживања обухватило је Кикинду, Зрењанин и Панчево, затим Ковин, као и Нови Кнежевац. Поред ових насеља мрежу чине и општине Чока и Ковачица.

Већина становништва посматраног подручја Баната је настањена у општинским центрима. Док је остатак становништва живи у добро развијеним насељима руралног типа.

Посматрани коридор се одликује великом антропогеном измененошћу што је значајно утицало на изглед и стање флоре и фауне. Последницу оваквог стања треба тражити у особинама самог терена. Он се пре свега одликује изузетно плодном земљом што је довело до ишчезавања аутохтоних екосистема, и присуства искључиво антропогених екосистема. Доминирају оранице са преко 80 % територије, мање су заступљени воћњаци и ливаде, а шума готово да и нема.

У коридору планиране магистрале налазе се водени токови реке Тисе, Златице, Старог Бегеја, Пловног Бегеја, Тамиша и Дунава, као и већи број именованих и неименованих притока, канала Дунав - Тиса - Дунав, Бегејског канала, језеро Русанда, Бело језеро и Окањ бара, као и површине под рибањацима. Присуство поменутих водених површина обезбеђује присуство ихтиофауне и утиче на разноликост врста птица.

Богатство фауне, а нарочито флоре је веома ограничено услед деловања човека, и већина екосистема је вештачког карактера. Ово изразито негативно делује на њихову стабилност и разноврсност.

Највећи део истражног простора је представљен изразито равњеном низијом са надморским висинама од 66 - 119 mnm. Ипак, без обзира на доминацију простране равнице, по морфометријским критеријумима, издвајају се два микрорегиона: Кикиндско - Павлишки, као најравнији део Баната и Банатско подунавље.

У водоносним срединама формиране су бројне акумулације подземних вода -издани, различитог структурног типа (збијене и разбијене) и хидрауличног механизма (слободне, субартерске и артерске).

Јавно водоснабдевање, у границама коридора, врши се захваћањем подземних вода из основне водоносне средине у АП Војводини, као и из алувијалне издани:

- Изворишта водоснабдевања Зрењанина, Кикинде, Новог Кнежевца, Чоке, Аде, Житишта, Ковачице и Опова и суседних општина;
- Изворишта водоснабдевања Ковачице, Опова, Панчева и приградских насеља;

„Прва“ издан се користи и за наводњавање пољопривредних површина. О количинама подземних вода које се користе у ову сврху нема поузданих података. Сагледавањем постојећег стања вода река у коридору магистралног пута М - 24 Бала - Зрењанин - Ковин, Тисе, Златице, Старог Бегеја, Пловног Бегеја, Тамиша и Дунава, указује се на низак степен квалитета.

Имајући у виду просторне карактеристике истраживаног коридора, које се односе на насељеност, постојање индустријских постројења, као и чињеницу да су то углавном површине под обрадивим пољопривредним земљиштем, стање загађења површинских и подземних вода је последица неадекватне примене одговарајућих агротехничких мера у ратарској и повртарској производњи, неадекватног депоновања отпада и одвијања друмског саобраћаја на постојећим магистралним путевима. Наведени поступци су и основни узроци загађења тла, њима се може додати и одсуство контролисане евакуације отпада.

Загађења земљишта од експлоатације постојећих путева се процењују као присутно (у уском путном појасу), с обзиром на обим саобраћаја који се на њима одвија.

У фази израде Идејног пројекта, треба поново обрадити податке о постојећем стању животне средине који ће бити референтни код анализе утицаја од будућег пута.

Постојеће стање саобраћајне буке у оквиру коридора анализираних путних правца карактерише одвијање саобраћаја на постојећим магистралним, регионалним, локалним путевима и железничким пругама.

Коридор посматраног путног правца је оптерећен саобраћајном инфраструктуром, међутим извесно је да ће по изградњи новопроектована саобраћајница преузети доминантну улогу извора буке услед одвијања саобраћаја.

Подаци о квалитету ваздуха, тј. нивоу аерозагађења, у тренутку израде стратешке процене приказани су и анализирани у претходном поглављу а на основу података које је доставило неколико општина током израде Нацрта Просторног плана, док за саму трасу пута нису били доступни, јер надлежне институције не располажу подацима. У циљу анализе постојећег стања унутар коридора пута идентификовани су потенцијални аерозагађивачи који могу имати утицаја на квалитет ваздуха.

Општи закључак је да се могу очекивати просторно ограничена погоршања постојећег стања животне средине дуж посматраног коридора при чему треба имати у виду да ће кумулативне последице услед егзистенције постојеће мреже путева и новопроектоване саобраћајнице бити мање него на постојећој саобраћајној мрежи без инвестиције. Неопходна је квантификација свих очекиваних утицаја, уз уважавање закључака изведених у смислу вредновања постојећег стања и постојања могућности његове деградације, како би могао да се донесе суд о њиховом значају и предлозима одговарајућих мера заштите.

4. ПРИКАЗ ПРИПРЕМЉЕНИХ ВАРИЈАНТНИХ РЕШЕЊА - НАЈПОВОЉНИЈЕ ВАРИЈАНТНО РЕШЕЊЕ СА СТАНОВИШТА ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И ВАРИЈАНТНО РЕШЕЊЕ У СЛУЧАЈУ НЕРЕАЛИЗОВАЊА ПЛАНА

Стратешке процене утицаја Просторног плана на животну средину, као процес који тече паралелно са израдом плана, и истовремено имајући у виду чињеницу да Просторни план не садржи

варијантна планска решења, анализира два сценарија просторног развоја, у складу са ППРС, Регионалним ПП АПВ, и Извештајем о процени утицаја ППРС на животну средину и Извештајем о процени утицаја РПП АПВ на животну средину, односно:

1. Варијантно решење 1 - уколико не дође до спровођења планских решења;
2. Варијантно решење 2 – уколико се реализују планска решења (варијанта одрживог развоја).

Усвојена планска решења која се на директан и индиректан начин односе на заштиту животне средине, интегрисана су у Просторни план, и предметним елаборатом утврђено је да су у складу са основним принципима одрживог развоја у погледу свих даљих активности на простору обухвата Просторног плана.

У случају Варијанте 1. односно нереализовања планских решења, досадашње негативне тенденције у уређењу и коришћењу простора на територији Просторног плана ће се вероватно одвијати према следећем сценарију:

- Неадекватна инфраструктурна повезаност насеља и региона;
- Настављање неконтролисаног одлагања отпада на неууређена одлагалишта отпада, стихијски насталих на више локација, без спровођења санитарних мера заштите и са вероватноћом настајања нових површина;
- Нарушавање основног концепта дугорочног одрживог развоја и стратешких смерница развоја планског подручја;
- Недостатак мера и инструмената за управљање простором на еколошки прихватљив и одржив начин;
- Непланска реализација појединачних пројеката и делатности на локацијама, зонама и целинама које не испуњавају претходне услове заштите простора и животне средине;
- Непоштовање мера обавезног инфраструктурног и комуналног опремања и уређења, недовољна и неадекватна комунална и инфраструктурна опремљеност појединих делова подручја;
- Непоштовање општинских и посебних смерница и мера заштите животне средине из планова на вишем хијерархијском нивоу.

Најповољније решење са аспекта заштите животне средине односи се управо на имплементацију планских решења односно на Варијанту 2 - варијанта одрживог развоја у складу са постојећим капацитетом животне средине. Одређена планска решења су директно или индиректно условљена стриктном применом мера заштите животне средине што ће довести до смањења притисака од привредних, саобраћајних и других потенцијално негативних утицаја, и тако позитивно утицати на смањење загађења у еколошки угроженим и деградираним подручјима.

5. РЕЗУЛТАТИ ПРЕТХОДНИХ КОНСУЛТАЦИЈА СА ЗАИНТЕРЕСОВАНИМ ОРГАНИМА И ОРГАНИЗАЦИЈАМА

Током израде ПППН и Извештаја о стратешкој процени утицаја на животну средину, прибављени су следећи услови и сагласности надлежних органа и организација:

- Министарство пољопривреде и заштите животне средине, Одсек за заштиту од хемијског удеса, Нови Београд;
- Министарство саобраћаја, Дирекција за водне путеве „Пловпут“, Београд;
- Министарство финансија, Управа царина, Нови Београд;
- Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Београд;
- Министарство унутрашњих послова, Дирекција полиције, Нови Београд;
- Министарство унутрашњих послова, Сектор за ванредне ситуације, Управа за превентивну заштиту, Београд;
- Министарство спољних послова, Београд;
- Министарство одбране, Сектор за материјалне ресурсе, Управа за инфраструктуру, Београд;

- Покрајински секретаријат за енергетику и минералне сировине, Нови Сад;
- Покрајински секретаријат за урбанизам, грађевинарство и заштиту животне средине, Нови Сад;
- Покрајински секретаријат за привреду, запошљавање и равноправност полова, Нови Сад;
- Покрајински секретаријат за међурегионалну сарадњу и локалну самоуправу, Нови Сад;
- Покрајински секретаријат за културу и јавно информисање, Нови Сад;
- Покрајински секретаријат за спорт и омладину, Нови Сад;
- Општина Кикинда, Секретаријат за стамбено комуналне послове, грађевинарство и привреду, Кикинда;
- Општина Кикинда, Општинска управа, Секретаријат за заштиту животне средине, Кикинда;
- Општина Кањижа, Одељење за инспекцијско-надзорне послове, Кањижа;
- Општина Ковачица, Одељење за урбанизам, стамбено-комуналне и инспекцијске послове, Ковачица;
- Општина Ковачица, Одељење за урбанизам, стамбено комуналну делатност и заштиту животне средине, саобраћај и енергетику, имовинско правне и инспекцијске послове, Ковачица;
- Општина Ковин, Одељење за урбанизам, стамбено-комуналне и заштиту животне средине, Ковин;
- Општина Ковин, Ковин;
- Општина Нови Бечеј, Одсек за урбанизам, стамбено комуналне послове, грађевинарство и заштиту животне средине, Нови Бечеј;
- Општина Жабаљ, Служба за урбанизам, имовинске, стамбено комуналне послове и заштиту животне средине, Жабаљ;
- Општина Житиште, Одељење за привреду, урбанизам, путну привреду, комунално-стамбене послове и заштиту животне средине, Житиште;
- Општина Сента, Одељење за грађевинске послове, Сента;
- Општина Сента, Одсек за заштиту животне средине, Сента;
- Општина Нови Кнежевац, Одељење за послове урбанизма, Нови Кнежевац;
- Општина Чока, Одсек за привреду, пољопривреду, урбанизам и стамбено комуналне делатности, Чока;
- Општина Нова Црња, Одељење за привреду, Нова Црња;
- Град Суботица, Градска управа, Одељење за урбанизам, Суботица;
- Град Суботица, Градска управа – Секретаријат за ЈЕР, привреду, пољопривреду, ком. послове и заштиту животне средине, Суботица;
- Град Панчево, Секретаријат за урбанизам, стамбене, грађевинске и комуналне послове, Панчево;
- Град Панчево, Градска управа, Секретаријат за заштиту животне средине, Панчево;
- Град Зрењанин, Одељење за послове урбанизма, Одсек за урбанизам и просторно планирање, Зрењанин;
- Град Зрењанин, Одељење за урбанизам, Одсек за заштиту и унапређење животне средине, Зрењанин;
- Град Зрењанин, Дирекција за изградњу града Зрењанина, Зрењанин;
- Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије, Сектор за ваздушну пловидбу, Нови Београд;
- Центар за разминурање, Београд;
- Републички сеизмолошки завод, Београд;
- Републички хидрометеоролошки завод Србије, Београд;
- РДУ РТС, Дирекција РДУ РТС, Сертификационо тело РТС, Развој и сертификација, Београд;
- Међуопштински завод за заштиту споменика културе – Суботица, Суботица;
- Покрајински завод за заштиту природе, Нови Сад;
- ЈП Путеви Србије, Београд;
- "Железнице Србије" АД, Сектор за инвестиције, развој и технологију, Београд;
- ЈП „Електромрежа Србије“, Београд;

- Предузеће за телекомуникације „Телеком Србија“, Дирекција за технику, Функција планирања и развоја, Сектор за планирање и развој транспортне телекомуникационе мреже, Нови Београд;
- „Теленор“ ДОО, Нови Београд;
- „ВИП мобиле“ ДОО, Нови Београд;
- СББ, Српске кабловске мреже доо, Београд;
- ЈП Емисиона техника и везе, Сектор техника, Београд;
- South stream доо Нови Сад, Нови Сад;
- НИС АД Нови Сад, Нови Сад;
- ЈП „Дирекција за изградњу и уређење Панчева“, Панчево;
- ЈП „Завод за урбанизам града Суботице“, Суботица;
- Дирекција за изградњу града сектор за урбанизам Кикинда, Кикинда;
- ЈП Дирекција за изградњу Града Суботице, Суботица;
- ЈП за уређење насеља општине Кањижа, Кањижа;
- Завод за заштиту споменика културе Зрењанин, Зрењанин;
- Завод за заштиту споменика културе Панчево, Панчево;
- ЈКП „Водовод и канализација“ Панчево, Панчево;
- ЈКП „Водовод и канализација“, Суботица;
- ЈКП „Водовод и канализација“, Зрењанин;
- „Потиски водоводи“ доо, Хоргош-Кањижа;
- ЈКП „Суботицагаас“, Суботица;
- Електродистрибуција Панчево, Панчево;
- ПД за дистрибуцију електричне енергије, „Електровојводина“ доо Нови Сад, Електродистрибуција „Нови Сад“, Нови Сад;
- Електродистрибуција „Суботица“, Суботица;
- Електродистрибуција Зрењанин, Зрењанин;
- ЈП „Електромрежа Србије“, Погон Нови Сад, Нови Сад;
- ЈП „Србијагаас“, Нови Сад;
- ЈП „Транснафта“, Панчево;
- ЈП „Војводинашуме“, Петроварадин;
- ЈП „Војводина шуме“, Шумско газдинство „Банат“ Панчево, Панчево;
- ЈП „Војводина шуме“, Шумско газдинство „Нови Сад“, Нови Сад;
- ЈП „Војводина шуме“, Шумско газдинство „Сомбор“, Сомбор;
- ЈВП „Воде Војводине“, Нови Сад;
- ЈП „НАШ СТАН“, Ковачица;
- ДВП „Тамиш Дунав“ Панчево, Панчево;
- ЈКП „6. Октобар“, Кикинда;
- ЈКСП „СЕНТА“, Сента;
- ЈКП „ЕЛАН“ Ковачица, Ковачица.

6. ОПШТИ И ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ И ИЗБОР ИНДИКАТОРА

Дефинисање стратегије и општих циљева заштите животне средине на подручју Просторног плана заснива се на усвојеним стратешким документима у хијерархијски вишим плановима и на државном нивоу, од којих је најзначајнији ППРС. Стратешки циљеви заштите животне средине дати одредбама ППРС представљају факторе очувања еколошког интегритета простора, односно рационалног коришћења природних ресурса и заштите животне средине.

Приликом израде планова, већина општих циљева везана је за планска документа вишег реда и услове који они диктирају, док се посебни циљеви дефинишу за специфичност плана, конкретни разматрани простор, намену површина и др.

Са становишта дугорочне организације коришћења, уређења и заштите простора концепт одрживог развоја представља стратешку активност којом се дефинишу плански принципи и критеријуми заштите, затим средства и развој животне средине. Стратегија одрживог развоја планског подручја огледа се у детаљнијој планској организацији и уређењу кроз вредновање капацитета простора у односу на одговарајуће делатности и активности у њему, као и усклађивање коришћења простора са природним и створеним потенцијалима и ограничењима.

Еколошки одговорно коришћење простора, који обухвата Просторни план, представља значајан потенцијал за одрживи развој.

Као посебни циљеви стратешке процене истичу се:

- Одрживо коришћење и заштита природних ресурса (вода, ваздух и земљиште);
- Очување предеоних карактеристика подручја кроз дефинисање посебних режима заштите коридора и контактних подручја;
- Одрживо коришћење простора дефинисањем односа коридора пута са осталим наменама простора (посебно заштићеним подручјима) и инфраструктурним системима;
- Унапређење комуналне инфраструктуре на подручју Просторног плана и фаворизација ОИЕ;
- Валоризација постојећих и развојних потенцијала подручја у циљу промоције и подршке развоју одрживог туризма.

Посебни циљеви Стратешке процене усклађени су са индикаторима стратешке процене дефинисаним Правилником о Националној листи индикатора животне средине („Службени гласник РС“, број 37/11).

Индикатори стратешке процене

Планирање је кључна карика у систему управљања променама у животној средини, а почетни и најважнији корак у процесу планирања је формирање базе података (информационе основе) ради идентификације те исте средине. На основу идентификованог стања у могућности смо да предузмемо адекватне мере у планском процесу у циљу ефикасне заштите животне средине.

Индикатори су веома корисни за мерење и оцењивање планских решења са становишта могућих штета у животној средини и за указивање на потенцијално негативне утицаје планских решења на животну средину.

Индикатори представљају један од инструмената за систематско идентификовање, оцењивање и праћење стања, развоја и услова средине и сагледавање последица.

Индикатори стратешке процене су припремљени према циљевима стратешке процене, на основу индикатора из Правилника о Националној листи индикатора заштите животне средине и приказани за подручје предметног Просторног плана инфраструктурног коридора су:

1. Потрошња воде по секторима (домаћинства, индустрија, пољопривреда)- % од укупно испрљене воде;
2. % отпадних вода које се пречишћавају;
3. БПК5 у водотоцима (mg/l кисеоника потрошеног у 5 дана, на константној температури од 20°C);
4. Промена намене земљишта (%);
5. ha (%) санираних и рекултивисаних подручја;
6. Квалитет пољопривредног и непољопривредног земљишта;
7. Површине под природним пределима;
8. Удео шумског земљишта у укупном земљишту (%);
9. Површине под изабраним значајним екосистемима (km2 или ha) одабраних врста екосистема;
10. Учешће броја угрожених врста у укупном броју врста (%);
11. Стварање отпада (t/становнику);
12. Стварање опасног отпада (t/јединици БДП);
13. Количина отпада који се подвргава третману (%);
14. Потрошња енергије по глави становника (ГЈ/становнику или toe (тона еквивалентне нафте) по становнику);
15. Учешће обновљивих извора енергије у укупној потрошњи енергије (%);
16. Превоз путника и терета у односу на БДП;
17. Потрошња горива, чистијих и алтернативних горива у саобраћају;
18. Моторна возила.

Наведени индикатори дефинисани су у контексту реализације планских, а не технолошких решења. Стратешка процена утицаја је плански оријентисан документ који разматра планска решења као основ за реализацију циљева одрживог развоја и заштите животне средине.

6.1. КОМПАТИБИЛНОСТ ЦИЉЕВА СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ СА ЦИЉЕВИМА НАЦРТА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Многи међународни документи упућују на важност односа процеса планирања и процеса израде стратешке процене утицаја на неопходност интеграције овог инструмента у процес планирања.

Истиче се и то да је стратешка процена утицаја делимично интегрисана у планове и програме уколико се израђују у одвојеним фазама. Да би била потпуно интегрисана процедура израде стратешке процене утицаја треба да се преплиће са процедуром израде планова или програма. Слика 2. приказује принцип по којем су се стручњаци Завода за урбанизам Војводине руководили при изради ова два елабората, односно приказана веза између фаза израде Плана и Стратешке процене утицаја плана на животну средину.

Слика 2: Везе између фаза израде Просторног плана и Стратешке процене утицаја

Израда плана или програма	Стратешка процена утицаја
Одлука о изради Плана	Одлука о изради СПУ према захтевима Протокола
Израда Материјала за рани јавни увид	Одлука о изради Извештаја о СПУ Извештај о СПУ
Израда Нацрта Плана	• Анализа садржаја и основне документације • Предлог извештаја о СПУ
Стручна контрола Нацрта Плана	Консултације са надлежним органима и организацијама
Доношење Плана	Усвајање Извештаја
Спровођење Плана	Мониторинг и имплементација Извештаја

Циљеви стратешке процене су, с обзиром на паралелну израду ова два документа у потпуности усаглашени са циљевима Нацрта Плана.

2. ПРОЦЕНА МОГУЋИХ УТИЦАЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

7.1. ПРИКАЗ ПРОЦЕЊЕНИХ УТИЦАЈА ВАРИЈАНТНИХ РЕШЕЊА И ОПИС МЕРА ЗА СПРЕЧАВАЊЕ И ОГРАНИЧАВАЊЕ НЕГАТИВНИХ УТИЦАЈА И УВЕЋАЊЕ ПОЗИТИВНИХ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Приказ процењених утицаја

Заштита животне средине је данас један од приоритетних друштвених задатака. Данас присутне негативне последице углавном су последица погрешно планиране, изградње насеља, саобраћајних система, неконтролисаних и неадекватне употребе енергије, као и непознавања основних законитости из домена животне средине.

У оквирима изнетих ставова промене које су последица прилагођавања природе потребама човека могу бити онакве какве он очекује, али могу бити, и често јесу, сасвим неповољне и за њега самог. Скуп таквих промена за собом повлачи врло сложене последице, које у принципу имају повратно деловање на иницијаторе промена, доводећи тако до нових стања и нових последица.

Циљ израде стратешке процене утицаја предметног Просторног плана на животну средину је сагледавање могућих негативних утицаја на квалитет животне средине и предвиђених мера за њихово смањење, односно довођење у прихватљиве оквире не стварајући конфликте у простору и водећи рачуна о капацитету животне средине на посматраном простору.

Да би се постављени циљеви остварили, потребно је сагледати Просторним планом предвиђене активности и мере за смањење потенцијално негативних утицаја. Стратешка процена се бави генералном и општом анализом и проценом могућих утицаја планираних решења заштите животне средине у плану, а не појединачним објектима и активностима које се планирају на предметној локацији.

У стратешкој процени, акценат је стављен на анализу планских решења која доприносе заштити животне средине и подизању квалитета живота на посматраном простору. У том контексту, у Извештају се анализирају могући утицаји планираних активности на животну средину и планске мере заштите које ће потенцијалне негативне ефекте плана довести на ниво прихватљивости, а који ће се вредновати у односу на дефинисане индикаторе.

Приказ процењених утицаја варијантних решења

Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину не прописује шта су то варијантна решења плана која подлежу стратешкој процени утицаја, али у пракси се морају разматрати најмање две варијанте:

- 1) варијанта да се план не усвоји и имплементира, и
- 2) варијанта да се план усвоји и имплементира.

Варијантна решења Просторног плана представљају различите рационалне начине, средства и мере за реализацију циљева плана у појединим секторима развоја, кроз разматрање могућности коришћења одређеног простора за специфичне намене и активности.

Укупни ефекти Просторног плана, па и утицаји на животну средину, могу се утврдити само поређењем са постојећим стањем, са циљевима и решењима плана. Ограничавајући се у том контексту на позитивне и негативне ефекте које би имало доношење или не доношење предметног плана, стратешка процена ће се бавити разрадом обе варијанте.

7.2. ПОРЕЂЕЊЕ ВАРИЈАНТНИХ РЕШЕЊА И ПРИКАЗ РАЗЛОГА ЗА ИЗБОРА НАЈПОВОЉНИЈЕГ РЕШЕЊА СА АСПЕКТА ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

У поступку стратешке процене утицаја Просторног плана односно планских решења на животну средину разматрана су варијантна решења (усвајање и не усвајање Просторног плана) како би се извршило поређење и вредновање за избор најбоље понуђене варијанте са аспекта заштите простора и животне средине. Предложена варијантна решења вреднована су са аспекта:

- могућности успостављања интегралне контроле у простору и контроле коришћења свих доступних ресурса;
- могућности развоја на принципима одрживости и економске прихватљивости;
- могућности контроле, мониторинга и заштите животне средине.

Поређење варијантних решења извршено је на основу позитивних и негативних утицаја које би варијантна решења имала у простору. Позитивни ефекти вредновани су са аспекта утицаја на:

- природне вредности, стање животне средине, природна добра, биљне и животињске врсте као и целокупан биодиверзитет на подручју обухвата Просторног плана и у окружењу;
- створене вредности, демографске карактеристике, стање и очуваност културног наслеђа, мрежу насеља, привредне активности;

- предеоне и пејзажне карактеристике подручја Просторног плана;
- очување природних и културних добара;
- инфраструктурну и комуналну опремљеност подручја;
- просторне и урбанистичке услове и параметре и могућност контролисаног управљања простором.

Еколошки најприхватљивијим решењем оцењује се оно које омогућава:

- очување и унапређење постојећих природних вредности и природних ресурса у циљу постизања рационалне организације и коришћења простора;

- јачање система заштите животне средине предузимањем превентивних мера и смањењем загађења ваздуха, воде и земљишта;
- санирање најугроженијих простора;
- успостављање система контроле свих облика загађивања и праћења стања квалитета животне средине;
- развијање и јачање нивоа еколошке свести, информисања и образовања становништва о еколошким проблемима уз укључивање јавности у доношење одлука по питању заштите животне средине.

Табела 7: Поређење варијантних решења у односу на циљеве Стратешке процене

Упоредни приказ варијантних решења усвајања тј. неусвајања Просторног плана и циљева Стратешке процене			
	ПОСЕБНИ ЦИЉ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ	ВАРИЈАНТНО РЕШЕЊЕ I	ВАРИЈАНТНО РЕШЕЊЕ II
(1)	Одрживо коришћење и заштита природних ресурса (вода, ваздух и земљиште)	-	+
(2)	Очување предеоних карактеристика подручја кроз дефинисање посебаних режима заштите коридора и контактних подручја	--	++
(3)	Одрживо коришћење простора дефинисањем односа коридора пута са осталим наменама простора (посебно заштићеним подручјима) и инфраструктурним системима	--	++
(4)	Унапређење комуналне инфраструктуре на подручју Просторног плана и фаворизација ОИЕ;	-	++
(5)	валоризација постојећих и развојних потенцијала подручја у циљу промоције и подршке развоју одрживог туризма.	-	++

Оцена утицаја: ++ веома позитиван; + позитиван; 0 неутралан или неопознат; - негативан; -- веома негативан; М - зависи од мера заштите

3. ПРИКАЗ ПРОЦЕЊЕНИХ УТИЦАЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Анализа постојећег стања животне средине као и процена могућих еколошких ризика који су последица изградње планиране деонице магистралног пута М - 24 показују да се до недвосмисленог квантификовања могућих последица може доћи само кроз анализу могућих утицаја.

Идентификација могућих утицаја представља продубљену анализу односа пут -животна средина где се на бази познавања основних еколошких потенцијала анализираним простора и основних односа на релацији емисија - утицај, дефинишу све релевантне чињенице које представљају основу за избор оптималног путног коридора.

Сва досадашња искуства у домену ове проблематике показују да се данас са довољно поузданости може говорити о познатој матрици утицаја при чему се увек има у виду да таква матрица представља и просторно и временски променљиву категорију и да се, како релативни значај појединих утицаја тако и њихове апсолутне границе, морају посматрати увек у границама реалних просторних односа. Ове чињенице првенствено значе да се сваки утицај мора квантификовати уз помоћ верификованих поступака и да му се у зависности од конкретних локалних односа мора одредити прави значај.

Да би значај сваког од утицаја могао бити на одговарајући начин квантификован неопходно је за конкретне услове сваког утицаја придружити низ показатеља. Део проблематике односа пута и животне средине лежи у чињеници да се за поједине утицаје, за које знамо да постоје, не могу одредити егзактни показатељи и да се део односа или пак комплетан утицај одвија у сфери субјективних односа.

Дефинисање појединих утицаја, односно критеријума, и њихових показатеља у смислу детаљности и егзактности, битно је везано за фазу пројекта односно планског документа за коју се анализе раде. Како је свака фаза пројектне, односно планске документације, везана за основну величину информационе основе која за собом повлачи и све битне чињенице у вези са обимом и тачношћу доступних информација, то је и могућност квантификације и тачност егзактних показатеља ограничена овим чињеницама.

Утицај аерозагађења дуж анализираним коридора мора се квантификовати с обзиром на могуће утицаје на људе, објекте, биљке и животиње. Значај у конкретним просторним односима првенствено је изражен с обзиром на пољопривредне културе и индивидуалну изградњу дуж планираних коридора.

Проблематика буке на анализираним простору није посебно изражена с обзиром да је у току процеса избора локације максимално избегаван конфликт анализираним коридора са урбаним ткивом појединих насеља.

Загађења вода је критеријум који има значајну тежину будући да се у конкретним условима ради о подручју које је већ оптерећено индустријским загађењем, загађењем услед неадекватне примене вештачког ђубрива, пестицида и хербицида и неадекватним депоновањем отпада. Одвијање друмског саобраћаја на ново-пројектованој деоници пута може додатно утицати на погоршање квалитета површинских и подземних вода.

Загађења тла и заузимање површина су критеријуми који у датим околностима имају велики значај јер се ради о простору који обухвата пољопривредно земљиште које поседује значајне репродуктивне карактеристике.

Разјашњење односа у домену проблематике животне средине може се очекивати једино у колико се сваки од критеријума анализира у конкретним просторним односима и поступцима квантификације доведе до показатеља који могу послужити за избор оптималног решења.

Током изградње, посебно у фази припреме терена, изградње инфраструктурних објеката, као и при изградњи и фундирању сваког појединачног објекта планираног садржаја извршиће се неповратна деградација земљишта, нарочито површинског слоја.

За време обављања припремних радова и изградње инфраструктурних објеката као и пратећих објеката (у грађевинском смислу) биће присутна грађевинска механизација (камиони, копачи, мешалице и др.) чије је погонско гориво дизел гориво, те се услед тога у појачаном интензитету рада може очекивати емисија већег броја полутаната у атмосферу. Специфичну емисију загађујућих материја карактерише ослобађање већег броја продуката потпуног и непотпуног сагоревања нафтних деривата мотора са унутрашњим сагоревањем. Најзначајнији, са аспекта аерозагађивања су: CO, CO₂, C₂H₄, H₂CO и CO₂ и чађи.

Поред наведеног, могуће је очекивати процуривање деривата нафте и контаминацију земљишта и подземних вода. Такође је могуће у овој фази очекивати и повишење нивоа буке на самој локацији.

Ангажована грађевинска механизација (грађевинске машине, камиони и др.) у току извођења радова у појачаном интензитету рада јавља се као генератор повишених нивоа буке. Према литературним подацима, као и резултатима мерења при изградњи објеката овај ниво буке се креће у распону од 85-90 dB, зависно од типа машина. Ризик од повећања нивоа буке на самим радилиштима при извођењу грађевинских радова није могуће избећи. Повећани ниво буке чији је генератор ангажована грађевинска механизација јавља се као пролазни негативни утицај на животну средину, односно завршетком грађевинских радова и престанком ангажовања грађевинске механизације нестаје и овај утицај.

Градилишта је потребно оградити и обезбедити од неконтролисаног и неовлашћеног уласка и разношења материјала.

Један од ограничавајућих фактора при извођењу земљаних радова при изградњи будућих објеката (ископи за темеље објекта, ровови за цевоводе и инсталације и др.) је могућност да се наиђе на природно добро које је геолошко-палеонтолошког или минерално петрографског порекла, а за које се претпоставља да има својство природног споменика, или пак било какве материјалне остатке који би указивали на могућност постојања налазишта неких ранијих култура. У оба случаја радови се одмах морају прекинути, о открићу обавестити надлежне институције (Завод за заштиту природе или Завод за заштиту споменика културе), налаз оставити у нађеном стању и месту, односно да се предузму све мере заштите да се налаз, до доласка овлашћеног лица, не оштети и сачува на месту и у положају у коме је и откривен.

Такође, уколико у току извођења радова дође до процуривања резервоара и акцидентног просипања деривата нафте и контаминације земљишта радове треба одмах прекинути и извршити санацију оштећења и уклањање контаминираниог земљишта на локацију коју одреди или надзорни или надлежни општински орган.

Све вишкове земљишног материјала у току извођења радова, који потичу из ископа, потребно је искористити при нивелацији и уређењу локације или уклонити на привремену депонију. На исти начин је потребно третирати и сав вишак грађевинског материјала и отпада по завршетку градње.

У колико се при изградњи поступи како је напред наведено, може се констатовати да у време припреме терена и изградње будућих инфраструктурних објеката неће доћи до битног угрожавања животне средине, а само угрожавања животне средине, изузимајући неповратну деградацију земљишта, биће пролазног карактера.

8.2.1. Аерозагађење

Као последица одвијања путног саобраћаја јавља се аерозагађење, један од критеријума који дефинише однос пута и животне средине. Саобраћајни ток као узрок емисије у домену својих основних параметара представља стохастичку величину. У том смислу, квантификација емисија аерозагађивача могућа је за сваки период униформних карактеристика. Већина досадашњих анализа показала је да се најбоље основе за поређење алтернативних решења саобраћајница с обзиром на проблем аерозагађења добијају за средње годишње вредности меродавних показатеља окарактерисаних као дуготрајне концентрације. Ова констатација значајно олакшава битне планерске поставке које су у принципу везане, што се саобраћаја тиче, за параметар ПГДС (просечни годишњи дневни саобраћај).

Бројне анализе загађујућих материја који су последица рада аутомобилских мотора показују, постојање чак неколико стотина штетних органских и анорганских компонента. Данас се сматра превазиђеним пракса да се у анализама аерозагађења као једини представник аерозагађивача узима угљенмоноксид (CO). Сматра се наиме врло битним да се у ове анализе поред угљенмоноксида укључе и угљоводоници (C_xH_y), оксиди азота (NO и NO₂), оксиди сумпора (SO₂), и честице чађи (CC).

Основно дејство угљен моноксида на људски организам огледа се првенствено у његовом везивању са хемоглобином, чиме се отежава транспорт крви кроз организам. Утицај угљенмоноксида на биљке као и на грађевинске материјале се може сматрати безначајним.

Многобројни угљоводоници се јављају у процесу сагоревања у аутомобилском мотору и имају канцерогено дејство. Сложност дејства угљоводоника на биљке се огледа у великом броју сметњи. Већ код мањих концентрација долази до опадања лишћа и тешкоћа при цветању, док високе концентрације проузрокују некрозу цветова и листова. Утицај угљоводоника на грађевинске материјале поуздано није доказан.

Азотови оксиди су веома токсични, а дејство азот моноксида на човека слично је дејству угљен моноксида. Концентрације азот моноксида које се појављују у атмосфери су једва штетне, али је њихов значај као аерозагађивача битан јер иницирају стварање азот диоксида (NO₂) и активних једињења у образовању фотохемијског смога. Ова једињења су токсичнија и нарочито штетна за дисајне органе.

Не изазива директну штету на материјалима, али у реакцији са влагом ствара азотну киселину. Дејство азотних оксида на биљке испољава се првенствено кроз утицаје азот диоксида. Његово штетно дејство огледа се првенствено кроз воштани изглед лишћа, некрозу и превремено опадање.

Сумпор из горива у процесу сагоревања оксидише у SO₂ и SO₃. У атмосфери се даље трансформише са влагом из ваздуха што даје fine капице сумпорне киселине, а касније и киселе кише. Утицај на човека огледа се у штетном дејству на слузокожу и дисајне путеве. Од биљака најосетљивије на оксиде сумпора су зимзелене шуме. Од свих аерозагађивача сумпор диоксид има најизраженије дејство на грађевинске објекте. Сумпор диоксид, заједно са влагом, реагује као сумпораста киселина и тако разарајуће делује на органске материје. Ове реакције се одвијају и при најмањим концентрацијама. Све штете настале на овај начин расту са порастом температуре, влажношћу ваздуха и интензитета светлости.

За квантификацију параметара аерозагађења данас нам је на располагању већи број поступака различитог нивоа детаљности, у зависности од броја параметара који се у анализи укључују. Имајући у виду све изнесене чињенице, које се односе на показатеље аерозагађења, утицајне факторе, могућности њихове кван-

тификације, конкретне услове из домена студијског истраживања као и ниво анализе дефинисан фазом планске и пројектне документације, прорачун емисија аерозагађивача је извршен на нивоу средњих годишњих вредности као меродавних и 95 - тог перцентила као показатеља очекиваних краткотрајних концентрација за издвојене карактеристичне деонице. Модел је постављен и дефинисан према смерницама за дефинисање загађења ваздуха на путевима (Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen, MLuS-82).

На бази поступака коришћених за прорачун концентрација компонената аерозагађења за карактеристичне микроклиматске услове добијени су подаци који представљају меродавне показатеље аерозагађења. Подаци су добијени уважавањем меродавних метеоролошких услова - руже ветрова за метеоролошке станице Сента (од Бале до km 42+000), Кикинда (од km 42+000 до Башаида), Зрењанин (од Башаида до Ковачице) и Панчево (од Ковачице до Ковина). Срачунате су трајне и тренутне концентрације доминантних загађивача на репрезентативним попречним профилима на 25, 50, 75, 100, 200 и 300 m од ивице коловоза. Моделовање је вршено у условима меродавног ветра и за услове тишине.

Резултати моделовања указују на чињеницу да се за периоде дувања меродавног ветра не очекују повећане концентрације загађујућих материја. Одређена одступања у случају праћења квалитета ваздуха могу се очекивати на раскрсници са путем за Вршац до Ковина. Такође, могу се очекивати повећане концентрације азотних оксида на секторима Чока - Кикинда, Меленци - Зрењанин, Ечка - Ковачица и Укрштај са путем за Вршац – Ковин.

8.2.2. Загађење вода

Проучавање проблематике вода у циљу одређивања могућих утицаја пута на животну средину огледа се кроз истраживање утицаја у домену могућих промена режима површинских и подземних вода као и њиховом загађењу. Уважавајући конкретне локацијске услове који карактеришу коридоре Банатске магистрале, а који су описани у оквиру постојећег стања (хидрогеолошке и хидролошке карактеристике, квалитет површинских вода и сл.), може се извести закључак да се, с обзиром на све карактеристике, могу очекивати утицаји од интереса за предметну анализу. Имајући у виду претходне напомене ова проблематика је посебно анализирана. У водама које се сливају са коловозних површина присутан је низ штетних материја.

Ради се пре свега о компонентама горива као што су угљоводоници, органски и неоргански угљеник и једињења азота (нитрати, нитрити и амонијак). Посебну групу полутаната представљају тешки метали, као што су олово (додатак гориву), кадмијум, бакар, цинк, жива, гвожђе и никл. Значајан део представљају и чврсте материје различите структуре и карактеристика које се јављају у облику таложивих, суспендованих и растворних материја. Такође је могуће и регистровати материје које су последица коришћења материјала за заштиту од корозије. Присутни су полиароматични угљоводоници (бензо-а-пирен, флуорантен), који су продукт непотпуног сагоревања горива и коришћеног моторног уља, а представљају веома канцерогене материје.

За индикацију присутних загађивача који се јављају у раствору и нераствореном облику постоји низ макро показатеља као што су: рН, електропроводљивост, суспендоване и седиментне материје, ХПК, БПК, масти и уља и сл.

Загађења по својој временској карактеристици могу бити стална, сезонска и случајна (инцидентна). Стална загађења везана су, првенствено, за обим, структуру и карактеристике саобраћајног тока. Последица одвијања саобраћаја је перманентно таложње штетних материја на коловозној површини и пратећим елементима попречног профила, које падавине спирају. Ради се пре свега о таложеном штетним материјама из издувних гасова, уља и мазива, хабању гума и коловоза, хабању каросерије и сл. Сезонска загађења су везана за одређени годишњи период. Типичан пример ове врсте загађења је употреба соли за одржавање пута у зимским месецима. Ова врста загађења карактеристична је по томе што се у врло кратком временском периоду, који обухвата

сољење коловоза и последице отапања, јављају велике концентрације натријум хлорида. Случајна (инцидентна) загађења најчешће настају због транспорта опасних материјала. Најчешће се ради о нафти и њеним дериватима, мада није редок случај да долази и до хаварија возила која транспортују врло опасне хемијске производе. Оно што у овом случају представља посебан проблем је чињеница да се ради о готово тренутним врло високим концентрацијама које се ни временски ни просторно не могу предвидети. Последица тога је да се са становишта заштите морају штитити врло широки појасеви, најчешће зоне за водоснабдевање, али не ретко и површинске воде високе категорије.

За предметну саобраћајницу је усвојен отворен систем одводњавања, што значи да ће се воде отекле са коловозних површина контролисано спроводити у реципијенте системом ригола, пропусти и попречних канала само на местима где се траса налази у усеку или засеку, док ће се код насипа слободно испуштати низ косине. Пошто је траса највећим делом положена на насипу, загађујуће материје са коловоза неће доспети у отворене токове, већ ће се депоновати у тлу у границама путног појаса.

Из тог разлога није извршен прорачун концентрација полутаната у водама, већ су срачунате само емисије на основу познатог саобраћајног оптерећења. Примењен је упрошћени модел ЕМЕР/СОРНАИР и коришћењем података о количинама загађујућих материја за референтно саобраћајно оптерећење (ПГДС=8700 воз/дан) изведене су вредности годишњих количина загађујућих материја по јединици површине и јединици дужине пута, укупне годишње количине по деоницама и кумулативне, у експлоатационом периоду.

Површинске воде

Новопроектвана саобраћајница М - 24, Бала - Зрењанин - Ковин, са варијантним решењима у основи обухвата подручје банатског система канала ДТД, затим реке Златицу, Стари Бегеј, Плавни Бегеј, Бегеј, Тамиш и Надел. Такође, коридор магистралног пута је у близини реке Тисе од Бале до Чоке и завршава се на Дунаву код Ковина. Поред већих водотокова, предметна саобраћајница пресеца и велики број мелиорационих канала, углавном везаних за хидросистем ДТД и систем одводњавања реке Надела.

До негативних утицаја на површинске воде може доћи током изградње и током експлоатације пута. Загађења у фази изградње су привременог карактера, по обиму и интензитету ограничена, мада у случајевима појединих хаварија могу изазвати значајне негативне последице. Из тог разлога је потребно обезбедити контролисан приступ механизације водотоковима и осталим површинским водама. У случају да градилиште буде смештено у близини водотока, канала или друге површинске воде, постоји опасност од истакана опасних супстанци као што су моторна уља или средства за подмазивање. Отицање тих материја са градилишта, такође може бити озбиљан проблем уколико се не предузму мере да се то ограничи. Може доћи до угрожавања водених екосистема због повећаног задржавања седимената услед грађевинских радова. Уништавање обала и обалне вегетације ће знатно умањити вредност ових подручја када су у питању биљни и животињски свет.

До измене протицаја, брзине и самог тока површинских вода долази због промена морфологије терена приликом извођења привремених и трајних регулација и током изградње мостова и пропусти. У овој фази пројектовања не предвиђа се премештање (регулација) као ни привремена измена постојећих водених токова. Основна функција досада извршених регулационих радова у овом делу Баната је одбрана од поплава. Уочена су слаба места на деоницама основне каналске мреже у зони коридора пута код ушћа Кикиндског канала и Иђоша. Стање на деоницама основне каналске мреже и пресеченим водотоцима је углавном задовољавајуће.

У фази експлоатације пута може се очекивати повећан ризик од акцидентних загађења. До њих долази у случају хаварије или удеса возила која превозе хазардне материјале. Најчешће се ради о нафти и њеним дериватима, или другим опасним хемијским про-

изводи. Оно што у овом случају представља посебан проблем је чињеница да се ради о готово тренутним врло високим концентрацијама које се ни временски ни просторно не могу предвидети. Последица тога је да се са становишта заштите морају штитити, често врло широки појасеви, најчешће зоне за водоснабдевање али не ретко и површинске воде високе класе.

Водени токови који су пресечени трасом магистралног пута, премощавају се мостовима. С обзиром да загађена вода са коловозне површине веома лако може стићи у водоток, на свим местима укрштања планиране магистралне саобраћајнице са водотоковима и каналама, могући су негативни утицаји на квалитет воде у њима.

Инжењерски објекти могу имати утицај на проток водотокова (Бегеја, Старог Бегеја, Тамиша, Дунава) на прелазима преко истих, или тамо где траса пута долази у близину обала реке (Тиса). Елементи пута, као што су насипи и усеци, мењају и нарушавају режим протикања површинских вода а насипи и објекти мењају плавно понашање. Објекти насипа могу стварати баријере за слободно ширење и повлачење плавних вода. У случају предметног пројекта ови утицаји су незнатни.

С обзиром да су постојећи водотокови у коридору новопројектоване саобраћајнице загађени (постоје одступања од МДК за II класу водотокова) због неадекватног третмана индустријских и комуналних отпадних вода, неопходно је у следећој фази пројектовања моделовати концентрације загађујућих материја у водама са коловоза које се контролисано одводе из зоне мостова и испуштају у реципијенте и поредити са постојећим концентрацијама полутаната у истим.

Подземне воде

Заштита подземних вода је од високог значаја у процени утицаја на животну средину у пројектима изградње путева. Могу се јавити разни утицаји, објектима изграђеним на и у тлу, пресецањем водоносних слојева или истицањем у току фазе изградње. Такође и преласци пута или неконтролисана истицања у току експлоатације пута, могу бити потенцијални ризици од загађивања изворишта подземне воде, као и њихова употреба.

Изградња пута и пратећих објеката ће захтевати привремено снижавање нивоа подземне воде. Као последица снижавања подземне воде дренажањем, могли би се појавити ефекти на вегетацију, који су такође привременог карактера. Изградња високих насипа (преко 5 m) може изазвати смањење ефективне порозности у под тлу, па према томе и пропусност прашинасто - глиновитих наслага повлатног полупропусног слоја, што је у случају предметног путног правца случај на прилазу мостовима.

До измене режима подземних вода може доћи услед слегања тла испод насипа и др. објеката пројекта, с тим што би то било привременог карактера.

Истраживања у вези са потенцијалним загађивањем подземне воде показују да вода која је филтрирана након проласка кроз насип садржи загађујуће супстанце отекле са коловозних површина само у траговима. С друге стране, садржаји тих супстанци у отеклој води са коловоза су многоструко већи. Наиме, киша након дугих сушних периода резултује вишом концентрацијом загађујућих материја у води са површине коловоза. Слојеви песка као филтери имају доказан ефекат у увалама цурења, који једва дозвољавају било којој штетној супстанци да се филтрира у дубље слојеве тла односно подземну воду.

Анализа инжењерско - геолошких и хидрогеолошких карактеристика предметног коридора показује да се у повлатном слоју налазе одређене насlage стенских маса које поседују карактеристике хидроизолатора. Овај повлатни слој на појединим местима је мале дебљине - негде практично и не постоји - што указује на чињеницу да је могућа инфилтрација загађених вода отеклих са коловоза у условима слободног испуштања низ косине насипа.

Градња насипа се врши од некохерентног материјала а захтевана збијеност по Proctor-у је 95 - 100%. Сходно томе, његова водопрпусност је слаба. У случају да материјал у насипу има $k_f < 0.5 \times 10^{-7} \text{ m/s}$, у експлоатационом периоду, за висине насипа преко 3 m, загађење проузроковано спирањем са коловоза неће доспети у подтло, што значи да ни у ком случају неће доћи у контакт са подземним водама. Структура порозности стенских маса која егзистира на анализираном подручју је међузрнска (интергрануларна) и међузрнска - прелинска. Водопрпусност стенских маса је квантификована на основу коефицијената филтрације који варирају од $k_f > 10^{-3} \text{ m/s}$ па до $k_f < 1 \times 10^{-7} \text{ m/s}$, што указује на водопрпусне, полупропусне и слабо пропусне до непропусне стенске масе.

За акумулације подземних вода које се користе за јавно водоснабдевање становништва и индустрије а за које се захтева квалитет воде за пиће, потребно је познавање степена природне заштићености водоносних средина као и значаја акумулације подземних вода за снабдевање водом становништва и индустрије. Што се тиче степена природне заштићености водоносних средина, терен по коме је положена траса магистралног пута М - 24, Ђала - Зрењанин - Ковин је изграђен од алувијалних наслага (алувијалне равни и речних тераса), речно - барских, речно - језерских, еолских седимената са водоносним срединама међузрнска порозности, у чијој повлати су полупропусне насlage дебљине од 2.0 - 10.0 m, што у одређеној мери штити ове издани од загађивања са површине терена. Наиме, када је повлатни слој дебљине од 2.0 - 5.0 m, ради се о полуотвореној водоносној средини а када је дебљина повлатног слоја 5.0 - 10.0 m онда је то полузатворена водоносна средина.

8.2.3. Загађење земљишта

Проблематика загађења тла се када су у питању путеви, без обзира на јасно опредељење о значајности овог феномена, данас налази у почетној истраживачкој фази тако да још увек не постоје јасно искристалисани ставови као и фундаменталне законитости на релацији извор загађења - концентрација загађивача.

Загађивање земљишта настаје из локализованих извора загађења као што су индустријски објекти, затим преко дифузног загађења из атмосферских падавина (киселе кише), распрострањем хемикалија са фарми и подједнако ерозијом земљишта која може смањити ниво нутријената.

Подаци који упућују на укупну сложеност ове проблематике прикупљени су првенствено експерименталним истраживањима на узорцима тла и биљака дуж прометних саобраћајница.

Деградација земљишног простора подразумева редукацију или губитак биолошке или економске продуктивности и комплексности а настаје као резултат начина коришћења, процеса или комбинације процеса, као што су:

- Ерозија земљишта изазвана ветром;
- Погоршање физичких, хемијских и биолошких својстава земљишта;
- Дугорочни губици природне вегетације.

Под појмом деградације тла у смислу утицаја на животну средину подразумева се више различитих процеса од којих посебну тежину имају умртвљавање површином коловоза те неадекватне заштите површине ископа и насипа што може довести до појаве клижења, одрона и ерозије. Умртвљавање тла има за последицу тотални губитак захваћеног тла укључујући и његове функције. Такође, деградација тла се огледа и кроз промене пермеабилитета тла, могућа погоршања карактеристика тла у широј зони, деградација тла због отварања позајмишта грађевинског материјала, деградација тла због формирања депонија као и други утицаји који у конкретним просторним условима могу имати мањи или већи значај.

Када посматрамо утицај на тло, као што је то дефинисано и код вода, издвајају се две битне фазе које се односе на фазу изградње и фазу експлоатације.

У фази изградње могућа су два вида утицаја које проузрокује изградња путног објекта:

- Загађење тла;
- Деградиција тла.

До загађења тла у овој фази може доћи услед неправилне манипулације нафтом и њеним дериватима која се користи за грађевинску механизацију и друга постројења у току изградње, прања возила и механизације изван за то предвиђених и уређених места, неадекватно уређеног градилишта и другим активностима које се не спроводе по препорукама техничких мера заштите у току изградње.

Загађење тла у току изградње је аспект утицаја на тло, као чињеница животне средине, који се може свести на минимум или у потпуности елиминисати уз поштовање техничких мера заштите.

Код изградње пута се проблематика деградиције тла првенствено огледа у потребама за транспортом великих количина грађевинског материјала као и потребом за отварањем позајмишта или депонија. Други важан чинилац у овој фази је и неизбежна потреба да се са великих површина скине горњи слој земљишта.

Радовима на рашчишћавању постојећег земљишта и вегетације, те уклањању површинског слоја земље започињу грађевински радови на изградњи нове саобраћајнице. Управо приликом извођења тих радова дешавају се највеће промене на топографији. Унутар граница путног земљишта терен треба довести у пројектовани облик.

Најзначајнији потенцијални утицаји на ресурсе тла ће бити потенцијалне измене структуре тла и деградиција квалитета тла као резултат збијања и осталих физичких утицаја у току изградње.

Сам процес изградње пута карактерише се обимном механичком стабилизацијом у коридору пута и на местима где се формирају привремени приступни путеви, која може на појединим осетљивим деловима утицати на читав систем параметара тла првенствено у смислу његове водопропустљивости, садржаја ваздуха у тлу и сл.

Израдом дренаже тла испод насипа (у случају појаве високог нивоа подземних вода), ископом у случају пута у усеку, односно темеља за објекте у трупцу, јавља се ризик од могућих великих промена у нивоу, режиму и правцу кретања подземних вода. Системи за снижавање нивоа подземних вода, имају улогу да побољшају стабилност тла. Међутим, на тај начин могу да доведу до промена у засићености тла водом на ширем простору и до смањења издашности извора који се користе за водоснабдевање. Сличне последице настају и при изради усека.

Инжењерско геолошке и хидрогеолошке карактеристике тла као и планирани земљани радови стварају услове за појаву слегања трупа пута што се може у одређеним околностима одразити на пермеабилитет тла. Без обзира на слегања тла испод насипа а с обзиром на локалне хидрогеолошке карактеристике и временски ток консолидације, не очекују се негативни утицаји.

До деградиције тла због отварања позајмишта или због формирања депонија, у конкретним условима може доћи. Извесно је да ће се мањак материјала као последицу насипања на највећем делу деонице, надоместити из активних налазишта каменог материјала и природног агрегата, која се налазе у коридору и ближој околини, односно у појасу економски исплативе транспортне даљине (рачунато од налазишта до најближе тачке трасе), најдаље 30 km.

Налазишта чврстих стена се, у Војводини, на простору коридора и ближе околине, јављају искључиво на Фрушкој гори и Вршачким планинама.

Са друге стране, налазишта песка и шљунка, су већим делом и сад у знатној експлоатацији, захваљујући алувијалним заравима Тисе, Нере, Златице и Дунава у којима се ова налазишта и налазе. Највеће распрострањење песка је у јужном Банату (Делиблатска пешчара) и северној Бачкој (Суботичка пешчара).

У фази експлоатације пута загађење тла ће углавном бити последица следећих процеса:

- загађење од атмосферских вода са коловоза;
- таложење издувних гасова;
- одбацивање органских и неорганских отпадака;
- просипање терета;
- посипање соли у зимским месецима;
- таложење из атмосфере честица доношених ветром;
- развејавање услед кретања возила.

Чињеница која је изнесена у уводном разматрању, а која се односила на проблематику квантификације загађивача тла, као и на већ изнесене ставове о пројектантској фази, довела је до могућности да се у смислу нумеричке квантификације дефинишу само они елементи за које су одређене законитости релативно верификоване. Поред осталог, ради се на име и о чињеници да загађење тла првенствено зависи од:

- система одводњавања пута;
- саобраћајног оптерећења и структуре саобраћајног тока;
- конфигурације околног терена и његове пошумљености;
- загађење тла од прскања приликом проласка возила су при томе ограничена на узак појас уз ивицу пута;
- расипање материјала са коловоза у току сувог периода услед ваздушних струјања због проласка возила такође је сконцентрисано на узак појас уз ивицу пута;
- таложење из атмосфере присутно је на удаљеностима од чак неколико стотина метара, што за сада није могуће дефинисати као ни конкретне законитости које би могле послужити за квантификацију ових појава.

У току експлоатације магистралног пута, јављају се емисије разних полутаната од којих су најзначајнији РАН (полициклични ароматични угљоводоници) и неки метали. Они се јављају хабањем кочица и пнеуматика, општим хабањем возила као и истицањем уља и горива, тако да се садржај ових загађујућих супстанци у ваздуху повећава 10 - 40 пута. Значајни нивои загађивача тла се појављују у подручју 5 - 10 m од ивице пута јако оптерећеним саобраћајем.

Највише истраживана проблематика загађења тла односи се на присуство олова. Ова чињеница се првенствено поткрепљује подацима да олово из тла директно апсорбују пољопривредне културе, а њиховим конзумирањем се акумулира у организмима животиња и човека. Карактеристика олова је и да се задржава у организму, представљајући тако реалну опасност са повећањем концентрације.

На основу свих података који су презентирани у оквиру овог поглавља може се закључити да проблематика загађења тла има одређено место у склопу укупних односа пута и животне средине. С обзиром на меродавне саобраћајне токове, концентрације загађивача које су последица редовне експлоатације планиране саобраћајнице, загађење тла неће представљати изражен проблем за анализирани плански период.

Највећи утицај кадмијума је у зонама 1 m до максимално 5 m дуж ивице пута, што на предметној саобраћајници улази у заштитни путни појас.

Загађења тла која могу наступити као последица хаварије хазардних терета такође су интересантна с обзиром на карактеристике тла на анализираним простору.

Под појмом деградиције тла у смислу утицаја на животну средину подразумева се више различитих процеса од којих посебну тежину имају појаве клижења и одрона, ерозија, промена пермеабилитета тла, могућа погоршања карактеристика тла у широј зони као и други утицаји који у конкретним просторним условима могу имати мањи или већи значај.

Испреплетаност и повезаност водне и еолске ерозије на овом простору је очигледна. Еолски нанос, који је примарно створен наизменичним дејством топлоте и хладноће на површини

земљишта, односе ветрови и премештају нанос у количини сразмерној брзини и трајању ветра. То значи да у сваком тренутку постоји могућност да одређена количина еолског наноса, која се налази привремено навејана на земљиној површини, буде захваћена кишом и воденим путем однешена до каналске мреже или реке. Други део еолског наноса бива директно навејан на водену површину и на тај начин се придружује осталим наносима у воденим токовима. Еолски наноси су, по гранулометријској структури, углавном прашине и ситни пескови, што значи да еолски наноси у води повећавају суспендовани нанос.

Ерозиони процеси на подручју које гравитира магистралном путу не само да имају утицаја на животну средину у смислу деградације тла већ могу угрозити будућу саобраћајницу, директно и индиректно.

Директно угрожавање пута може бити проузроковано ерозијом тла на падинама које се налазе непосредно уз саобраћајницу с тим што је тај утицај мање изражен с обзиром да је саобраћајница практично целом дужином у наспу.

С друге стране, индиректан ефекат ерозионих процеса односи се на подручја удаљена од пута, са којих ерозиони нанос стиже водотоковима до саобраћајнице.

Основни проблем у вези са утицајем ерозионих и бујичних процеса на саобраћајницу односи се на потенцијални ефекат речног наноса на објекте који се налазе на местима укрштања пута са водотоцима. Заустављање и таложење наноса у зонама мостова и пропуста може у великој мери смањити пропусну моћ ових објеката. У том случају, при наиласку великих вода може доћи до загушења отвора ових објеката и преливања саобраћајнице.

У процесу припреме техничке документације за изградњу пута, неопходно је урадити и пројекат анти ерозионог уређења гравитирајућег подручја. Одређеним биолошким, биотехничким и техничким мерама могу се смањити ерозиона продукција и пронос наноса а тиме и степен угрожености будуће саобраћајнице од ерозије и наноса.

Табела 8: Граничне вредности индикатора буке на отвореном простору

Зона	Намена простора	Ниво буке у dB (A)	
		за дан и вече	за ноћ
1.	Подручја за одмор и рекреацију, болничке зоне и опоравилишта, културно-историјски локалитети, велики паркови	50	40
2.	Туристичка подручја, кампови и школске зоне	50	45
3.	Чисто стамбена подручја	55	45
4.	Пословно-стамбена подручја, трговачко-стамбена подручја и дечја игралишта	60	50
5.	Градски центар, занатска, трговачка, административно-управна зона са становима, зона дуж аутопутева, магистралних и градских саобраћајница	65	55
6.	Индустријска, складишна и сервисна подручја и транспортни терминали без стамбених зграда	На граници ове зоне бука не сме прелазити граничну вредност у зони са којом се граничи	

Сва даља истраживања појединих просторних целина у зони пута у смислу одређивања негативних утицаја и потреба за предузимањем одређених мера заштите темеље се на дефинисаним граничним нивоима који су за период дана 65 dB(A) и за период ноћи 55 dB(A).

Први корак у смислу анализе проблематике буке увек представља стандардну процедуру прорачуна чији резултат морају бити показатељи који недвосмислено дефинишу њено стање. Тако дефинисано стање своју даљу интерпретацију налази у важећим законским поставкама у смислу максимално дозвољених нивоа за поједине садржаје. Одлука коју је у тој фази потребно донети представља суд о прекораченим или не прекораченим законским нивоима, односно одлуку о потреби предузимања одговарајућих мера заштите.

Поред антиерозионих мера и радова, постоји још један аспект решавања проблематике угрожености саобраћајнице од ерозије и наноса. Ради се о хидрауличком димензионисању објеката на местима укрштања пута са водотоковима. Са тог аспекта, посебно треба водити рачуна о опасности од заустављања наноса и формирања наносних наслага у зонама мостова и пропуста. То значи да се код хидрауличког димензионисања ових објеката мора имати у виду неопходност остварења адекватног транспортног капацитета за нанос.

8.2.4. Саобраћајна бука

Већина истраживања усмерених на дефинисање односа из области заштите животне средине код изградње саобраћајница, недвосмислено показује да бука представља један од просторно најизраженијих утицаја. Сва досадашња искуства у борби са проблемима буке показују да је једини, уједно и најисправнији пут, благовремено уочен проблем и његово перманентно разматрање кроз све планерске и пројектантске фазе.

У смислу долажења до релевантних показатеља везаних за проблематику саобраћајне буке, из домена овог студијског истраживања, као полазна основа за све даље анализе дефинишу се оквири важеће регулативе са становишта максимално дозвољених нивоа за поједине садржаје.

Законски нормативи о максимално дозвољеним нивоима меродавних параметара представљају полазну обавезу у смислу испуњења услова везаних за проблематику буке у циљу заштите становништва од њеног штетног дејства. Уредба о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини („Службени гласник РС“, бр. 75/10) дефинише граничне вредности (табела 9), које се односе на основне индикаторе буке и на меродавни ниво буке, тј. највиши дозвољени ниво изражен А - пондерисаним нивоом у dB(A).

Комплексно сагледавање проблематике буке у коридору планираног путног правца могуће је једино ако се њене карактеристике истраже за све карактеристичне случајеве. Досадашња сазнања из домена проблематике буке дозвољавају нам да познавајући опште услове простирања и локацијске константе дефинишемо меродавне случајеве који ће нам омогућити комплетно сагледавање стања буке на будућем путном правцу.

Поступак прорачуна буке спроведен је за сваку од дефинисаних деоница планираног путног правца, због различитих саобраћајних оптерећења, уз уважавање променљивих локацијских услова.

Резултати оваквог нумеричког поступка су нивои буке за сваки од овако дефинисаних случајева, што је довољна информација за потребе дефинисања негативних утицаја и одређивање потребних мера заштите на овом нивоу пројектне документације.

Прорачун је спроведен за прогнозирано саобраћајно оптерећење у циљној 2027-тој години. Цео потез подељен је на 11 деоница у односу на саобраћајно оптерећење са распоном ПГДС од 4 824 воз/дан на првој деоници, Ђала - Н. Кнежевац, до 10 790 воз/дан на једанаестој деоници, Панчево - Ковин. Моделовањем су рачунати нивои саобраћајне буке. У табели које следи прика-

зана су потребне вредности растојања за достизање граничних нивоа буке у дневним и ноћним условима одвијања саобраћаја. Практично, ако се траса саобраћајнице налази ближе насељу од назначених растојања, извесна је потреба за одређеним мерама заштите.

Табела 9: Потребна растојања за достизање граничних нивоа буке у дневним и ноћним условима одвијања саобраћаја на карактеристичним профилима

Р.бр	Ознака пута	Назив почетног чвора	Назив завршног чвора	Ниво буке на 25m од саобраћајнице		Ширина зоне заштите [m]
				06-22	22-06	
1	БМ	гр. прелаз ЂАЛА	Н. КНЕЖЕВАЦ (P-111) ²²	60.73	55.92	27.37
2	БМ	Н. КНЕЖЕВАЦ (P-111)	ЧОКА (P-112)	61.83	57.03	30.83
3	БМ	ЧОКА (P-112)	КИКИНДА (M-24)	63.78	58.95	38.95
4	БМ	КИКИНДА (M-24)	БАШАИД (P-114)	63.01	58.18	35.32
5	БМ	БАШАИД (P-114)	МЕЛЕНЦИ (P-113)	62.62	57.89	34.12
6	БМ	МЕЛЕНЦИ (P-113)	ЗРЕЊАНИН (M-7.1)	63.20	58.39	36.27
7	БМ	ЗРЕЊАНИН (M-7.1)	ЕЧКА (M-24.1)	62.73	58.01	34.61
8	БМ	ЕЧКА (M-24.1)	КОВАЧИЦА (P-110)	64.27	59.39	41.30
9	БМ	КОВАЧИЦА (P-110)	за ВРШАЦ (M-1.9;E-70)	62.84	57.96	34.41
10	БМ	за ВРШАЦ (M-1.9;E-70)	ПАНЧЕВО (M-24)	64.17	59.29	40.74
11	БМ	ПАНЧЕВО (M-24)	КОВИН (M-24)	64.97	60.07	45.32

Ниво буке у циљној 2027. години не достиже граничну вредност за период дана од 65 dB(A) на удаљености од 25 метара од ивице будуће саобраћајнице. Меридажни подаци о саобраћајној буци и ширини појаса угроженог буком добијају се при ноћним условима одвијања саобраћаја. Гранични нивои буке од 55 dB(A), за ноћне услове одвијања саобраћаја, налазе на минимално 27 m до максимално 45 m од ивице будућег магистралог правца.

8.2.5. Утицај на екосистеме

8.2.5.1. Утицај на вегетацију и флору

На основу свих досадашњих анализа дефинисаних показатеља могуће је сасвим документовано сагледати релевантне параметре за оцену утицаја пута на флору истражног подручја. Ради се највише о чињеници да се у принципу сви закључци везани за наведене утицаје изводе из процене аерозагађења, загађења вода и тла, заузимања површина, разбијања просторних целина, оштећења пејсажа и сл. Утицај аерозагађења на флору је просторно ограничен на узан појас уз сам пут, будући да се ради о концентрацијама чије дозвољене граничне вредности, с обзиром на могуће негативне утицаје, за већину компонената достижу на самој ивици пута.

Утицаји загађења тла на флору подручја анализираних коридора су такође крајње просторно ограничени уз саму ивицу пута, будући да се ради о малим концентрацијама полутаната. Оно што има смисла анализирати у оквиру детаљних истраживања, односи се на делове где траса пресеца или пролази уз саме водотокове канала Дунав - Тиса - Дунав и при томе може имати штетног утицаја на подземне воде због инфилтрације отпадних вода и отицањем са коловоза.

Највећи утицаји на флору и фауну у оквирима разматраних коридора свакако су изражени кроз ефекат заузимања површина.

Други негативни утицаји као што су фрагментација станишта и пресецање миграционих путева животиња, као и устаљених коридора кретања овде нису посебно изражени. Претварање природних екосистема у обрадиве површине довело је до нестанка или драстичног смањења популација животиња и промене флористичког састава.

Из тог разлога и изградњом планиране саобраћајнице неће се манифестовати негативни ефекти на природне екосистеме, јер су они исчезли. Изузетак чине површине у близини река канала и других водених површина. Претпоставка је да ће нови објекат имати највећи утицај на животиње зависне од воде као екосистема. Гоњени нагоном парења и презимљавања, водоземци сваке године предузимају две велике миграције -пролећну и јесењу. Везаност ових организама за одређена мрестилишта и зимовнике, њихова завичајност, представља отежавајућу околност по водоземце, због чега се једном фиксирани миграциони правци не напуштају, упркос страдању током поменутих сеоба.

Оно што се са сигурношћу може тврдити, је чињеница да се новим путним правцем у односу на већ постојећу мрежу локалних путева, морају пресећи устаљени путеви животиња према воденим површинама. Очување проходности ових еколошких коридора је од приоритетног значаја за очување биодиверзитетa региона.

8.2.6. Природни и културни утицаји

Заштита посебних природних вредности обухвата између осталог и заштиту простора који садрже карактеристичне представнике појединих екосистема, као и изразита био-географска подручја, односно представнике појединих типова предела.

На простору који обухватају анализирани коридори постоје већи број подручја значајних за заштиту.

²² Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-24 је ДП I6 реда бр.13, у општини Сента је ДП IIа реда бр.105 и ДП IIб реда бр.300, док је у општинама Зрењанин делом у Панчеву и Ковачици ДП IIа реда бр.130 а у општинама делом у Панчеву и Ковину - ДП I6 реда бр.14, М-24.1 је ДП I6 реда бр.13; М-7.1 је ДП I6 реда бр.18 и делом ДП IIа реда бр.133 у општини Вршац; М-1.9 (Е-70) је ДП I6 реда бр.10; P-114 је ДП IIб реда бр.117;P-113 је ДП IIа реда бр.116; P-112 је делом ДП IIа реда бр.105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП IIа реда бр.103 и делом ДП I6 реда бр.13; P-111 је делом ДП IIа реда бр.104 и делом ДП IIб реда бр.302 у општини Нови Кнежевац и делом ДП I6 реда бр.13 у општини Кањижа; P-110 је ДП IIа реда бр.129, у општинама Зрењанин и Ковачица

Завод за заштиту природе Србије издао је прописане услове и мере заштите за наведена природна добра, на захтев обрађивача. Евидентирана природна добра заштићена су према Закону о заштити животне средине, имају статус трајне обавезне намене и без одговарајућег поступка по наведеном Закону не могу се мењати.

У границама I степена режима заштите забрањује се коришћење природних богатстава и искључују сви други облици коришћења простора и активности осим научних истраживања и контролисане едукације.

Анализирајући простор обухваћен коридором путног правца и постојећу документацију у оквиру анализе постојећег стања евидентирана су више објекта из категорије културних добара, споменика културе и археолошких налазишта. Ови објекти се налазе у простору истраживања и представљају показатељ историјског развоја овог простора.

Регистровање и оцена утицаја планираног пута на објекте културног наслеђа је задатак који захтева прецизне информације о самом објекту, као и показатеље који су везани за сам пут.

На наведеним културним добрима не може се вршити раскопавање, рушење, преправљање или било какви радови који могу да наруше својства културног добра без претходно утврђених услова за предузимање мера техничке заштите и сагласности на техничку документацију.

Инвеститор је дужан да обезбеди средства за претходна заштитна археолошка ископавања и истраживања, као и за чување, публикавање и излагање откривених добара материјалне културе.

Посебан проблем у анализи утицаја предметног пута на културно наслеђе појавиће се у фази изградње путног правца, у смислу откривања нових археолошких налазишта приликом извођења ових радова. У оваквим ситуацијама услови за изградњу пута биће детаљно специфицирани у оквиру детаљне анализе која ће претходити фази извођачког пројекта.

Ризик од хемијских удеса

У овом поглављу је дат приказ опасних материја које се транспортују предметном деоницом пута са проценом количина, карактеристикама и проценом опасности од удеса.

Идентификација загађивача и упознавање битнијих својстава загађивача којим они утичу на деградацију квалитета подземних вода и земљишта, представљају први услов за остваривање заштите у простору који се третира.

Према својим физичким и хемијским особинама, начину и нивоу токсичности, као и начину транспорта кроз угрожену средину, оне се могу поделити у пет група:

- испарљива органска једињења (хлороформ, хексахлоретан, метилен хлорид, монохлорбензен, винил хлорид, ацетон, угљендијоксид, метанол, винилацетат и сл.);
- полуниспарљива органска једињења (хексахлорбензен, пентахлорфенол, фенил нафтаген, полициклични ароматични угљеводоници, пестициди и сл.);
- горива (фенол, пропан, пиридин, изобутан, бензен, антрацен, тетраметил бензен);
- неорганске материје (никл, жива, олово, кадмијум, и др. метали, радијум, уранијум и др. радионуклиди, азбест, цијаниди, флуорини и др.);
- експлозивни (нитроглицерин, тетрил, нитроцелулоза, ТНТ и сл.).

Поред карактеристика заједничких за већину полутаната са којима се сусрећемо у разноврсним технолошким процесима, свака од ових група има особине које је издвајају од осталих и захтевају примену посебних метода ремедијације или ограничавају коришћење других.

Са обзиром на положај планиране деонице аутопута у мрежи и карактеристике транспорта планираном деоницом могу се очекивати следеће опасне материје:

- Запаљиве течности - бензин и дизел гориво, које се превозе у цистернама и разна уља (машинска, моторна, редукциона, хидрауличка, емулзиона), која се превозе у различитој амбалажи;
- Збијени гасови - пропан, бутан, који се пакују у специјалне челичне посуде;
- Оксидирајуће материје - хлориди, пероксиди, који се превозе у цистернама; Нагризајуће или корозивне материје - сумпорна, хлороводонична и азотна киселина које се превозе у цистернама или балонима;
- Отровне и заразне материје - пестициди, хербициди, које се пакују у џакове и ситну картонску амбалажу.

Материје које не спадају у наведене групе, а при превозу на овој деоници се могу јавити као загађивачи у случају удеса су прехрамбени артикли за трговачку мрежу, пољопривредни производи, индустријска финална роба, грађевински материјал, производи текстилне индустрије, техничка роба и други. С обзиром на претпостављену структуру по средствима превоза процењује се да од укупног саобраћаја на овој деоници превоз опасних материја учествује са око 3% од дела ПГДС који се односи на средња и тешка теретна возила и возила са приколицама.

Приликом избора коридора за путни правац Ђала - Зрењанин - Ковин, „Банатска магистрала“, водило се рачуна о односу трасе планираног пута према постојећим садржајима на посматраном простору који могу да буду угрожени изградњом и експлоатацијом новог објекта. Ово се првенствено односи на екосистеме, водозахватна подручја, културно - историјске споменике и значајне природне целине, као и насељена подручја. Услови конструктивних ограничења пута овог ранга у плану и профилу, као и трошкови изградње и експлоатације, нису дозволили да овај критеријум буде у потпуности испоштован. Да би се ови негативни утицаји санирали, или бар свели на прихватљив ниво, неопходно је спровести одређене мере заштите, приказане у наредним поглављима.

Здравствени утицаји

Здравствени утицаји планираног пута обухватају утицаје на становништво у насељеним подручјима дуж пута као и на возаче моторних возила и друге учеснике у саобраћају (сувозаче, путнике, пешаке). Ови утицаји обухватају изложеност буци, вибрацијама и аерозагађењу (сагоревање уља и издувни гасови).

Саобраћајна бука се карактерише нивоом од 40-100 dB(A) што значи да се могу наћи сви знаци штетног дејства буке.

Утицај буке на здравље човека зависи од бројних фактора као што су: индивидуална осетљивост, укупна количина акустичне енергије, фреквентни састав, старост, континуираност или дисконтинуираност, експозиција.

Физиолошки, неспецифични ефекти буке се огледају у промени фреквенције и ритма срчаног рада и респираторног система. Бука изазива промене кардио васкуларног система: већином доводи до снижења крвног притиска, а само при интензивној високофреквентној буци нађено је повишење крвног притиска, понекад праћено поремећајима срчаног ритма и боловима у пределу срца.

Под дејством буке настају поремећаји функције ендокриног система (тироиде, пинеалне жлезде, хипофизе и надбубрежне жлезде), а такође и секреторне и моторне функције желуца. Запажене су и промене у крви: хипер и хипогликемија, хипокалиемија и еозинофилија.

Под утицајем буке се прве промене (пре промена у слушном анализатору) дешавају у мозгу у виду спазма крвних судова мозга. Као последица тога долази до повећања притиска у крвним судовима

мозга, а ако то траје дуже настају функционалне промене у централном нервном систему, посебно у његовим вегетативним функцијама. Код особа експонираних буци јављају се главобоље, зујање у ушима, вртоглавица, повећана раздражљивост и емоционална лабилност. Постоји блиска веза између општег замора организма и експозиције буци. Осим тога бука неповољно делује на концентрацију и комуникацију у току рада, као и на одмор.

Утицај вибрација на човеков организам зависи од физичких карактеристика као што су: фреквенција, амплитуда, убрзање, енергија, величина контактне површине, структура ткива, путеве шириња. Уколико је амплитуда виша, утолико је утицај вибрација већи. Фреквенција вибрација је од највећег значаја када је у питању биолошки ефекат.

Повећану осетљивост према вибрацијама имају особе са обољењем коронарних артерија, са хипертензијом и хипотензијом, болестима средњег уха, поремећајима оваријалног циклуса.

Деловање вибрација на организам своди се на две врсте ефеката: физички (механички, термички) и биолошки (деловање на слушни и вестибуларни систем, на проприоцепторе и механорецепторе). Вибрације смањују осетљивост на бол, температуру и додир (нарочито су осетљиви прсти руку и ногу и предео трбуха).

Деловање вибрација може бити локално и опште. Тако вибрације које изазивају надражај периферних нервних завршетака могу да утичу на централни нервни систем, на ендокрине жлезде, као и на функцију ћелија и ткива других органа. Опште вибрације изазивају поремећај вегетативно-васкуларног центра и вестибуларног система. Вибрације могу имати вишеструко дејство на организам, првенствено на централни нервни систем, периферни нервни систем и на зглобно-мишићни апарат. Вибрације могу изазвати и поремећаје као што су: поремећај коронарне и церебралне циркулације, гастритис, улкус, трофички поремећаји коже и дубљих ткива, оштећење слуха (снижена перцепција за нискофреквентне звучне таласе, повећана осетљивост за дејство буке), поремећаји вестибуларног апарата (вртоглавица, поремећај координације покрета), поремећаји функције вида (слабљење вида, диплопија).

Издвни гасови настали сагоревањем горива у моторима са унутрашњим сагоревањем садрже разне количине угљенмоноксида, угљендиоксида, нитрозних и других гасова. Пут продирања ових гасова у организам је респираторни систем, па се штетне последице по организам и испољавају углавном на респираторним органима. Као последице тровања овим гасовима могу настати плућни едеми, бронхитис и бронхо пнеумонија. Само у случају изузетно високих концентрација неки од ових гасова могу испољити штетне ефекте и на друге органе у организму (код акутног тровања угљенмоксидом настаје смрт или кома праћена дифузним оштећењем великог мозга, угљен-диоксид изазива депресију дисајног центра).

Социјални утицаји

Банатска магистрала фактор је интеграције националног и регионалног простора, али је истовремено и фактор дезинтеграције локалног простора.

Социјални аспект проблематике изградње и експлоатације планиране саобраћајнице подразумева изучавања могућих негативних последица над скупом обележја кога сачињава становништво, њихови поседи и насељски садржаји. Под појмом становништво за потребе ове квантификације подразумевају се обележја која обухватају демографску и социо - економску структуру а под појмом насељских садржаја подразумевамо изграђене фондове који обухватају постојећа насеља на траси.

Општи циљ социјалног развоја је побољшање квалитета живљења грађана, и нарочито побољшање квалитета услуга и доступности јавних служби која се остварује изградњом ове саобраћајнице. Траса будућег пута има функцију да повеже макро регионалне центре Кикинду, Зрењанин и Панчево, градске центре Ковин и Нови Кнежевац на подручју које је оптерећено постојећим и планираним инфраструктурним објектима.

Са становишта интереса одређених социјалних група као корисника простора и објеката на њему, изградња овог аутопута може двојако да утиче на социо - економско окружење и привредни развој истражног подручја.

Реч је о две основне интересне популације. Једну чине корисници пута у циљу транспорта роба и путника, а другу власници земљишта на коме се анализирана деоница гради.

Предложена траса је са аспекта социјалне групе коју чине корисници земљишта, становници који живе и раде у истражном простору веома повољна. Изградњом пута у зони градских центара комплетан транзитни саобраћај изместиће се ван зона насеља предвиђеним обилазницама. Тиме би се растеретио локални саобраћај, смањила бука и аерозагађење на постојећој саобраћајној мрежи а истовремено омогућила бржа и угоднија вожња за путнике у транзиту. Евидентне су дневне миграције, како због пословних тако и због образовних потреба. Новопроектвана саобраћајница обезбедиће бржи и безбеднији транспорт робе и путника.

Становници насеља у посматраном простору, изградњом овог магистралног правца, биће изложени различитим утицајима који су привременог карактера и просторно су ограничени. Изложени су испарењима полицикличних ароматичних угљеводоника (ПАУ) током уградње асфалтних слојева. Друмски саобраћај највише угрожава становништво како у централним зонама градова тако и у подручјима око ванградских саобраћајница (магистралних, регионалних и локалних). Моторна дрumsка возила, чији издвни гасови доприносе погоршању квалитета ваздуха, представљају значајне загађиваче животне средине. Из мотора са унутрашњим сагоревањем емитује се велики број загађујућих материја, као и чврсте честице у облику чађи.

Имајући у виду наведене утицаје, као и конкретне карактеристике планираног објекта може се закључити да се у социјалној сфери могу очекивати углавном позитивни ефекти и то како за локално становништво тако и за ширу друштвену заједницу.

8.2.7. Заузимање површина

Површине које путеви покривају представљају заувек изгубљени ресурс и скоро никада више се не могу привести некој другој намени. Доминантна намена кроз коју пролази предметна саобраћајница су пољопривредне површине. Обрадиве површине су лимитиране у смислу расположивих количина, та чињеница довела је до потребе за разматрањем овог показатеља. У процесу дефинисања могућих утицаја потребе за заузимањем површина морају се сагледати и са еколошког становишта и предузети одговарајуће мере у смислу могућих свођења утицаја на најмању могућу меру.

Заузимање површина за потребе изградње предметне саобраћајнице може се поделити у две основне категорије. Ради се о површинама које се неповратно ангажују за потребе пута и површинама које се најчешће ангажују привремено у току саме изградње. У површине које се неповратно ангажују спадају:

- Површине које обухвата планом пута:
 - возне траке,
 - ивичне траке,
 - Банкине.
 - Површине елемената ткупа пута:
 - косине усека и насипа,
 - површине система за одводњавање (канални),
 - површине пројектоване за обезбеђивање прегледности.
- Остале површине:
 - путно земљиште у оквиру појаса експропријације.

Сви подаци о заузимању земљишта преузети су из плана намењене површина. Оно што представља посебно интересантан податак и што је од интереса за вредновање просторних последица одно-

си се на структуру заузетих површина према њиховим наменама. Чињеница је наиме да се низ година уназад мало водило рачуна о заузимању најплоднијих површина и показатељи су изражени само кроз монетарну вредност извршене експропријације.

8.2.8. Микроклима

Микроклиматске промене се посматрају у домену локалних обележја. Промена микроклиме је резултат промене устаљених ваздушних струјања и, последично, локалног температурног режима, влажности ваздуха и инсолације, до којих долази у близини високих насипа. Треба имати у виду да и врло мале варијације од устаљеног режима могу да имају значајне последице на екосистем у целини.

На основу података који су доступни у овој фази проучавања проблема животне средине није могућа квантификација ових појава у смислу одређивања егзактних показатеља који би у потпуности осликавали могуће промене. На основу просторних карактеристика терена и ситуационих и нивелационих елемената трасе могуће је одредити зоне у којима могу да се очекују одређене промене климатских карактеристика.

Подручје будућег магистралног пута М - 24 простира се на територији Баната. Рељеф Баната је изразито равничарски са висински котама између 65 и 120 мнм. Низијски терен истражног подручја условио је да траса будућег пута буде положена на ниском насипу (висине до 5 метара).

На посматраној траси будућег пута М - 24 не налазе се насипи који ће својим постојањем утицати на промену струјања ваздуха тј. на промену микроклиматских карактеристика подручја планиране „Банатске магистрале“.

8.2.9. Визуелна загађења

Проблематика визуелних загађења као критеријум односа пута и животне средине постала је актуелна оног тренутка када је постало јасно да одлике слике предела представљају квалитативни чинилац који битно доприноси квалитету пројектног решења или се пак јављају као елемент деградације уређених и устаљених односа.

Сва истраживања у овом домену битно су везана за фазу израде пројектне документације јер од нивоа информација умногоме зависи и могућност квантификације одређених показатеља који карактеришу проблематику визуелних загађења. Да би се прешло са описне процене утицаја у овом домену на квантитативне методе, које укључују комплексну валоризацију простора, неопходно је спровести читав низ специфичних поступака анализе.

Проблематика визуелних загађења разматрана је у два основна нивоа. Први ниво подразумева проблематику просторних односа саме трасе и елементе хомогености њених пројекција обухваћених кроз појам такозваног геометријског обликовања, а други ниво обухвата однос трасе, као конструкције, према простору у смислу дефинисања утицаја на пејсаж.

Појам геометријског обликовања подразумева процес складног компоновања пројектних елемената са основним циљем да се оствари просторна слика пута која у визуелном смислу оставља позитивне утиске и возачима улива осећај сигурности. С обзиром да се у видном пољу возача истовремено налази више геометријских облика који заједно дефинишу просторни ток трасе неопходно је водити рачуна о оптичким својствима сваког пројектног елемента.

Хармонични односи се постижу само код усклађених елемената трасе пута у ситуационом плану, подужном и попречном профилу.

Верификација односа у домену геометријског обликовања у овом нивоу анализе није могла бити детаљно обављена.

Усклађеност елемената трасе пута подразумева посматрање међусобних односа суседних елемената у ситуационом и подужном профилу. Неопходан, али не и довољан услов за остваривање одређеног нивоа хомогености елемената трасе јесте да су испуњени услови везани за усклађеност елемената плана и профила. Међутим, када би се говорило о стварној хомогености то би била динамичка хомогеност о којој у овој фази пројектовања неће бити речи. За процену утицаја путне конструкције на пејсаж примењена је методологија рашчлањавања на поједине компоненте (морфологија, вегетација, површинске воде, објекти и општи изглед).

Зону измењених пејзажних карактеристика у смислу морфолошке измене терена могуће је дефинисати на основу медицинског прага видљивости уз усвајање меродавног видног угла од 10' као мере за сагледавање максималне висинске разлике у профилу (насипу) управно на линију терена. Овакав однос има за последицу ширину зоне евентуално угроженог пејсажа од 700 Н (Н је максимална висинска разлика у попречном профилу), под условом да се на визури унутар овог појаса не налази препрека у ком случају она постаје граница зоне. Код процене утицаја планираног пута на пејзажне карактеристике у домену вегетације вреднује се визуелни и биолошки квалитет аутохтоне високе и ниске вегетације (са или без травног покривача) склопа, узраста, интактности фитоценолошких заједница, имајући у виду дневне и сезонске промене изгледа. Увидом у расположиву документацију и анализом дошло се до одређених закључака о утицајима на вегетацију у оквиру коридора. Самоникле вегетације у конкретном случају скоро да и нема. Посебне особености простора кроз који пролазе планирани коридори у визуелном смислу треба тражити и у карактеристикама обрађености пољопривредних парцела. Код култивисаног пејсажа процењују се следећи елементи: интензивне промене колористичких особина кроз годишња доба, мозаична структура код доминације ситног поседа, депресивност утиска у периоду без вегетације. На коридору доминира „култивисани“ пејсаж који се претежно карактерише појединачним парцелама различите обрађености као и заступљеношћу различитих култура.

Утицај површинских вода на елементе пејсажа се вреднује преко броја прелаза трасе преко њих. Овај показатељ има значајно место у конкретном случају јер планирана траса пролази у близини водених токова Тисе, канала Дунав - Тиса - Дунав, као и многобројних мањих канала.

Грађевински објекти у одређеним условима могу да имају и позитиван допринос пејсажу, па се овом индикатору могу доделити и позитивне вредности. Изграђеност коридора има такође утицаја на будуће пејзажне карактеристике. Разматра се постојање и естетске вредности раскрсница, тунела, вијадуката, одморашта, сервисних станица, мотела и других архитектонских и грађевинских објеката. Специфичности постојеће изграђености су дефинисане у оквиру постојећег стања. Специфичности примењених конструктивних решења на планираним коридорима такође имају битан утицај на опште пејзажне карактеристике.

Као посебан параметар квантификације пејсажа неопходно је дефинисати и његов општи изглед. За поступке овакве квантификације, с обзиром на велики значај субјективних процена, треба извршити првенствено дефинисање интересантних пејзажних целина, а затим, ако је то могуће, и њихову валоризацију.

4. ОПИС МЕРА ЗА СПРЕЧАВАЊЕ И ОГРАНИЧАВАЊЕ НЕГАТИВНИХ УТИЦАЈА И УВЕЋАЊЕ ПОЗИТИВНИХ УТИЦАЈА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ

Анализа утицаја коридора магистралног пута М - 24, деоница: Ђала - Зрењанин -Ковин у домену заштите животне средине, показала је да су, с обзиром на последице и њихов значај, неопходне одређене мере заштите које у наредној периоду треба детаљно анализирати, како током израде пројектне документације тако и касније у фази експлоатације пута. Сагласно потенцијалним последицама, предложене су техничке мере како би се негативни утицаји свели у законом прописане граничне вредности.

Мере заштите животне средине односе се на техничке мере заштите од саобраћајне буке, загађења површинских и подземних вода, обезбеђивање пролаза за животиње, пејзажно уређење и др. На датом нивоу детаљности могу се дефинисати типови могућих техничких мера заштите и њихове основне карактеристике.

9.1. МЕРЕ ЗАШТИТЕ ОД БУКЕ

При анализи утицаја саобраћајне буке, неопходно је водити рачуна о граничним растојањима пута у односу на насеља, која је потребно испоштовати како би се избегао негативан утицај саобраћајне буке од планиране саобраћајнице. Уколико у наредној фази пројектовања ова растојања, из било ког разлога, није могуће испоштовати потребно је детаљно сагледавање стања на терену ради израде мера заштите од буке.

Конфигурација терена је таква да од активних техничких мера, једино израда заштитног зида и насипа за заштиту од буке може бити оправдана. Израда насипа за заштиту од буке може довести до великих земљаних радова уколико се траса пута води насипом. Исти ефекат редукције нивоа буке је могуће постићи заштитним зидом, који у профилу заузима неупоредиво мање простора. Због тога се препоручује градња заштитног зида у урбаним подручјима, док се насип за заштиту од буке гради тамо где то простор дозвољава у урбаним подручјима и ван насеља.

Од пасивних техничких мера могуће је извршити радове на фасади и прозорским окнима код угрожених објеката. Тиме се ниво буке се саобраћајнице може спустити на максимални ниво буке дозвољен законом.

9.2. МЕРЕ ЗАШТИТЕ ЗЕМЉИШТА, ПОВРШИНСКИХ И ПОДЗЕМНИХ ВОДА

Ископ и израду темеља за обалне стубове, потпорне зидова и др. објекте који се налазе на, или у близини тела површинских вода, вршити у периоду ниског водостаја (ул - септембар), како би се негативни утицаји на реке и њихове обале свели на минимум.

У непосредној близини реке се мора избећи просипање било каквих опасних супстанци. У том смислу, од извођача радова треба захтевати да за своје машине користе биоразградива средства за подмазивање као и биоразградива уља за мењаче, како би се на минимум свело загађивање у току извођења радова.

Одржавање, пуњење горивом и чишћење грађевинских машина вршити на локацијама које су удаљене од водотокова и које ће бити дефинисане пре почетка извођења радова.

Обале река у истражном простору треба заштитити оградама у току фазе изградње, у циљу спречавања негативних утицаја који могу бити изазвани вожњом и искрцавањем материјала у близини истих.

Спречити вожњу машина унутар река, потока или на њиховим обалама, изузев у случајевима када је то немогуће избећи због изградње неког објекта или конструкције. На местима где траса пролази у близини изворишта, система бунара, рибака и других заштићених водених површина треба предвидети постављање сигурносних ограда и водонепропусних фолија у угроженој зони у циљу смањења ефекта испумпавања подземних вода применили побијајуће армирано бетонске шипове уместо бушених; главе шипова смештати испод нивоа корита река, како би се избегло испирање.

У циљу заштите подземних вода на плавним равнинама не користити јаме за истакање отпадних течности из возила.

Дефинисати одговарајуће складиштење и руковођење нафтним дериватима и бојама. Избегавати истакања супстанци опасних по воду, као што су уља и мазива а у случајевима неконтролисаног просипања, предузети хитне акције чишћења. Отпадни материјали од одржавања механизације се мора одлагати на депоније отпада.

Подручја на којима се налазе изворишта подземних вода и подручја изворишта површинских вода од којих се захтева високи квалитет, треба штитити од намерних или случајних загађења и других утицаја инфраструктурних система у коридору, према Правилнику о начину одређивања и одржавања санитарне заштите изворишта за водоснабдевање („Сл. гласник Републике Србије“, бр. 92/08). У складу са подацима и условима Покрајинског секретаријата за енергетику и минералне сировине, на графичком прилогу се налазе границе лежишта билансних резерви подземних вода. Деонице путних праваца који се налазе у близини изворишта подземних вода спроводиће се урбанистичким плановима. Урбанистички планови ће дати прецизније смернице за смањење утицаја пута на резерве подземних вода.

Обратити пажњу на решења при пројектовању система одвођења атмосферских вода, посебно у зони водотока, како би се спречило директно изливање штетних материја које се налазе на коловозу.

Неопходно је да се предвиди заштита подземних вода и земљишта обезбеди од пробоја загађења, посебно код превоза опасних материја.

Такође, неопходно је да се предвиде зоне утицаја и количине загађивача које спирањем са коловоза пута доспевају у земљиште (и воде) и утврдити смернице за коришћење, односно намену таквог земљишта.

При извођењу радова на регулацији и уређењу водотокова у зони радова, обавезна је примена тзв. „натуралног уређења“ и избегавање бетонирања обала и корита водотока (могу се употребити камен и сл. материјали) уколико је реч о подручју природног добра.

У циљу минимизације негативног ефекта експлоатације пута предлаже се:

- Контролисано сакупљање атмосферских отпадних вода које се сливају са коловозних површина (затворени систем одводњавања);
- Пречишћавање отпадних вода пре њиховог упуштања у реципијент.

Током експлоатације база за одржавање путева и танка за снабдевањем горивом настају атмосферске отпадне воде које су оптерећене нафтом и нафтним дериватима и суспендованим материјама. Из тих разлога је потребно спровести техничке мере заштите гј. извршити пречишћавање насталих отпадних вода пре њиховог упуштања у реципијенте.

У појасу шире зоне заштите дозвољено је слободно коришћење земљишта, уз изузетне мере ограничења које прописују надлежни органи здравствене службе.

У зони коридора поред природне заштићености водоносних средина, мора се узети у обзир и значај издани, односно акумулације подземних вода за јавно водоснабдевање при чему је степен значаја одређен према типу насеља које користи или може користити одређену издан, односно акумулацију подземних вода.

Поред формираних изворишта укључују се и зоне санитарне заштите.

У појасу уже зоне заштите препоручује се забрана копања канала и извођења земљаних радова, пробијање горњег (заштитног) слоја земљишта, односно копање шљунка, песка, глине и сл. Препоручује се забрана изградње уређаја за уклањање отпадних материја.

Појас зоне непосредне заштите служи искључиво за потребе водовода те се у њему препоручује забрана других активности.

Планирана саобраћајница угрожава све водотоке у зони непосредног утицаја. Регулациони радови не смеју угрозити постојећи режим вода.

Минимално хоризонтално растојање трасе цевовода при паралелном вођењу трасе у односу на трасу оптичког и коаксијалног кабла и трасу гасовода треба да износи 1,0 m мерено од спољних ивица ровова, 1,5 m од ножице насипа и 2,0 m од спољних ивица друмског и железничког земљишта.

Такође, препоручује се да се евентуални укрштаји подземне хидротехничке инфраструктуре обезбеде заштитним цевима и шахтовима са једне и друге стране магистралног пута.

Размештај магистралних инфраструктурних система у коридору којим се број премошћавања водотока и депресија и међусобног укрштања своди на најмању могућу меру, с тим да је за магистралне инфраструктурне системе са значајним техничко-технолошким и локацијским захтевима (пут и железничка пруга) пожељан размештај дуж исте обале водотока,

Сва укрштања планираних инфраструктурних система: пут, пруга, оптички кабл и гасовод са водотоцима у природном или уређеном стању, неопходно је организовати тако, да се не ремети основна намена и функција водотока.

Објекте локалног карактера, као што су мостови и пропусти треба димензионисати на велике воде вероватноће појаве једном у сто година. На месту укрштања, заштиту обала и корита од ерозије обезбедити обалоутврдама 3,0 m узводно и низводно од места укрштања уз одводњавање у зони моста.

Такође, положај трасе површинског или подземног линијског водног објекта треба предвидети по правилу ван водног земљишта, а на местима укрштања са водотоком, укрштај од приближно 90о, под условом да се подземни линијски објекти на месту укрштања обезбеђују мостом за већи водоток или заштитним цевима испод дна (регулисаног или нерегулисаног) мањег водотока.

Заштиту квалитета вода остварити применом три групе мера:

- технолошких мера - изградњом ППОВ на местима концентрисаних загађења, и то: (а) ППОВ општег типа на крају канализационих система насеља са више од 5.000 еквивалентних становника (ЕС), пре упуштања употребљене воде у водоток; и (б) постројења за претретман отпадних вода појединих индустрија, пре њиховог упуштања у канализационе системе насеља, с тим да се степен пречишћавања (ефективност) ППОВ одређује у складу са захтевима одржавања водотока - реципијента у прописаној класи;
- уређивање режима малих вода и пречишћавање отпадних вода у склопу решења водопривредних система коришћења, уређења и заштите речних вода, ради обезбеђења прописане категорије водотока, а посебно најуводнијих деоница основног тока реке и притока;
- водопривредних мера - наменским испуштањем чисте воде из акумулација, ради побољшања водних режима у периодима маловођа, као и у случају акцидентних загађења; и
- организационих и економских мера, којима се онемогућавају и санкционишу активности које доводе до нарушавања квалитета вода.

Препоручује се обезбеђење просторних и других услова за реализацију пловидбе доњим током реке Колубаре у оквиру интегралног водопривредног решавања потенцијалног пловног пута ИВ категорије, којим би се, преко Саве, омогућило повезивање планског подручја са европском мрежом унутрашњих пловних путева.

9.3. ОСТАЛЕ МЕРЕ ЗАШТИТЕ

Сва позајмишта и све депоније после експлоатације санирати по принципима начела која подразумевају враћање у „првобитни облик“.

У наредној фази израде пројектне документације мора се посвети посебна пажња уређењу и организацији градилишта као и стационарању разних производних погона у оквиру процеса

изградње самог пута. У том смислу нарочито су значајна постројења за производњу асфалтних мешавина као и складишта погонског горива.

Такође, у наредним фазама пројектовања мора се размишљати и о изгубљеним ресурсима као последице изградње саобраћајнице. То се пре пре свега односи на екосистеме које би требало компензовати на ширем истражном подручју.

Критеријум за избор локација је налажење биотопа са приближно истим карактеристикама, а где је тренутно присутна сиромашнија флора и фауна.

Сви закључци који су изведени у оквиру потребних мера заштите битно су одређени пројектним фазом и нивоом анализе постојећих информација. Детаљна истраживања као и виши ниво аналитичког приступа свим утицајима биће могућ у наредној пројектној фази када и сви просторни односи буду детаљније дефинисани.

Мере заштите становништва

Када је реч о заштити становништва од нежељених утицаја пута на безбедност и раздвајање простора (ометање слободе кретања) препоручују се следеће мере заштите:

- Постављање заштитне ограде у насељеним зонама ради спречавања преласка и погибије пешака преко пута;
- Остављање простора са спољне стране жичане ограде за несметано кретање пешака и маневрисање пољопривредне механизације и прилаз обрадивим површинама уз пут;
- Денивелисано укрштање са локалним путевима;
- Изградња пратећих садржаја за потребе корисника пута: паркиралишта, одморишта, мотела и станица за снабдевањем горивом.

Мере заштите од поплава

Одбрану од поплава остварити у оквиру интегралних система: (а) активном одбраном у оквиру акумулационих басена, којима се ублажавају таласи великих вода; (б) пасивном одбраном, реализацијом линијских заштитних система и (в) планском контролом изградње у угроженим зонама.

Мере заштите од загађења ваздуха

Заштита ваздуха се унапређује стварањем система зелених површина као и изградњом гасовода и топловода који ће довести до смањења сагоревања фосилних горива за потребе домаћинства. Препоручују се следеће мере заштите ваздуха:

- Смањење емисија продуката сагоревања „СУС“ мотора може се постићи смањењем потрошње горива и коришћењем еколошки прихватљивијих горива;
- Формирањем зелених појасева, смањиће се негативни ефекти загађења ваздуха. Појасеве треба лоцирати на свим деоницама где пут тангира рурална и урбана насеља. Тамо где нема просторних могућности за формирање заштитних зелених појасева предвидети постављање физичких баријера;
- Обезбеђивањем одговарајућег хортикултурног решења обезбедиће се заштита од појачаног загађивања ваздуха од пута на локацијама пратећих садржаја (одморишта, паркиралишта, бензинских станица и мотела).

Мере заштите вегетације, флоре и фауне

У заштите фауне неопходно је предвидети подизање заштитне ограде око пута. Иако ће ова ограда спречавати репродуктивну и сваку другу комуникацију унутар популација, као и међу популацијама различитих врста с једне и друге стране саобраћајница, она представља сигурну заштиту од излетања домаћих и дивљих животиња на пут или пругу и њиховог изгинућа.

У случају акцидентата на овим просторима, штетно дејство хемијских материја је на флору и фауну веће у односу на критеријуме за становништво, а у случају физичких контаминаната опасност је генерално мањег интензитета, али се ефекти испољавају кумулативно у времену и посебно погађају животиње веће телесне масе и грабљивице.

У случају акцидентних ситуација на овом простору, препоручује се интензиван мониторинг врста угрожених удесом и то не само мониторинг стања популација, већ и мониторинг стања станишта.

Да би се установило штетно дејство у случају акцидентата, екипе за снимање стања, процену и отклањање последица је неопходно попунити стручњацима из области заштите природе и екотоксикологије, као и ветеринарима и предвидети узорковање и анализе биљног и животињског материјала.

Трасе инфраструктурних система предвидети тако да се планираним радовима потпуно не униште већи шумски комплекси, приобаља водотока, делови мочварних површина, напуштени делови корита и др. И ако се ради о мањим површинама, окруженим насељима и пољопривредним земљиштем, оне представљају последње остатке природних станишта флоре и фауне. Такође, при одређивању локација пратећих садржаја неопходно је узети у обзир решења која ће постојећи зелени фонд максимално очувати, а посебно високо зеленило, вреднија појединачна стабла, групације и шумарке.

Ако се у току извођења радова на траси наиђе на природно добро које је геолошко-палеонтолошког и минералшко-петрографског порекла, за које се претпоставља да има својства природног споменика, извођач радова је дужан да о томе обавести организацију за заштиту природе и да преузме све мере заштите да се до доласка овлашћеног лица, природно добро не оштети и да се чува на месту и положају у коме је нађено.

Табела 10: Спровођење планских решења

Путна деоница	Начин спровођења	ППППН	Директна примена из Просторног плана	Деонице за детаљну разраду
Ђала-Кикинда	Деоница из Генералног пројекта се спроводи директно, за реконструкцију и рехабилитацију		•	
Неизграђена деоница Аутопут Е75-Сента	Директно из Просторног плана (на основу правила из овог Плана)		•	
Сента-Кикинда	на основу детаљне разраде			•
Кикинда-Зрењанин	Директно из Просторног плана, осим за обилазнице око Башаида и Меленаца (на основу детаљне разраде)		•	•
Зрењанин (обилазница)	на основу детаљне разраде			•
Зрењанин-Панчево	Директно из Просторног плана, осим за обилазнице око Орловата, Уздина, Ковачице, Црепаје и Качарева (на основу детаљне разраде)		•	•
Панчево	Деоница која се поклапа са Е 70, на основу ППППН Е70 Београд – Румунска граница	•		•
Панчево-Ковин	на основу детаљне разраде			•
(Нови Сад) - Зрењанин – граница са Румунијом	Након дефинисања трасе путне деонице Зрењанин-граница са Румунијом, на основу ППППН	•		

10. СМЕРНИЦЕ ЗА ИЗРАДУ ПРОЦЕНА УТИЦАЈА НА НИЖИМ ХИЈЕРАРХИЈСКИМ НИВОИМА

Предмет Просторног плана је коридор путне инфраструктуре државног пута на основном путном правцу некадашњег М-24 и Р-112. Остале намене површина у обухвату Просторног плана дефинисане су важећим просторним и урбанистичким плановима. Просторни планови посебне намене²³ чији делови се преклапају са овим Просторним планом, као и делови просторних планова јединица локалне самоуправе²⁴, који су у обухвату Просторног плана, усклађују се с овим Просторним планом у делу саобраћајне инфраструктуре, а у осталим деловима остају на снази (реферална карта 4 Нацрта Плана: Спровођење Плана). До усклађивања са решењима, правилима и смерницама Просторног плана, важећи плански документи се не могу примењивати у деловима који су у супротности са планским решењима, правилима и смерницама Просторног плана која се односе на коридор путне инфраструктуре државног пута на основном путном правцу некадашњег М – 24 и Р 112.

Просторним планом посебно се утврђују услови и мере заштите, коришћења и уређења простора који се одређује за посебну намену (коридор пута), док се за преостали простор у границама Просторног плана, по питању намене земљишта, надлежни државни органи доношењем планова дефинишу начин уређења и коришћења простора, његове заштите и изградње. Деоница пута Нови Сад - Зрењанин – граница са Румунијом и обилазница око Панчева (као деоница аутопутског коридора Е 70) биће предмет просторних планова подручја посебне намене, што је утврђено плановима вишег реда (ППРС и РПП АПВ). Спровођење Просторног плана (реферална карта 4: Спровођење Плана), односно његова реализација одвијаће се:

- директним путем, (за делове територије за које није предвиђена детаљна разрада);
- Разрадом планских решења одговарајућом детаљном разрадом (делови територије у обухвату Просторног плана који захтевају нову регулацију);
- израдом Просторних планова посебне намене за деонице које су наведене у наредној табели.

23. Просторни планови посебне намене који су наведени у Поглављу I Полазне основе, тачка 2.2. Планска документација од значаја за израду плана, подтачке: 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 и 2.7

24. Градови: Суботица, Зрењанин, Панчево, и општине: Сента, Кањижа, Чока, Нова Црња, Нови Бечеј, Жабал, Житиште, Ковачица, Ковин

Планом су предвиђене деонице за директно спровођење по постојећој траси и могу се реализовати само у оквиру постојећих профила. Деонице за директну примену приказане су на графичком прилогу (реферална карта из Просторног плана: Спровођење Плана). Основни критеријум за одређивање деоница за директну примену су били елементи на основу којих је могуће прецизније утврдити елементе за директну примену Просторног плана, као што су за деоницу Сента-Суботица:

- постојање пројектне документације;
- дефинисан путни појас (извршена експропријација),

За директну примену Просторног плана одређене су и постојеће деонице пута за реконструкцију и рехабилитацију су за директну примену Плана – реферална карта 4: Спровођење Плана, уколико се налазе у постојећој регулацији пута.

Смернице за урбанистичку разраду

Овим Просторним планом за подручје посебне намене простора се прописује обавезна израда плана детаљне регулације за поједине деонице за које је неопходно дефинисати грађевинско земљиште, односно тамо где је неопходно разграничити јавно од осталог грађевинског земљишта (Реферална карта 4: Спровођење Плана).

Планиране капацитете сегмената државног пута - обилазница државних путева, потребно је, осим у складу са Законом о планирању и изградњи, израдити и у складу са законом и прописима, који ближе регулишу проблематику пројектовања и изградње саобраћајница.

Осим резервације простора за коридоре обилазница, основне смернице за пројектовање и изградњу планираних деоница директно су везане за обезбеђивање одговарајућих геометријских и елемената пута и путних објеката, као и за одговарајућа решења одводњавања, заштите животне средине и односа према комуналној и осталој инфраструктури (зоне укрштања и решења истих).

Пратећи садржаји – Одморишта, ССГ-ма

Изградњи нових садржаја може се приступити на основу претходно урађеног плана детаљне регулације, уз придржавање општих услова за садржаје јавног пута, који су наведени у тачки 1.6.2. Садржаји за потребе корисника државног пута Нацрта Плана, као и посебних услова који се прибављају од управљача пута (у складу са рангом и категоријом јавног пута).

Код постојећих садржаја, ако се мења регулација, такође је обавезна израда ПДР-а, а ако то није случај реконструкција се обавља на основу УП-а.

Гранични прелази

Службе на граничним прелизима у обухвату Просторног плана захтевају одговарајуће објекте у оквиру комплекса граничних прелаза, при чему ће њихова величина, садржај и остали захтеви бити дефинисани израдом одговарајуће урбанистичке разраде и пројектне документације.

Стратешке процене на нижим хијерархијским нивоима

Извештај о стратешкој процени утицаја на животну средину је урађен у складу са одредбама Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину а за потребе израде ППППН мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин.

За планове нижег реда, односно просторне планове јединице локалне самоуправе и планове генералне и детаљне регулације, радиће се Стратешка процена утицаја на животну средину у складу са одлуком надлежног органа.

У детаљној планској разради неопходно је извршити вредновање капацитета простора у односу на одговарајуће делатности и активности која се планирају на њему. На тај начин ће се извршити еколошка валоризација простора и прописати мере којима се у потпуности мора обезбедити заштита околине од загађења.

Приоритети на изради Плана генералне и детаљне регулације, и њихова динамика израде, утврђују се средњорочним програмом а заснивају се на конкретним планским решењима из просторног плана, плановима и програмима рада јавних предузећа, потребама и захтевима локалне самоуправе и републичких институција.

У Просторно плану је за обезбеђивање планских основа за управљање и уређење подручја прописана израда урбанистичке документације за поједина приоритетна грађевинска подручја која ће се утврђивати општа и детаљна правила грађења

За планове којима је предвиђено коришћење мањих површина на локалном нивоу Одлуку о стратешкој процени доноси орган надлежан за припрему плана ако, према критеријумима прописаним овим законом, утврди да постоји могућност значајних утицаја на животну средину.

Процене утицаја пројеката на животну средину

Овим Извештајем о стратешкој процени утицаја на животну средину утврђује се обавеза будућим инвеститорима да у поступку даље разраде планског документа, за потребе прибављања одобрења за изградњу, израде студију процене утицаја на животну средину, а у складу са одредбама Закона о процени утицаја на животну средину. Студија процене утицаја израђује се на нивоу генералног, односно идејног пројекта и саставни је део захтева за издавање одобрења за изградњу.

У складу са наведеним Законом и одредбама Уредбе о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, број 114/08) инвеститори су дужни да се обрате, пре подношења захтева за издавање одобрења за изградњу објеката са Листе II, надлежном органу. Надлежни орган ће одлучити о потреби израде студије о Процени утицаја на животну средину, односно донети Решење о потреби изради или ослобађању од израде студије.

Поступак процене утицаја треба спровести по фазама у поступку процене утицаја како је то прописано поменутих Законом. Начелни садржај студије о Процени утицаја на животну средину прописан је Чланом 17. поменутог Закона а егзактан обим и садржај студије се одређује одговарајућим решењем од стране надлежног органа.

11. ПРОГРАМ ПРАЋЕЊА СТАЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Успостављање система мониторинга један је од приоритетних задатака како би се све предложене мере заштите животне средине у Просторном плану могле успешно имплементирати у планском периоду. Чланом 17. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину, програм праћења стања животне средине у току спровођења Просторног плана садржи нарочито:

1. опис циљева плана и програма;
2. индикаторе за праћење стања животне средине;
3. права и обавезе надлежних органа; и
4. поступање у случају појаве неочекиваних негативних утицаја;
5. друге елементе у зависности од врсте и обима Плана.

Законом о заштити животне средине дефинисано је да Република односно јединица локалне самоуправе у оквиру своје надлежности утврђене Законом, обезбеђује континуалну контролу и праћење стања животне средине, у складу са овим и посебним законима.

Циљеви Програма праћења стања животне средине су:

- обезбеђење мониторинга;
- дефинисање садржине и начина вршења мониторинга;
- одређивање овлашћених организација за обављање мониторинга;

- дефинисање мониторинга загађивача;
- успостављање информационог система и дефинисање начина достављања података у циљу вођења интегралног катастра загађивача, и
- увођење обавезе извештавања о стању животне средине према прописаном садржају извештаја о стању животне средине.

ОПИС ЦИЉЕВА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Полазећи од посебне намене и специфичности подручја Просторним планом су дефинисани циљеви који су током израде Стратешке процене разматрани и анализирани у односу на дефиниране Индикаторе и циљеве саме стратешке процене.

Циљеви Просторног плана су:

- Развој подручја обухваћеног Просторним планом, а посебно развој мреже коридора саобраћајне инфраструктуре;
- Утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за укрштања и пролазе итд.;
- Дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у непосредном контакту са планираним коридором;
- Функционални размештај и планирање нових компатибилних намена (садржаја);
- Комплетирање и доградња мреже коридора, у складу са дугорочним потребама, захтевима и међународним стандардима;
- Валоризација постојећих ресурса и развојних потенцијала подручја у циљу потпуније интеграције Републике Србије у регион југоисточне Европе.

Индикатори за праћење стања животне средине

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

Имајући у виду дефинисане посебне циљеве, врши се избор одговарајућих индикатора у изради стратешке процене, на основу којих се врши оцењивање планских решења, са становишта могућих негативних утицаја на животну средину, и предлог минимизације или елиминација и утврђивање неповољних утицаја.

Предлог индикатора за праћење стања животне (који се односе на ваздух, воду, земљиште и буку) предлаже се на основу дефинисаних циљева стратешке процене:

Табела 11: Индикатори за праћење стања животне средине

1. Потрошња воде по секторима (домаћинства, индустрија, пољопривреда)- % од укупно исцрпљене воде
2. % отпадних вода које се пречишћавају
3. БПК5 у водотоцима (mg/l кисеоника потрошеног у 5 дана, на константној температури од 20°C)
4. Промена намене земљишта (%)
5. ha (%) санираних и рекултивисаних подручја
6. Квалитет пољопривредног и непољопривредног земљишта
7. Површине под природним пределима
8. Удео шумског земљишта у укупном земљишту (%)
9. Површине под изабраним значајним екосистемима (km2 или ha) одабраних врста екосистема
10. Учешће броја угрожених врста у укупном броју врста (%)
11. Стварање отпада (т/становнику)
12. Стварање опасног отпада (t/јединици БДП)
13. Количина отпада који се подвргава третману (%)
14. Потрошња енергије по глави становника (ГЈ/становнику или тое (тона еквивалентне нафте) по становнику

15. Учешће обновљивих извора енергије у укупној потрошњи енергије (%)

16. Превоз путника и терета у односу на БДП

17. Потрошња горива, чистијих и алтернативних горива у саобраћају

18. Моторна возила

ЗАКОНСКИ ОКВИР

Програм праћења стања животне средине обухваћен је следећим правним актима:

- Закон о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др. закон у 43/11-УС);
- Закон о заштити ваздуха („Службени гласник РС“, број 36/09);
- Закон о шумама („Службени гласник РС“ бр. 30/10 и 93/12);
- Закон о шумама („Службени гласник РС“ бр. 46/91, 83/92, 53/93-др. закон, 54/93, 60/93-исправка, 67/93-др. закон, 48/94-др. закон, 54/96, 101/05-др. закон, престао да важи осим одредби чл. 9. до 20.);
- Закон о пољопривредни и руралном развоју („Службени гласник РС“, бр. 41/09 и 10/13-др. закон);
- Закон о пољопривредном земљишту („Службени гласник РС“, бр. 62/06, 65/08-др. закон и 41/09);
- Закон о потврђивању Оквирне конвенције Уједињених нација о промени климе („Службени лист СРЈ-Међународни уговори“, број 2/97);
- Закон о министарствима („Службени гласник РС“, број 44/14);
- Закон о потврђивању Кјото протокола уз Оквирну конвенцију Уједињених нација о промени климе („Службени гласник РС-Међународни уговори“, број 88/07);
- Закон о ратификацији Конвенције о прекограничном загађивању ваздуха на великим удаљеностима („Службени лист СФРЈ-Међународни уговори“, број 11/86);
- Закон о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 88/10);
- Закон о потврђивању Базелске Конвенције и прекограничном кретању опасних отпада и њиховом одлагању („Службени лист СРЈ - Међународни уговори“, број 2/99);
- Закон о заштити природе („Службени гласник РС“, бр. 36/09, 88/10 и 91/10-испр);
- Закон о водама („Службени гласник РС“, бр. 30/10 и 93/12);
- Закон о водама („Службени гласник РС“, бр.46/91,53/93,53/93-др. закон,67/93-др. Закон,48/94-др. закон,54/96,101/05-др. закон,престао да важи осим одредаба чл. 81 до 96.);
- Закон о комуналним делатностима („Службени гласник РС“, бр. 88/11 и 46/14-УС);
- Закон о амбалажи и амбалажном отпаду („Службени гласник РС“, број 36/09);
- Закон о управљању отпадом („Службени гласник РС“, бр. 36/09 и 88/10);
- Уредба о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 11/10, 75/10, 63/13);
- Уредба о утврђивању критеријума за одређивање статуса угрожене животне средине и приоритета за санацију и ремедијацију („Службени гласник РС“, број 22/10);
- Уредба о граничним вредностима емисија загађујућих материја у ваздух („Службени гласник РС“, бр. 71/10 и 6/11-испр);
- Уредба о методологији за прикупљање података за Национални инвентар емисије гасова са ефектом стаклене баште („Службени гласник РС“, број 81/10);
- Уредба о класификацији вода („Службени гласник РС“, број 5/68);
- Уредба о граничним вредностима приоритетних и приоритетних хазардних супстанци које загађују површинске воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, број 24/14);

- Уредба о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини („Службени гласник РС“, број 75/10);
- Уредба о програму системског праћења квалитета земљишта, индикаторима за оцену ризика од деградације земљишта и методологији за израду ремедијационих програма („Службени гласник РС“, број 88/10);
- Уредба о производима који после употребе постају посебни токови отпада, обрасцу дневне евиденције о количини и врсти произведених и увезених производа и годишњег извештаја, начину и роковима достављања годишњег извештаја, обвезницима плаћања накнаде, критеријумима за обрачун, висину и начин обрачунавања и плаћања накнаде („Службени гласник РС“, бр. 54/10, 86/11, 15/12 и 3/14 и 31/15-др. пропис);
- Правилник о хигијенској исправности воде за пиће („Службени лист СРЈ“, бр. 42/98 и 44/99);
- Правилник о заштити строго заштићених и заштићених дивљих биљака, животиња и гљива („Службени гласник РС“, бр. 5/10 и 47/11);
- Правилник о граничним вредностима емисије, начину и роковима мерења и евидентирања података („Службени гласник РС“, бр. 30/97 и 35/97-исправка);
- Правилник о обрасцу дневне евиденције и годишњег извештаја о отпаду, са упутством за његово попуњавање („Службени гласник РС“, број 95/10);
- Правилник о опасним материјама у водама („Службени гласник РС“, број 31/82);
- Правилник о начину и минималном броју испитивања квалитета отпадних вода („Службени гласник РС“, бр. 47/83 и 13/84-исправка);
- Правилник о категоријама, испитивању и класификацији отпада („Службени гласник РС“, број 56/10);
- Правилник о врстама амбалаже са дугим веком трајања („Службени гласник РС“, број 70/09);
- Правилник о дозвољеним количинама опасних и штетних материја у земљишту и води за наводњавање и методама њиховог испитивања („Службени гласник РС“, број 23/94);
- Правилник о методама мерења буке, садржини и обиму извештаја о мерењу буке („Службени гласник РС“, број 72/10);
- Правилник о методологији за одређивање акустичких зона („Службени гласник РС“, број 72/10);
- Правилник о методологији за израду националног и локалног регистра извора загађивања као и методологија за врсте, начине и рокове прикупљања података („Службени гласник РС“, бр. 91/10 и 10/13);
- Правилник о садржини и методама израде стратешких карата буке и начину њиховог приказивања јавности („Службени гласник РС“, број 80/10);
- Правилник о методологији за израду акционих планова („Службени гласник РС“, број 72/10);
- Правилник о садржају планова квалитета ваздуха („Службени гласник РС“, број 21/10);
- Директива 2001/80/ЕС о ограничењу емисија одређених загађујућих материја у ваздуху из великих ложишта; (Direktive of the European Parliament and of the Council of 23 october on the limitation of emissions of certain pollutants into the air from large combustion plants);
- Директива 2001/81/ЕС о националним квотама емисија за одређене загађујуће материје у атмосфери; (Direktive of the European Parliament and of the Council of 23 october on national emission ceilings for certain atmospheric pollutants);
- Директива која се односи на пречишћавање комуналних отпадних вода (Urban Waste Water Treatment Direktive 91/271 EEC);
- Директива која се односи на заштиту од загађивања узрокованог нитратима из пољопривредних извора (Nitrate Direktive 91/676 EEC);
- Директива о интегралном спречавању и контроли загађивања 96/61/EEC, 2008/1/EEC;
- ЕУ Директива о птицама (92/43/EEC Direktive 2009/147/ES on birds);
- ЕУ Директива о стаништима (Council Direktive 92/43/EEC on habitats);
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 001 - Exceedance of acidifying substances;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 002 - Emissions of ozone precursors;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 004 - Exceedance of air quality limit values in urban areas;
- Европска Агенција за животну средину - EEA ARE 005;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 007 - Threatened and protected species;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 008 - Designated areas;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 009 - Species diversity;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 010;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 011;
- Европска Агенција за животну средину - EEA Indicator CSI 014 - Land take;
- Европска Агенција за заштиту животне средине (EEA) - Indicator CSI 015 - Progress in management of contaminated sites;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 016 - Municipal waste generation;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 020 - Nutrients in fresh water;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 022 - Bathing water quality;
- Европска Агенција за животну средину - EEA CSI 024 - Urban waste water treatment;
- UNECE - Indicator E21 - Land uptake;
- Конвенција о сарадњи за заштиту и одрживо коришћење реке Дунав („Службени лист СЦГ-Међународни уговори“, број 4/03);
- Конвенција о биолошкој разноврсности („Службени лист СРЈ-Међународни уговори“, број 11/01);
- Конвенција о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта (Бернска конвенција) - („Службени гласник РС-Међународни уговори“, број 102/07);
- Environmental Indicators and Indikator - based assessment Reports;
- Economic Commission for Europe, UN, 2007 - UNECE C16 - Polluted (non-treated) waste waters;
- Међународна асоцијација за очување природе IUCN 2004;
- Министарска конференција о шумама;
- Национални програм заштите животне средине („Службени гласник РС“, број 12/10);
- Техничко упутство за прикупљање података за ерозију земљишта и података о органском угљенику у земљишту за Европу кроз EIONET мрежу (Technical guidelines for the collection of soil erosion and soil organic carbon data for Europe through EIONET, 2010 European Commission Directorate General JRC);
- Европска комисија - European Commission - Directorate General JRC - Indikator - Soil organic carbon data;
- Европски регистар испуштања и преноса загађујућих материја (E-PRTR) 166/2006/EEC;
- Waste Framework Directive (2006/12/EC).

Права и обавезе надлежних органа

Када су питању права и обавезе надлежних органа у вези праћења стања животне средине, иста произилазе из Закона о заштити животне средине.

Обезбеђење мониторинга

Република Србија, аутономна покрајина и јединица локалне самоуправе у оквиру своје надлежности утврђене законом обезбеђују континуалну контролу и праћење стања животне средине (у даљем тексту: мониторинг), у складу са овим и посебним законима.

Мониторинг је саставни део јединственог информационог система животне средине. Влада доноси програме мониторинга на основу посебних закона. Аутономна покрајина, односно јединица локалне самоуправе доноси програм мониторинга на својој територији, који мора бити у складу са програмима вишег реда.

Садржина и начин вршења мониторинга

Мониторинг се врши систематским праћењем вредности индикатора, односно праћењем негативних утицаја на животну средину, стања животне средине, мера и активности које се предузимају у циљу смањења негативних утицаја и подизања нивоа квалитета животне средине.

Влада утврђује критеријуме за одређивање броја и распореда мерних места, мрежу мерних места, обим и учесталост мерења, класификацију појава које се прате, методологију рада и индикаторе загађења животне средине и њиховог праћења, рокове и начин достављања података, на основу посебних закона.

Овлашћена организација

Мониторинг може да обавља и овлашћена организација ако испуњава услове у погледу кадрова, опреме, простора, акредитације за мерење датог параметра и СРПС стандарда у области узорковања, мерења, анализа и поузданости података, у складу са законом.

Мониторинг загађивача

Оператер постројења, односно комплекса који представља извор емисија и загађивања животне средине дужан је да, у складу са законом, преко надлежног органа, овлашћене организације или самостално, уколико испуњава услове прописане законом, обавља мониторинг, односно да:

- 1) прати индикаторе емисија, односно индикаторе утицаја својих активности на животну средину, индикаторе ефикасности примењених мера превенције настанка или смањења нивоа загађења;
- 2) обезбеђује метеоролошка мерења за велике индустријске комплексе или објекте од посебног интереса за Републику Србију, аутономну покрајину или јединицу локалне самоуправе.

Загађивач је дужан да изради план обављања мониторинга, да води редовну евиденцију о мониторингу и да доставља извештаје, у складу са овим законом.

Влада утврђује врсте активности и друге појаве које су предмет мониторинга, методологију рада, индикаторе, начин евидентирања, рокове достављања и чувања података, на основу посебних закона.

Загађивач планира и обезбеђује финансијска средства за обављање мониторинга, као и за друга мерења и праћење утицаја своје активности на животну средину.

Достављање података

Државни органи, односно организације, органи аутономне покрајине и јединице локалне самоуправе, овлашћене организације и загађивачи дужни су да податке добијене мониторингом достављају Агенцији за заштиту животне средине на прописан начин.

Поступање у случају неочекиваних негативних утицаја

У случају појаве неочекиваних негативних утицаја, у смислу ванредних ситуација и могућих удеса на севесо постројењима у обухвату Плана, неопходно је поступати у складу са важећом законском регулативом: Закон о заштити животне средине, Закон о ванредним ситуацијама, Закон о потврђивању Конвенције

о прекограничним ефектима индустријских удеса („Службени гласник РС-Међународни уговори“, број 42/09), Закон о потврђивању Конвенције о процени утицаја на животну средину у прекограничном контексту („Службени гласник РС-Међународни уговори“, број 102/07), Конвенција о прекограничном загађивању ваздуха на великим удаљеностима („Службени гласник СФРЈ-Међународни уговори“, број 11/86) и др.

12. ПРИКАЗ КОРИШЋЕНЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ И ТЕШКОЋЕ У ИЗРАДИ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ

12.1. ПРИКАЗ КОРИШЋЕНЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ

12.1.1. Општи методолошки принципи

Општи методолошки приступ изради стратешке процене утицаја на животну средину

Анализа методолошких приступа је корисна како би се могла направити потребна компаративна анализа са примењеном методологијом коришћеном за потребе овог Извештаја и методолошким основама које су прокламоване у склопу опште законске регулативе која регулише ову проблематику, пре свега Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину. Основни циљ се састоји пре свега у покушају да се општа методологија прилагоди специфичностима анализираног Просторног плана.

Стратешка процена утицаја на животну средину у релативном смислу је дисциплина новијег датума и резултат је развоја процена утицаја на животну средину. Стратешка процена утицаја на животну средину интегриса еколошке, друштвено-економске и кумулативне утицаје, тако што:

- укључује одрживост на самом извору еколошких проблема у планској фази, тако да се санација последица редукује;
- омогућује да се утврди потреба и оправданост са аспекта заштите животне средине, пре свега, иницијатива и инвестиционих подухвата;
- обрађује питања од ширег значаја; и
- утврђује контекст и поставља смернице за хијерархијски оквир даљих процена утицаја планова, односно пројеката на животну средину.

Чест случај у пракси је да се комбинују методе стратешке процене са методама процене утицаја. У том смислу коришћено је Упутство ЕУ о процени утицаја пројеката на животну средину, у смислу стварања планског, односно хијерархијског основа, како за реализацију детаљних планова тако и за реализацију појединачних пројеката. У том смислу, процењује се да је сврсисходан приступ који се користи у процени утицаја пројеката на животну средину, прилагођеног потребама стратешке процене.

Фазе израде Стратешке процене утицаја на животну средину су:

- одлучивање о изради стратешке процене утицаја на животну средину, односно израда одлуке о изради стратешке процене утицаја на животну средину као саставног дела одлуке о изради планског документа;
- одређивање садржаја стратешке процене утицаја на животну средину, односно израда одговарајућег програмског основа за израду стратешке процене утицаја на животну средину (тзв. „scoring report“) у оквиру програма за израду Просторног плана;
- израда Извештаја о стратешкој процени утицаја на животну средину – саставни део планског документа.

Општи методолошки поступак који се користи приликом израде стратешке процене и припреме Извештаја о стратешкој процени састоји се из неколико општих фаза, и то:

	Дефинисања садржаја стратешке процене - „screening“ фаза	
	↓	
	Дефинисања обима стратешке процене - „scoping“ фаза	
	↓	
	Дефинисање кључних (битних) промена	
	↓	
	Процена у ужем смислу	
	↓	
	Предвиђање (сагледавање) последица	
	↓	
	Одређивање мера	
	↓	
	Контрола и ревизија	
	↓	
	Имплементација	

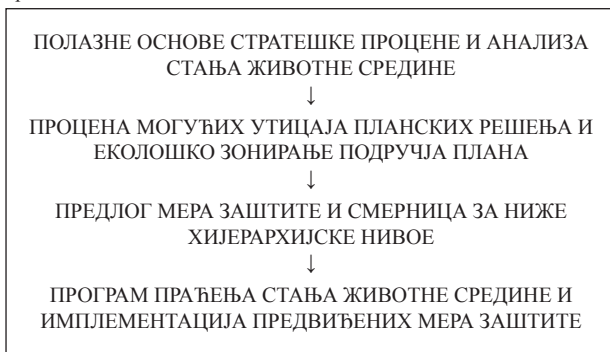
Методолошки основ, за израду Стратешке процене утицаја, у ужем смислу представљају методе научног истраживања (анализа и синтеза, компаративни метод, индукција и дедукција, статистички метод, картографски метод и др.), односно примењене методе праћења стања објеката, односно појава и процеса у простору, од извора загађења, притисака, стања и одговора (планског решења).

Истовремено са применом метода научног истраживања коришћена је страна и домаћа искуства и упутства за примену „Стратешке директиве“, пре свега искуства из Европске Уније. Посебно су значајне методе из „Практичног упутства за примену ЕУ Директиве 2001/42/ЕС на урбанистичке и просторне планове“.

Анализирајући поступак израде Извештаја о стратешкој процени утицаја на животну средину, може се закључити да се он састоји, условно говорећи, из четири фазе:

- полазне основе, анализа и оцена стања (намене простора у обухвату Плана и елемената животне средине);
- процена могућих утицаја на животну средину;
- мере заштите животне средине;
- програм праћења стања животне средине.

Не улазећи у детаљније елаборирање појединих фаза потребно је нагласити да свака фаза има своје специфичности и никако се не сме запоставити у поступку интегралног планирања животне средине.



Полазне основе стратешке процене обухватају дефинисање предмета као и просторног обухвата студије, циљева и метода рада, правног, планског и документационог основа.

Анализа и оцена стања је аналитичка фаза која се ради на основу резултата мерења елемената животне средине на терену односно стручних, научних и других литературних података о стању животне средине на датом подручју.

Након анализе и оцене стања, другу фазу представља процена могућих утицаја које одређене активности и објекти могу имати на животну средину. Процена могућих утицаја на животну средину се врши на основу квантификације појединих елемената животне средине, научних сазнања и процена угрожености повредивих ресурса у околини планираних садржаја и процене еколошког ризика. Према критеријумима и оцини постојећег стања животне средине, а имајући у виду природне услове и изграђене структуре на подручју за које се план доноси, издвајају се најзначајнији утицаји на животну средину који могу неповољно утицати на непосредно окружење.

У трећој фази, имајући у виду све напред наведено, прописују се одговарајуће мере заштите животне средине у циљу смањења негативних утицаја и унапређења животне средине. У овој фази дефинишу се смернице за ниже хијерархијске нивое планирања животне средине, односно израда Стратешких процене утицаја и Процена утицаја пројеката на животну средину.

На крају, следи фаза у којој се дефинише програм праћења стања животне средине у току спровођења плана, које обухватају предлог индикатора за праћење стања животне средине и по потреби успостављање нових мерних тачака. Такође, веома је важно пратити и ефикасност спровођења прописаних мера заштите, односно да ли дефинисане мере заштите дају одговарајуће резултате.

Примењени метод рада се заснива на континуираном поступку усаглашавања процеса планирања са процесом идентификације проблема, предлога решења за спречавање и ублажавање, односно предлога мера заштите животне средине у свим фазама израде и спровођења планског документа.

12.1.2. Методологија израде Стратешке процене

Стратешка процена утицаја на животну средину за Просторни план ради се са циљем обезбеђивања заштите животне средине и унапређивање одрживог развоја, интегрисањем основних начела заштите животне средине у поступак припреме, израде и доношења Просторног плана.

Главни задатак стратешке процене утицаја на животну средину је да олакша благовремено и систематично разматрање могућих утицаја на животну средину на нивоу стратешког доношења одлука о плановима и програмима уважавајући принципе одрживог развоја. Интегрисањем поступка стратешке процене утицаја у процес припреме, израде и доношења Просторног плана омогућава се ефикаснија инструментализација стратешке процене утицаја на животну средину у урбанистичком планирању.

Садржај Извештаја о стратешкој процени утицаја на животну средину, дефинисан су Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 88/10).

Извештај о стратешкој процени утицаја на животну средину планског документа представља завршни документ стратешке процене и саставни је део планског документа. Садржина Извештаја је у складу са одредбама члана 12. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину, и то:

1. Полазне основе стратешке процене
2. Општи и посебни циљеви стратешке процене и избор индикатора
3. Процена могућих утицаја плана на животну средину
4. Смернице за израду стратешких процене на нижим хијерархијским нивоима и процене утицаја пројеката на животну средину
5. Програм праћења стања (мониторинг) животне средине у току спровођења Плана
6. Приказ коришћене методологије у изради Стратешке процене и тешкоће у изради Стратешке процене
7. Приказ начина одлучивања
8. Закључна разматрања до којих се дошло током израде Извештаја
9. Документација и литература.

12.1.3. Методологија примењеног истраживања

Анализа методологије истраживања је неопходна да би се могла направити потребна унапређења са примењеном методологијом коришћеном за потребе ове стратешке процене и методолошким основама које су законски прокламоване у склопу опште законске регулативе која покрива ову проблематику (Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину). Основни циљ се састоји пре свега у покушају да се општа методологија прилагоди специфичностима анализираних плана.

12.1.3.1. Општа методологија

Да би претходни циљеви били испуњени изградња планиране саобраћајнице на предвиђену локацију мора бити усаглашено са свим захтевима из домена животне средине. На основу изнетих чињеница недвосмислено је да мора постојати јединствена методолошка основа са јасно дефинисаним корацима за анализу ове проблематике.

Потребе за јединственим методолошким корацима истраживања проблематике животне средине потиче од неопходности испуњења основних принципа компатибилности, усклађености нивоа анализе, хијерархијске уређености и сукцесивне размене информација.

Значај принципа компатибилности везан је првенствено за остваривање могућности да се резултати овог истраживања могу користити за упоређење са резултатима за друге планове и програме и друго, да се као информације могу употребити у ширим доменима заштите животне средине.

Потреба за усклађивањем нивоа стратешке процене представља такође значајну чињеницу с обзиром на ширину приступа, ниво детаљности постојећих и произведених информација као и елементе евентуално коришћеног аналитичког апарата. Све анализе и закључци морају бити на истом нивоу детаљности јер су једино такви меродавни за доношење документованих одлука и могу представљати полазну основу за даље кораке.

Хијерархијска уређеност методолошких корака представља полазни основ за методолошки приступ омогућавајући првенствено поштовање утврђеног редоследа потеза и стварање основе за доношење одлука. Сви изведени закључци из претходне фазе представљају обавезу и полазну основу сваког наредног корака.

Потреба за јединственим редоследом размене података између ових процеса условљена је чињеницом да резултати једног процеса представљају улазне податке другог и обрнуто. При томе је битно нагласити да тај редослед није произвољан већ стриктно прати логику једних и других анализа као и међусобне утицаје. Друга важна чињеница се односи на вишедимензионално усклађивање ових података како за потребе самих процеса тако и за потребе стварања јединствених информационог основа од ширег значаја.

12.1.3.2. Примењена методологија

Специфичности конкретних услова који се односе на ово истраживање огледају се у чињеницама да се оно ради као Стратешка процена утицаја на животну средину са циљем да се детаљно истраже карактеристике плана, и дефинише карактеристике свих могућих негативних утицаја, као и на основу таквог свеобухватног сагледавања дефинише мере којима се остварује контрола утицаја, односно они се свде у еколошки прихватљиве границе. У смислу наведених чињеница примењена методологија истраживања проблематике заштите животне средине представља, по својој хијерархијској уређености и садржају, верификован начин прибављања документованих података и стварања основа за избор оптималног решења са крајњим циљем остварења принципа одрживог (усклађеног) развоја.

Специфичности конкретног Просторног плана као и специфичности постојећег стања животне средине на конкретној локацији условили су да примењена методологија у одређеној мери модификује и прилагоди основним карактеристикама плана и програма. У смислу општих методолошких начела Стратешка процена утицаја је урађена тако што су претходно дефинисани: полазни програмски елементи (садржај и циљ плана и програма), полазне основе, постојеће стање животне средине, захтеви економског развоја као и примена важеће законске регулативе.

С обзиром да је кроз анализу постојећег стања технологија предвиђених Просторним планом. установљено да постоје одређени ризици у смислу утицаја на животну средину други део истраживања везан је за конкретне индикаторе и избор индикатора. Из основне матрице могућих утицаја детаљно се анализирају они за које је доказано да у конкретним просторним условима одређују међусобни однос предметног плана и животне средине.

На основу верификованих показатеља урађена је процена могућих утицаја и истраживане су могућности заштите и унапређења животне средине и предложене одговарајуће мере за које постоји оправданост у смислу рационалног смањења негативних утицаја на животну средину.

Методологија коришћена за квантификацију загађења ваздуха

Поступци нумеричке квантификације заснивају се на експериментално верификованим детерминистичким законитостима. Оно што увек може да представља сигурну основу за поступке нумеричке квантификације, нарочито када се ради о планском периоду, су обимна талонска истраживања у домену специфичних емисија возног парка која се спроводе у европским земљама. Следећи ова сазнања уз одговарајуће нумеричке поступке и функционалне законитости створена је методолошка основа за квантификацију меродавних параметара аерозагађења са основним циљем да се дође до релевантних података за оцену негативних утицаја у коридорима предметног пута.

Основне поставке квантификације

Досадашња искуства у домену истраживања проблематике аерозагађења искристалисала су неке ставове за које се може рећи да данас представљају опште важећи модел квантификације меродавних показатеља. Познато је наиме да саобраћајни ток као узрок емисије у домену својих основних параметара представља стохастичку величину за чије се законитости данас већ може рећи да су довољно истражене. У том смислу је квантификација емисија аерозагађивача у принципу могућа за сваки период униформних карактеристика. Већина досадашњих анализа показала је да се најбоље основе за поређење алтернативних решења саобраћајница с обзиром на проблем аерозагађења добијају за средње годишње вредности меродавних показатеља окарактерисаних као дуготрајне концентрације. Ова констатација значајно олакшава битне планерске поставке које су у принципу везане, што се саобраћаја тиче, за параметар ПГДС (просечни годишњи дневни саобраћај).

Оквири овог студијског истраживања се темеље на показатељима који су дефинисани као средње годишње вредности (дуготрајна концентрација) и 98-ог перцентила (максимална краткотрајна концентрација).

Досадашње анализе отпадних гасова који настају као проду-кат рада аутомобилских мотора показују постојање чак неколико стотина штетних органских и анорганских компонената. Сасвим је разумљиво да се оволики број показатеља не може, а нема ни посебног смисла, третирати на нивоу генералног пројекта. Ова тврдња има основу у чињеници да за већину од њих још увек нису познати довољно прихватљиви закони којима би се могло описати њихово настајање а сви у истој мери нису ни штетни с обзиром на животну средину. У том смислу се данас све анализе везане за проблематику аерозагађења темеље на неколико показатеља за које се, са прихватљивом тачношћу, може доћи до нумеричких података.

Пракса која се дуго задржала у анализама аерозагађења, да се као једини представник аерозагађивача узима угљен моноксид (CO) данас је превазиђена. Сматра се наиме врло битним да се у ове анализе поред угљенмоноксида укључе и оксиди азота, оксиди сумпора, угљоводоници и честице чађи. Пораст броја возила са дизел-моторима нарочито је повећао значај азотових оксида што је потенцирано и преласком на безоловни бензин.

Истраживања су такође показала да су оксиди азота, с обзиром на дозвољене вредности, често ближе граници или изнад ње него што је то случај са угљенмоноксидом.

Све изнесене чињенице условиле су да се као меродавне компоненте аерозагађења, за анализе из оквира овог истраживања, усвоје: угљен моноксид (CO), азот моноксид (NO), азот диоксид (NO₂), сумпор диоксид (SO₂), угљоводоници (C_xH_y) и честице чађи (сс).

Имајући у виду изнете негативне утицаје појединих аерополу-таната као и изнете ставове о могућим узјамним дејствима у до-мену утицаја на човека, биљке, животиње и материјале од посебно значаја, у смислу борбе против ових последица је доношење законских норми које ову проблематику регулишу.

Већина светских норматива из овог домена дефинише такође гра-ничне вредности аерозагађивача и у односу на биљке и материја-ле. Са становишта пољопривредних култура, где је проблематика аерозагађења у односу на биљке доминантно изражена, износе се инострана искуства из литературних извора. Сматра се наиме да су све врсте биљака заштићене за концентрације азот диоксида од 0.02 mg/m³ (дуготрајна вредност) и 0.10 mg/m³ (краткотрајна вредност).

Што се тиче утицаја сумпор диоксида негативни утицаји се могу очекивати за концентрације од 0.6 mg/m³ с тим што се мора додати да посебно осетљиве биљке захтевају граничну вредност од 0.25 mg/m³. Наведене вредности односе се на краткотрајне концентрације.

Прорачун емисија аерозагађивача

Без обзира на све изнете ставове о тешкоћама везаним за кван-тификацију параметара аерозагађења као и непостојање стан-дардизованих процедура може се на садашњем ступњу позна-вања ове проблематике ипак доћи до података који могу корисно, и са довољном тачношћу, послужити за доношење закључака о негативним утицајима.

Треба међутим нагласити да нам за квантификацију параметара аерозагађења као последице путног саобраћаја данас на распола-гању ипак стоје поступци различитог нивоа детаљности, првен-ствено у функцији од броја фактора који се у анализе укључују.

Одлука о мањим или већим поједностављењима првенствено је условљена пројектантском фазом. У свим ситуацијама када анализе аерозагађења треба да послуже као основа за процену неповољних утицаја, што је сигурно домен овог рада, онда њихова презентација мора бити таква да недвосмислено указује на суштину проблема. У том смислу се као корисно показује релативизирање и унификација емисија, обично преко средње годишње вредности у mg/m³.

Имајући у виду све изнесене чињенице које се односе на по-казатеље аерозагађења, утицајне факторе, могућности њихове квантификације, конкретне услове из домена студијског истра-

живања као и ниво анализе дефинисан фазом планске и пројект-не документације, прорачун емисија аерозагађивача је извршен на нивоу средњих годишњих вредности као меродавних и 98-ог перцентила као показатеља очекиваних краткотрајних концен-трација за издвојене карактеристичне деонице.

Методологија прорачуна

Прорачун концентрација аерозагађивача за деонице пута, извршен је на поставкама модела дефинисаног у смерницама за дефинисање загађење ваздуха на путевима (Merkblatt uber Luftverunreinigungen an Strassen MluS-92). Параметри компоне-ната аерозагађивача у виду средњих годишњих вредности и 98 -ог перцентила одређени су на бази детерминистичке законитости експоненцијалног облика:

$$K_i(s) = K_i^* \times g(s) \times f_{vi} \times f_u \text{ mg/m}^3, \text{ где је:}$$

K_i^* - референтна концентрација поједине компоненте (i) при тлу на ивици коловоза,

$g(s)$ - функција ширења штетних материја,

f_{vi} - функција којом се узимају у обзир специфични подаци о саобраћају,

f_u - функција помоћу које се узима у обзир брзина ветра.

Ова једначина за концентрацију при тлу не примењује се за азот-диоксид. Промена концентрација компонената аерозагађивача у функцији растојања, кроз коју се пружа могућност анализе за утицајну зону, дата је у облику израза:

$$g(s) = 1 - 0.166 \ln(1+s), \text{ где је:}$$

$g(s)$ - функција ширења штетних материја,

s - коефицијенти

Издвни гасови моторних возила садрже 97% до 98% азот моноксида, а само 2% до 3% азот диоксида.

Како са удаљењем од извора загађења долази до претварања NO у NO₂. Због тога се функција опадања која важи за инертне штетне материје не може се применити на азот диоксид. Претварање NO у NO₂ уз истовремено разређивање штетне материје је сложен процес. Помоћу статистичких поступака регресије које се заснивају на вишегодишњим мерењима на путевима, са прилич-ном тачношћу се могу утврдити имисије NO₂ помоћу следећих формула.

$$g_{NO_2}(s) = 1 - 0.088x \ln(1+s)$$

Концентрација емисије NO₂ не може се утврдити преко фактора емисије нити се може одредити у зависности од интензитета саобраћаја, јер се NO₂ не емитује директно из возила. Због тога су за утврђивање средње годишње вредности и процентуалне вредности 98 на основу извршених мерења на терену изведене следеће корекционе функције за интензитет саобраћаја.

$$M_{NO_2}(DTV) = 4,47 \times 10^{-3} \times DTV^0,514 \times \exp(-4,14 \times 10^{-6} \times DTV)$$

Апсолутна концентрација NO₂ може се прорачунати на следећи начин, узимајући у обзир референтну концентрацију на ивици коловоза и фактор редуције за годину на коју се прогноза односи:

$$K_{NO_2}(s, DTV) = K_{NO_2}^* \times g_{NO_2}(s) \times M_{NO_2}(DTV) \times r_{nj}$$

при чему је:

r_{nj}фактор редуције NO₂ у години j.

Референтна концентрација $K^* NO_2$ је:

$K^* NO_2 = 0,052 \text{ mg/m}^3$ за средњу годишњу вредност

$K^* NO_2 = 0,110 \text{ mg/m}^3$ за 98-и перцентил.

Утицај метеоролошких фактора на концентрације аерозагађивача уводи се у прорачун кроз функцију $f_w = f(u)$ где је (u) брзина ветра у имисионој тачки.

Резултат прорачуна су средње годишње вредности и 98-и перцентил за све дефинисане компоненте отпадних гасова. За потребе овог дела истраживања меродавне концентрације су одређене на различитим растојањима од коловоза са једне и друге стране уважавајући на тај начин и утицај метеоролошких фактора.

Методологија коришћена за прорачун буке

У недостатку мерених вредности нивоа буке у посматраном коридору, урађен на основу упутства „Richtlinien für den Lärmshutz an Strassen“, где се меродавни ниво дефинише према следећем изразу:

$$L_{eq}(m) = K_v + 10 \log(Q \times (1 + 0.082 P) + K_v + K_p + K_n + K_r + D_r + D_i + D_p)$$

где су:

L_{eq} - средњи еквивалентни ниво буке у произвољној тачки профила,
 K_v - коефицијент меродавног појединачног возила у јединици времена,

Q - меродавно саобраћајно оптерећење,

P - проценат учешћа теретних возила у саобраћајном оптерећењу,

K_v - корекциони фактор за меродавну брзину кретања возила,

K_p - корекциони фактор за карактеристику површине коловоза,

K_n - корекциони фактор за подужни нагиб нивелете пута,

K_r - корекциони фактор за рефлексију звука,

D_r - функција слабљења од растојања и апсорпције звука,

D_i - коефицијент апсорпције тла,

D_p - корекција од препрека у попречном профилу.

11.2. ТЕШКОЋЕ У РАДУ

Током израде Стратешке процене услед специфичности Просторног плана и карактеристика постојећег стања животне средине на планском подручју, садржај предметног Извештаја је у одређеној мери модификован, прилагођен основним карактеристикама Просторног плана и обухвата процењивање стратешки значајних утицаја за развој подручја обухваћеног Просторним планом.

13. ПРИКАЗ НАЧИНА ОДЛУЧИВАЊА

Методологија израде Просторног плана урађена је у сарадњи експерата појединаца из одређених области кључних за предметно подручје, стручних организација и стручног тима ЈП Завода за урбанизам Војводине (Слика 3.).



Слика 3: Синтезни тим Просторног плана

Као прва фаза Просторног плана, Концепт плана, урађен од стране ЈП Завода за урбанизам Војводине.

Комисија за стручну контролу и контролу усклађености Просторног плана, донела је Извештај о извршеној стручној контроли Концепта плана којим је донет позитиван закључак о упућивању Просторног плана у даљи поступак прописан Законом, а који се односи на приступање фази израде Нацрта плана.

У процесу одлучивања током израде Концепта и Нацрта плана била је укључена Влада АП Војводине, учешћем ресорних секретаријата, јавних предузећа и стручних органа и организација и локалне самоуправе 13 општина на чијим подручјима се налази обухват предметног Просторног плана, а сви су координисани од стране ЈП Завода за урбанизам Војводине (Слика 4.), кроз састанке одржане у циљу усклађивања свих захтева и активности у простору.



Слика 4: Институционално окружење

Стратешка процена утицаја Просторног плана на животну средину, интегрисана је као процес у све фазе израде Просторног плана чиме је било омогућено интегрисање циљева и принципа одрживог развоја у све фазе израде Просторног плана (од почетних циљева, преко дефинисања стратешких одређења и утврђивања планских решења), а са циљем спречавања или ограничавања негативних утицаја на животну средину, здравље људи, биодиверзитет, природна, културна и друга створена добра.

Сходно члану 18. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину омогућено је учешће заинтересованих органа и организација у току израде Извештаја о стратешкој процени, односно орган надлежан за припрему плана доставља на мишљење извештај о стратешкој процени органу надлежном за заштиту животне средине, заинтересованим органима и организацијама. Заинтересовани органи и организације дужни су да доставе мишљење у року од 30 дана од дана пријема захтева.

Такође, чланом 19. дефинисано је да је орган надлежан за припрему плана и програма обавезан да обезбеди учешће јавности у разматрању извештаја о стратешкој процени.

Јавни увид и јавна расправа за Извештај организује се по правилу у оквиру излагања Просторног плана на јавни увид и одржавање јавне расправе у складу са Законом о планирању и изградњи и Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину.

5. ЗАКЉУЧЦИ ДО КОЈИХ СЕ ДОШЛО ТОКОМ ИЗРАДЕ ИЗВЕШТАЈА

Проблематика заштите животне средине у разматрана је у оквиру Просторног плана, али и у склопу Извештаја о стратешкој процени утицаја на животну средину. Примењена методологија је описана у претходном поглављу и сагласна је са претпоставкама које су дефинисане у оквиру Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину којим се дефинише садржина Извештаја о стратешкој процени утицаја.

Циљ израде Извештаја о стратешкој процени утицаја предметног плана на животну средину је сагледавање могућих значајних негативних утицаја планских решења на квалитет животне средине и прописивање одговарајућих мера за њихово смањење, односно довођење у прихватљиве оквире (границе) дефинисане законском регулативом. Да би се постављени циљ могао остварити, потребно је било сагледати постојеће стање животне средине и Просторним планом предвиђене активности.

Резимирајући утицаје Просторног плана на животну средину и елементе одрживог развоја може се констатовати да ће већина утицаја планских решења имати позитиван утицај на конкретан простор. Мањи негативни утицаји које је могуће очекивати реализацијом планских решења су ограниченог интензитета и просторних размера. Да би се овакви утицаји свели у оквире који неће оптеретити капацитет простора, потребно је спроводити мере за спречавање и ограничавање негативних утицаја Просторног плана на животну средину.

У оквиру предметног инфраструктурног коридора, доминантан је пут, као инфраструктурни објекат, чијом се изградњом (подразумева изградњу свих објеката у његовој функцији) омогућава развој подручја и стварају услови за успостављање интер регионалних комуникација и развоја у виду побољшања услова за остваривање токова људи и робе.

Изградња предметне саобраћајнице ће имати значајне позитивне утицаје посматрано са социолошког аспекта. За очекивати је да ће изградња овог пута привући пре свега инвестиције, чиме ће се повећати запосленост, а то ће за крајњу консеквенцу имати и пораст броја становника на посматраном подручју. Један од ограничавајућих фактора на анализираном подручју је висок проценат (старог становништва преко 60 година, као и високо учешће неквалификоване радне снаге код незапослених. Очекује се да ће се изградњом овог пута и повећаним инвестирањем отворити радна места не само за незапослене са овог подручја, већ и из других делова Републике, као и да ће се побољшати квалификациона и старосна структура становништва. Могућности јачања свеобухватног привредног, културног и социјалног развоја Србије у окружењу, се огледа у јачању инфраструктурних веза (првенствено дрumsке инфраструктуре), чиме се омогућава боља и економичнији проток робе, путовања људи, размена информација итд.

У непосредном и ширем окружењу се налазе значајни туристички потенцијали, потенцијали водних акумулација, као и значајан број културно-историјских споменика. Изградњом пута доћи ће до значајног повећања могућности искоришћавања ових туристичких потенцијала и представљаће значајан потстицај њиховом даљем развоју. Компаративне предности овог подручја за интензивирање развоја туризма заснивају се на туристичким ресурсима од националног значаја и развоју специфичне, препознатљиве туристичке понуде, чиме ће се омогућити активирање нових туристичких подручја и центара. Ово се огледа у могућностима развоја међурегионалних и међудржавних потенцијала.

Посматрано са здравственог аспекта изградња овог пута неће имати негативних утицаја, јер ће пут пролазити углавном ван насељених места па негативни здравствени утицаји неће бити изражени по становништво анализираног подручја.

негативни утицаји аерозагађења на људе, животиње и објекте нису од посебног значаја у оквиру анализираног коридора. Добијене концентрације показују да негативне последице треба очекивати само у непосредној близини пута. Генерални закључак који је могуће донети на основу урађених анализа је да проблематика аерозагађења није посебно изражена у инфраструктурном коридору и да, с обзиром на осавремењавање возног парка у будућности и значајне рестрикције у погледу квалитета издувних гасова, треба очекивати, без обзира на пораст оптерећења, смањење концентрација полутаната.

Карактеристика коридора је да пролази кроз квалитетније земљиште и у том смислу нема друге алтернативе. Оно што би, можда, имало смисла, са становишта шире политике планирања и оптималног коришћења земљишта, везано је за напор да се на овом простору велики линијски инфраструктурни објекти уједине у јединствен коридор.

Негативни утицаји по фауну анализираног подручја су неминовни кад год је у питању интервенција у отвореној природи и везани су пре свега за заузимање земљишта, чиме долази до уништавања постојећих станишта животиња а тиме посредно и до угрожавања биодиверзитета анализираног подручја. Уз пре-

дузете мере заштите (подизање заштитне оградне, планирани пропуссти у ловиштима где је бројност крупне и ситне дивљачи већа) биће елиминисана могућност изгинућа животиња и омогућиће се пропусност пута за ситне животиње што је један од услова Завода за заштиту природе.

На основу добијених резултата прорачуна буке, у коридору предметног пута, под утицајем путног саобраћаја и највиших дозвољених нивоа буке у насељеним подручјима, може се закључити да је за насељена подручја на удаљености мањој од 105 м од ивице пута потребна заштита од буке услед ноћног саобраћаја. Препоручује се, као мера заштите од буке, а пре израде физичких баријера типа заштитних конструкција, израда пројекта мониторинга, како би се пратило стање нивоа буке у посматраном коридору.

Синтезни, општи закључак по питању угрожености пејзажа изградњом предметног пута је да је доста добро валоризован и изабран управо онај коридор који ће имати најмање негативних импликација, а са истовремено највећим, добрим декоративно - естетским, тј. визуалним ефектима крајолика са богатом и раскошном вегетацијом која ће у вегетативном периоду пружати максимум позитивних импресија.

У варијанти да се Просторни план не донесе и да се развој настави по досадашњем тренду могу се очекивати само негативни ефекти код готово сваког сектора и ниједан позитиван ефекат у односу на циљеве стратешке процене утицаја. У варијанти да се Просторни план имплементира могу се очекивати бројни позитивни ефекти у сваком сектору, који отклањају већину негативних тенденција у развоју посматране локације ако се Просторни план не би имплементирао.

Извештај о стратешкој процени утицаја који се радио за ниво предметног Просторног плана не може дати експлицитне одговоре на прихватљивост појединих планских решења. Таква планска решења морају се разрађивати и детаљно оцењивати приликом израде пројектне документације и студија оправданости. Ниво детаљности који ће анализирати појединачне објекте и њихове утицаје на животну средину, разматраће се у оквиру Стратешких процена утицаја на нижим хијерархијским нивоима и у оквиру Процена утицаја појединачних објеката на животну средину.

Анализирајући Просторни план у целини, као и појединачна планска решења, на основу евалуације значајних утицаја може се закључити да имплементација Плана не производи могуће стратешки значајне негативне утицаје на целом планском подручју, већ само на деловима (локалитетима, трасама) планског подручја на коме се реализују одређена планска решења. У случајевима где је процењено да може доћи до значајног потенцијално негативног утицаја потребно је предузети одговарајуће мере заштите прописане овим Извештајем.

6. ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Оцена извештаја о стратешкој процени врши се на основу критеријума садржаних у Прилогу II Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, бр. 135/04 и 88/10).

На основу оцене извештаја, орган надлежан за послове заштите животне средине даје сагласност на извештај о стратешкој процени, у складу са чл. 22. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину.

Извештај о стратешкој процени саставни је део документационе основе Просторног плана, сходно члану 24. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину.

Предметним Елаборатом су, на основу мултидисциплинарног начина рада, вредноване све мере и активности предвиђене Просторним планом, процењени су њихови потенцијално негативни утицаји, који се могу реализовати имплементацијом Просторног плана, уочени су одређени деградациони пунктови на овом простору и дат је предлог адекватних мера заштите животне средине за њихову елиминацију или смањење.

При изради Нацрта плана коришћена је, поред планова наведених у тексту, и многобројна планска, студијска, стручна, научна, техничка и друга документација.

Табела 12: Преглед просторно планске и урбанистичке документације

	Град/ општина	Назив планског документа
1.	Суботица – град	- Просторни план града Суботица („Службени лист Града Суботица“, број 16/12) - Генерални план Суботица – Палић до 2020 године („Службени лист општине Суботица“, број 16/06)
2.	Кањижа	- Просторни план општине Кањижа („Службени лист општине Кањижа“, број 19/12) - План генералне регулације насеља Кањижа („Службени лист општине Кањижа“, број 6/13)
3.	Сента	- Просторни план општине Сента („Службени лист општине Сента“, број 7/08) - Генерални план насеља Сента („Службени лист општине Сента“, број 7/08)
4.	Нови Кнежевац	- Просторни план општине Нови Кнежевац („Службени лист општине Нови Кнежевац“, број 4/89, 1/95) - План генералне регулације насеља Нови Кнежевац („Службени лист општине Нови Кнежевац“, број 10/13)
5.	Чока	- Просторни план општине Чока („Службени лист општине Чока“, број 11/13) - Генерални план Чоке („Службени лист општине Чока“, број 1/04)
6.	Кикинда	- Просторни план општине Кикинда („Службени лист општине Кикинда“, бр. 12/13, 16/13) - Генерални план Кикинде („Службени лист општине Кикинде“, број 4/10)
7.	Нова Црња	- Просторни план општине Нова Црња („Службени лист општине Нова Црња“, број 8/11) - План генералне регулације насеља Нова Црња („Службени лист општине Нова Црња“, број 16/13)
8.	Нови Бечеј	- Просторни план општине Нови Бечеј („Службени лист општине Нови Бечеј“, број 6/12)
9.	Жабал	- Просторни план општине Жабал („Службени лист општине Жабал“, број 6/11) - Генерални план Жабља („Службени лист општине Жабал“, број 13/03)
10.	Житиште	- Просторни план општине Житиште („Службени лист општине Житиште“, број 17/11) - Генерални план насеља Житиште („Службени лист општине Житиште“, број 8/05)
11.	Зрењанин - град	- Просторни план града Зрењанин („Службени лист града Зрењанин“, број 11/11) - Генерални план Зрењанина 2006-2026, Измене и допуне („Службени лист општине Зрењанин“, бр. 19/07, 1/08, и „Службени лист Града Зрењанин“, бр. 24/08 и 17/09)
12.	Ковачица	- Просторни план општине Ковачица („Службени лист општине Ковачица“, бр. 13/12, 9/14) - Генерални план Ковачице, Измене и допуне Генералног плана Ковачице („Службени лист општине Ковачица“, бр. 3/04 и 1/07)
13.	Ковин	- Просторни план општине Ковин („Службени лист општине Ковин“, број 18/12) - Генерални план Ковина („Службени лист општине Ковин“, број 19/08)
14.	Панчево – град	- Просторни план града Панчево („Службени лист града Панчево“, бр. 22/12, 25/12) - Генерални урбанистички план Панчева („Службени лист града Панчево“, број 23/12)

Осим наведених планова коришћени су просторни и урбанистички планови који су у изради (просторни планови општина, планови генералне регулације, планови детаљне регулације и планови општег уређења насеља), као и развојни документи локалних самоуправа (стратешки планови развоја).

Поред свих важећих планова у обухвату Просторног плана, следећи планови детаљне регулације су од посебне важности за планска решења:

- План детаљне регулације за део аутопутске и железничке обилазнице око Београда (аутопутска деоница Бубањ поток-Винча- Панчево) („Службени лист Града Панчево“, број 14/14),
- План детаљне регулације обилазног пута око Зрењанина „Обилазнице“- („Службени лист града Зрењанина“, бр. 21/10 и 22/10),
- План детаљне регулације за општински пут Иђош – мост на Тиси код Аде („Службени лист општине Кикинда“, број 21/10).

Пројектно-техничка документација

Приликом израде Просторног плана коришћен је део техничке документације рађен за потребе Генералног пројекта магистралног пута М-24 „Банатска магистрала“, деоница Суботица-Зрењанин-Ковин.

Посматрајући планирану мрежу саобраћајних коридора у обухвату Просторног плана коришћена је и следећа документација:

- Претходна студија оправданости са генералним пројектом за ауто пут Е-70 (обилазница Београда и Панчева), деоница од Бубањ Потока до магистралног пута М-19 (извештај Ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације Министарства за инфраструктуру број 350-01-00684/2007-10 од 23. августа 2007. године),
- Генерални пројекат друмско-железничког моста преко Дунава код Винче (извештај Ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације Министарства за инфраструктуру број 350-01-00682/2007-10 од 17. јула 2007. године),
- Студија оправданости и идејни пројекат за изградњу У крака аутопута Е-75 деоница гранични прелаз „Келебија“ – петља „Суботица – југ“ (извештај Ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације Министарства за инфраструктуру број 350-01-01441/2004-10 од 28. јануара 2009. године), којом је из техничких разлога укврштај ДП I реда 24 и аутопута Е-75 дислоциран на петљу Суботица – исток која није у обухвату овог Просторног плана,
- Идејни и Главни пројекат државног пута Iб реда, деоница Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр. 101), Л=24,3 km.

Од посебног значаја за израду овог Плана су следећи документи:

- Стратегија регионалног развоја Републике Србије за период од 2007. до 2012. године („Службени гласник РС“, број 21/07);
- Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС“, број 4/08);
- Национална стратегија одрживог развоја („Службени гласник РС“, број 57/08);
- Стратегија развоја пољопривреде Републике Србије („Службени гласник РС“, број 78/05);
- Стратегија развоја туризма („Службени гласник РС“, број 91/06);
- Стратегија интегрисаног управљања границом у Републици Србији („Службени гласник РС“, број 11/06);
- Национална стратегија заштите и спашавања у ванредним ситуацијама („Службени гласник РС“, број 86/11);
- Програм развоја АП Војводине 2014-2020. године са Акционим планом за реализацију приоритета („Службени лист АПВ“, број 13/14);
- Стратегија водоснабдевања и заштите вода у АП Војводини („Службени лист АПВ“, број 1/10).

Подаци о становништву, активностима и простору

Подаци о становништву и домаћинствима преузети су од Републичког завода за статистику (Попис становништва 1948., 1991. и 2002. и 2011. године).

Подаци о привреди и активностима за ниво општине преузети су од Републичког завода за статистику, (публикације Општине и региони у Републици Србије 2012. и 2013. године), а недостајући подаци обезбеђени су у сарадњи са општинама у обухвату Просторног плана.

Подаци о простору (природни и створени услови) обезбеђени су коришћењем доступне документације, услова надлежних органа и институција, као и теренским истраживањима.

Коришћене геодетске подлоге

За потребе израде Просторног плана коришћене су

- топографске карте размере 1:25000, 1:50000, 1:100000 и 1:200000;
- основна државна карта 1:5000;
- дигитални катастарски планови катастра непокретности са припадајућом базом података;
- аналогни катастарски планови катастра непокретности размере 1:1000, 1:2500 и 1:2880;
- дигитални орто-фото планови резолуције 10 cm, 20 cm и 40 cm.

8. ПРИЛОЗИ

- Графички прилог