

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



# СЛУЖБЕНИ ЛИСТ

## АУТОНОМНЕ ПОКРАЈИНЕ ВОЈВОДИНЕ

|                                                                                                                                                                            |                                                           |                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| „Службени лист АПВ“ излази по потреби, на шест језика: српском, мађарском, словачком, румунском, русинском и хрватском.<br>– Рукописи се не враћају: –<br>Огласи по тарифи | Нови Сад<br>19. април 2017.<br>Број 19      Година LXXIII | Годишња претплата 7.300 динара<br>– Рок за рекламације 15 дана.<br>– Редакција и администрација:<br>Нови Сад, Војводе Мишића 1.<br>ISSN 0353-8427<br>COBISS.SR-ID 17426178<br>Email: sl.listapv@magyarszo.rs |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

559.

Члан 4.

На основу члана 31. алинеја 2 и 5, а у вези с чланом 27. тачка 1 Статута Аутономне покрајине Војводине („Службени лист АПВ“, број 20/14) и члана 35. став 2. 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, 54/13 – УС, 98/13 – УС, 132/2014 и 145/2014), Скупштина Аутономне покрајине Војводине, на седници одржаној 12. априла 2017. године године, донела је

**ПОКРАЈИНСКУ СКУПШТИНСКУ ОДЛУКУ  
О ДОНОШЕЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА  
ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ  
МРЕЖЕ КОРИДОРА  
САОБРАЋАЈНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ  
НА ОСНОВНОМ ПРАВЦУ ДРЖАВНОГ ПУТА  
I РЕДА БР. 24  
СУБОТИЦА-ЗРЕЊАНИН-КОВИН**

Члан 1.

Доноси се Просторни план подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин (у даљем тексту: Просторни план), који је одштампан уз ову одлуку и чини њен саставни део.

Члан 2.

Просторним планом разрађују се начела просторног уређења, утврђују циљеви просторног развоја, организација, заштита, коришћење и намена простора, као и други елементи значајни за подручје у обухвату Плана.

Члан 3.

Просторни план садржи текстуални и графички део.

Графички део чине рефералне карте:

- „Посебна намена простора“ у размери 1:100.000
- „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“ у размери 1:100.000
- „Заштита животне средине, природних и културних добара“ у размери 1:100.000
- „Спровођење плана“ у размери 1:100.000
- „Директна примена детаљне разраде Просторног плана“ у размери 1:100.000

Текстуални и графички део – рефералне карте Просторног плана из става 2. овог члана израђују се у осамнаест примерака, који својим потписом оверава овлашћено лице органа који доноси плански документ.

Саставни део Просторног плана чини 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.

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 састоји се из текстуалног дела и графичког прилога.

Графички прилог из става 2. овог члана израђује се у осамнаест примерака, а својим потписом оверава га овлашћено лице органа који доноси плански документ.

Члан 5.

Графички део Просторног плана из члана 3. став 2. ове одлуке чува се трајно у Скупштини АП Војводине (један комплет), Покрајинском секретаријату за урбанизам и заштиту животне средине (два комплета), Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (један комплет), Граду Суботица (један комплет), општини Кањижа (један комплет), општини Сента (један комплет), општини Нови Кнежевац (један комплет), општини Чока (један комплет), Граду Кикинда (један комплет), општини Нова Црња (један комплет), општини Нови Бечеј (један комплет), општини Жабал (један комплет), општини Житиште (један комплет), Граду Зрењанин (један комплет), општини Ковачица (један комплет), општини Ковин (један комплет), Граду Панчево (један комплет), и Јавном предузећу „Завод за урбанизам Војводине“ Нови Сад (један комплет).

Документациона основа на којој се заснива Просторни план чува се у Покрајинском секретаријату за урбанизам и заштиту животне средине.

Члан 6.

Просторни план – и текстуални и графички део, са прилогом доступни су на увид јавности у току важења документа у Покрајинском секретаријату за урбанизам и заштиту животне средине.

Члан 7.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и документи за спровођење просторног плана – урбанистички пројекти, израдиће се или ће се ускладити са одредбама ове одлуке, на начин утврђен Просторним планом.

Планови и програми развоја који се доносе по посебним прописима, прописи и други општи акти ускладиће се са одредбама ове одлуке у року од годину дана од дана њеног ступања на снагу.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и пројекти, те планови и програми развоја донети до дана ступања на снагу ове одлуке, примењују се у деловима који нису у супротности с њом.

#### Члан 8.

Текстуални део Просторног плана објављује се у „Службеном листу Аутономне покрајине Војводине”.

Просторни план се у целости објављује и у електронском облику и доступан је на интернет страни Покрајинског секретаријата за урбанизам и заштиту животне средине и органа надлежног за доношење планског документа – Скупштини Аутономне покрајине Војводине.

#### Члан 9.

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном листу Аутономне покрајине Војводине”.

### СКУПШТИНА АУТОНОМНЕ ПОКРАЈИНЕ ВОЈВОДИНЕ

101 Број: 3-1/2017-01  
12. април 2017. године

Потпредседник  
Скупштине Ап Војводине  
Дамир Зобеница, с.р.

### 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).

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);

- 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 анализиране 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 опредељења 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-

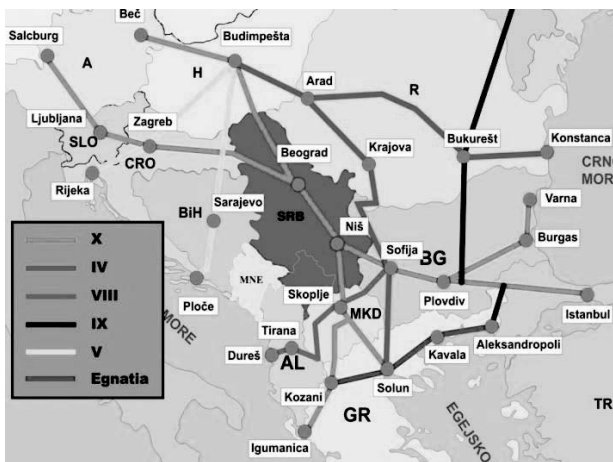
налних, регионалних и локалних интереса у области саобраћајне инфраструктуре у обухвату Просторног плана на принципима одрживог развоја.

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 опредељења АП Војводине) утврђена је у складу са националним и европским контекстом развоја. Главни просторни приоритет (пored 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.

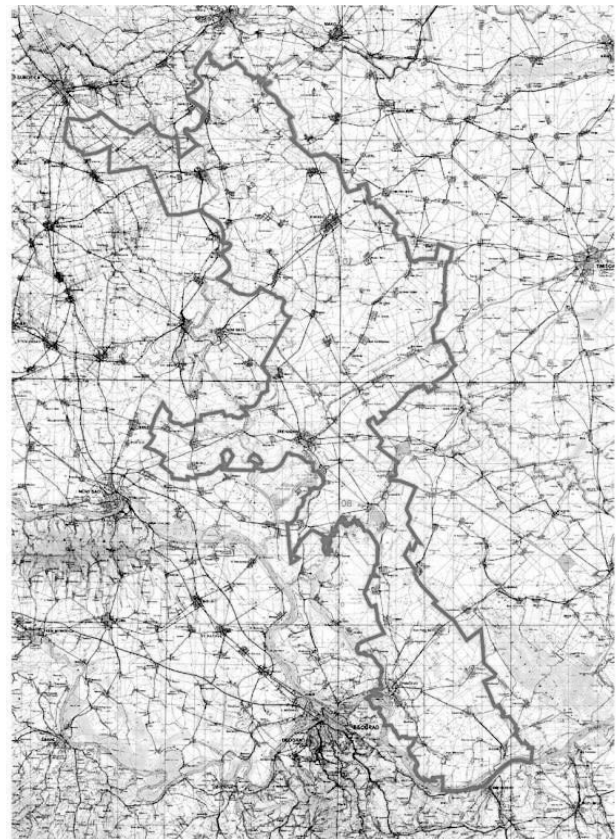


Слика 2: Банат и део Бачке у окружењу

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 премола важећој планској документацији пролази планирана мрежа саобраћајне инфраструктуре.



Слика 3: Обухват Просторног плана

Укупна површина подручја Просторног плана износи 5.218,53 km<sup>2</sup>.

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, Бегијци, Равни Тополовац, Торда, Житиште                                                                        |
| 11.   | Зрењанин-град | Ботош, Фаркашдин, 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, Омољница, 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 m<sup>1</sup>.

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 m<sup>1</sup>.

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.101<sup>2</sup>).

Остале намене у Просторном плану су дате у форми прегледних информација и не сматрају се основом 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;
- концепирање 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 (Р-112)- Кикинда-Зрењанин-Панчево-Ковин (М-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-Жабаљ (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 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 допуњују);
- 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 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, 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;
- концептирање 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 града<sup>3</sup> (Нови Сад, Сомбор, Суботица, Панчево, Зрењанин, Сремска Митровица) уз урбану насеља Јскинд и Вршац, као генератора успешнијег регионалног развоја доведиће до стварања „урбаних жаришта“, као и „урбаних осовина“.

Саобраћајно - географски положај и планирани развој инфраструктурних система допринеће постизању боље функционалне интегритетности 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 (Кишкин-да).

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 на 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, стимулсањем 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 Х, 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 (Р-112) - Кишкин - Зрењанин - Панчево - Ковин (М-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.19 око Панчева и ДП бр.24 и бр.122 око Сенте;

- развој саобраћаја у градовима кроз стимулсање 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 прелизима и дефинисале организационо-функционалне потребе у циљу потпуног усаглашавања 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 међународне сарадње (руте 6<sup>4</sup> и 11<sup>5</sup> 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. ПЛАНСКА ДОКУМЕНТАЦИЈА ОД ЗНАЧАЈА ЗА ИЗРАДУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

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 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 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.

2.2.2. Просторни план подручја инфраструктурног коридора Аутопута Е-75 Суботица-Београд-(Батајница) („Службени гласник РС“, бр. 69/03, 36/10 и 143/14)<sup>6</sup>

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“ |

Планирана одморишта/паркиралишта:

| Бр. | Страна | Оријентациона<br>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 Тамиш, 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 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 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  $p=50$  бар и пречника  $\varnothing 323,9$  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 ценоводни 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 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 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 (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 Веровић“, 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 IА 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 далековада 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 далековада.

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) 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 далековада и лоцирана је са десне стране државног пута I реда бр. М24 Панчево – Ковин, а крајња тачка проводника далековада лоцирана је у ваздуху изнад крајњег граничног камена Б100/1 између Републике Србије и Републике Румуније.

После два релативно кратка правца условљена расплетом далековада 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 дужином 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 далековада у односу на саобраћајну инфраструктуру је усклађена у обухваћеном простору, уз примену одговарајућих мера и услова које произилазе из специфичности самог далековада.

Утицај далековада на капацитете путног - друмског, железничког, водног и ваздушног саобраћаја већином се односи на тачке сукоба - укрштања, и на вођење инфраструктурног система далековада 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 далековада примењивати посебни режими одвијања саобраћаја. Након изградње далековада, 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 Тиса<sup>7</sup>.

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.

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 Жабаља (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:

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

|     | Град/<br>општина   | Назив планског документа                                                                                                                                                                                                        |
|-----|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | Суботица<br>– град | - Просторни план града Суботица („Сл. лист Града Суботица“, број 16/12)<br>- 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)<br>- 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)<br>- Генерални план насеља Сента („Сл. лист општине Сента“, број 7/08)                                                                                     |
| 4.  | Нови<br>Кнежевац   | - Просторни план општине Нови Кнежевац („Сл. лист општине Нови Кнежевац“, број 4/89, 1/95)<br>- 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)<br>- 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)<br>- 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)<br>- 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)<br>- Генерални план Жабаља („Сл. лист општине Жабал“, број 13/03)                                                                                          |
| 10. | Житиште            | - Просторни план општине Житиште („Сл. лист општине Житиште“, број 17/11)<br>- План генералне регулације насеља Житиште („Сл. лист општине Житиште“, број 33/14)                                                                |
| 11. | Зрењанин<br>- град | - Просторни план града Зрењанин („Сл. лист града Зрењанин“, број 11/11)<br>- 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)<br>- 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)<br>- План генералне регулације насеља Ковин („Сл. лист општине Ковин“, број 6/15)                                                                         |
| 14. | Панчево<br>– град  | - Просторни план града Панчево („Сл. лист града Панчево“, бр. 22/12, 25/12)<br>- 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);

- 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 I 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 I реда, деоница Суботица (петља „Суботица исток“)–Сента (веза са ДП II реда бр. 101)<sup>8</sup>, 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, Ос-тојићево, 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 I реда, деоница Суботица (петља „Суботица исток“) – Сента (веза са ДП II реда бр.101 (ЦПВ Нови Сад, 2012 год.), је у поступку техничке контроле.

У у Румунији и коридором Х 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 неоспорна, 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                                                                    |

## 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;

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:

- 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 тромеђи 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-1.9<sup>9</sup>, 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 равнотежијег 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)<sup>11</sup>, Суботица - Е-75, петља „Исток“<sup>10</sup> – (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 Iа 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,

М-12 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

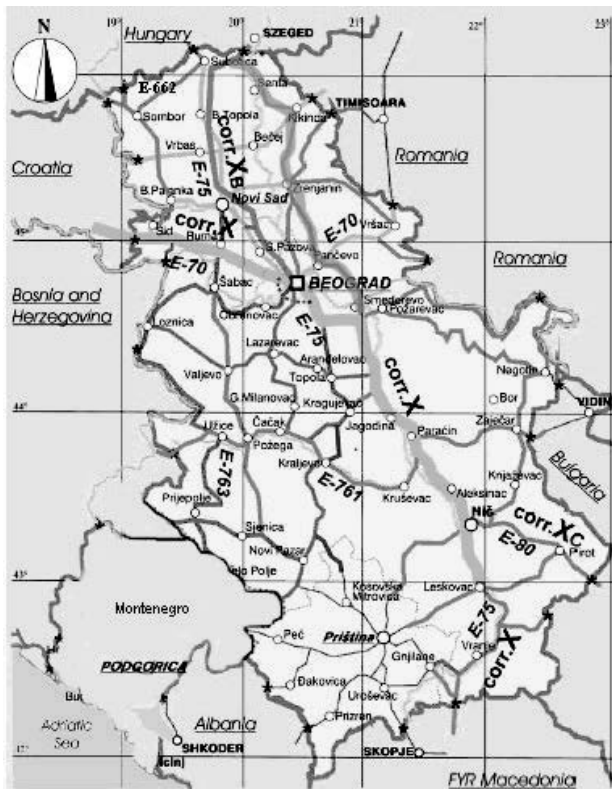
11. ПП Е-75 утврђено је решење укрштања ДП I реда М24 и аутопута Е-75 на петљи „Југ“. Студијом оправданости и идејним пројектом за изградњу У крака Е-75, деоница гранични прелаз Келебија – петља Суботица „Југ“ укрштање М-24 и Е-75 померено је на петљу Суботица „Исток“ из техничких разлога.



- 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 – Бејејци – 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 – Жабал – 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-112<sup>12</sup>, 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 је 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 – Жабал – 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 Банату<sup>13</sup> 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)<sup>14</sup> (E-70) је дефинисан као правац бр. IV, граница са Румунијом-Вршац-Панчево-Београд-Чачак-Ужице-граница са Црном Гором и регистрован је као нови потенцијални међународни саобраћајни коридор<sup>15</sup>.

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-24<sup>16</sup> 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:

М-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 Ковину – ДП I реда бр.14, М-1.9 (E-70) је ДП II реда бр.10, Р-112 је делом ДП II реда бр.103, делом ДП I реда бр.13 у општини Нови Кнежевац, М-7 је ДП I реда бр.12, М-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:

М-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 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

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-24<sup>16</sup>, 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.

Табела 5: Прогноза саобраћајног оптерећења<sup>17</sup>

| Деоница: Чока-Кикинда 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 изражене 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-

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-

<sup>17</sup>. 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, интерурбаног и интеррегионалног 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 диспаритетима 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 информационог 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 km<sup>2</sup>, 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 тремеји (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 опредељења 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 конфликта 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 из путног појаса, а састављеном од ниског и високог растинаја;
- 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 користи 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 шумовитости и обраслости подручја, а поготово угрожених делова (подручја мање шумовитости 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 опредељења заштите и коришћења водног ресурса су заснована на:

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

Основно опредељење 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 експлоатабилних 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 заштићеној 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 опредељење 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 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 Пб 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-И 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 (водотоке 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                |
| Киkinда       | 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 окружења, 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 - Киkinда, 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 путном 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. „степен инвестиционе привлачности“ околишта („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 прехранбене индустрије представљаће подстицај убрзанијем привредном развоју. Поред пољопривреде са прехранбеном 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, развојеном саобраћајној инфраструктури допринеће лакшем и бржем транспорту како потребних инпута у пољопривреду, 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 развој пољопривреде овог подручја;
- стимулисати тржишне процесе који ће неминовно водити ка укрупњавању земљишних поседа;
- вршити континуирану и постепено преоријентацију пољопривредне производње са нискоакумулативних 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 концептски 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. Одморишта и мотели представљају неопходан садржај за стандард путовања савременог туристе;
- културно-манifestациони - користи предности богатог културно-историјског и етнолошког наслеђа, етно-архитектуре, као и традиционалних манифестација;



- здравствено-реhabилитациони – 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 урочује 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 одредиштима 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 - (Röske) 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 мулти-modalних 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 интерmodalне транспортне услуге „од врата до врата“ уз коришћење водних путева. Ефикасне мулти-modalне 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-24<sup>18</sup>;
- 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 омогућује интегрално повезивање са осталим видовима саобраћаја.

### 3.1.4. Интерmodalни саобраћај

Интерmodalним транспортом постиже се оптималност целокупног транспортног процеса кроз истицање предности које сваки вид саобраћаја пружа у односу на остале видове. Да би интерmodalни 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 интерmodalном 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 интерmodalног 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 интерmodalни транспорт, тако и оперативно преко оператора за интерmodalни транспорт.

С обзиром на инфраструктурну неопремљеност и недостатак средстава потребно је предузети одговарајуће мере (организационе, инвестиционе), које би допринеле унапређењу и развоју интерmodalног саобраћаја. Потребно је осигурати да терминали, сходно потреби, осим за претовар контејнера, буду оспособљени и за претовар осталих јединица интерmodalног 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-

<sup>18</sup> 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 116 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, 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 m<sup>3</sup>/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 протицајни 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 (расхладне и сл.), чији квалитет одговара IIb класи квалитета воде могу се без пречишћавања упуштати у мелiorационе 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 саобраћајницима), 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 контаминираниог 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 решења 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 (тренутно 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 11 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 од 2020. године“, планирана је изградња 400 kV далеководи Нови Сад- Зрењанин-Република Румунија, Панчево-Република Румунија за прекогранично повезивање са суседном државом Републиком Румунијом, 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 „Дебелача“, 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 далеководи, 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 планираном 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 <sup>3</sup> /s) | Опсег падова |          |          | Број агрегата | Инсталисана снага (kW) | Годишња производња (MWx) |
|----------------------|------------------------------------------|--------------|----------|----------|---------------|------------------------|--------------------------|
|                      |                                          | Хмин (m)     | Хном (m) | Хмах (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  $\geq 6\text{ m/s}$  са учесталошћу већом од 50% годишње, на три локације са укупном површином од 0,75 km<sup>2</sup>. 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 транснационог гасовода „Јужни ток“. Траса планираног транснационог гасовода „Јужни ток“ је утврђена и дефинисана у Изменама и допуна Просторног плана подручја посебне намене транснационог 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 трансграничног гасовода „Јужни ток“ на три локације. На све три локације поред основног гасовода пројектован је и „дупинг“ – паралелни гасовод са основним. Основни гасовод и „дупинг“ су истог пречника и радног притиска, а постављају се на међусобном осном растојању од 18 м.

#### Нафтоводна инфраструктура

Постојећи нафтовод ЈП Транснафта, на деоници Нови Сад - Панчево (ознака ДН-2) нема места укрштања са планираним коридором 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 – Јагодина – Ниш).

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

- Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор-Нови 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 Х (Ма-10), са које ће се обезбедити природни гас сепаратисан од нафте за снабдевање планиране електране до 12 МWe, 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 нафтовода, 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 нафтовода 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 одобрени 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, поштујући планирани коридор државног пута I реда бр. 24.

Приликом изградње нових објеката термоенергетске инфраструктуре 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 између коришћења енергетских ресурса, заштите инфраструктурних 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 ИНФРАСТРУКТУРА

Концепт развоја електронске комуникационе инфраструктуре, у складу са развојним документима и програмима на нивоу републике и надлежних оператера, предвиђа изградњу широкопојасне 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 саобраћајница, постојећих и планираних са локалним нивоом.

У коридору пута планирана је траса за електронске комуникационе каблове електронских комуникационих система везаних 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 (мобилни оператери, војска, ЕПС, МУП, итд.).

Електронски комуникациони каблови у коридору пута могу се постављати и у микроровове. Планирана је и изградња приводних оптичких каблова од оптичког кабла у коридору пута дуж свих саобраћајница у обухвату Просторног плана за повезивање са насељима на подручјима комуникационих 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 коридор пута и базним радио-станицама.

До свих планираних пратећих објеката уз коридор саобраћајнице обезбедиће се планирана електронска комуникациона мрежа која ће се повезати са постојећом електронском комуникационом мрежом.

Постојећу подземну електронску комуникациону мрежу на деоницама 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 радио-станица за покривање целокупног подручја.

#### 4. УПОТРЕБА ЗЕМЉИШТА

Планирано коришћење земљишта утицаће на намену површина 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 планираних саобраћајних коридора доћи ће до промене досадашњег режима коришћења простора. Основна намена простора одређена је просторним плановима јединица локалне самоуправа дуж целог планског подручја.

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

Обзиром на ефекте планираних коридора на околном подручју, евентуалне измене у наменама простора могу да се односе на повећану привредну активност, изградњу или реконструкцију саобраћајница нижег нивоа, потребу обезбеђења зона заштите делова 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 досадашње 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 Просторног 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-112<sup>19</sup> „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 - мотопутеви<sup>20</sup>) 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 потребних 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 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 некадашњим 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 обилазке 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 обилазке 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 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 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.

## Путна деоница IV Панчево - Ковин

Нови коридор после насеља Качарево траса сече пут на правцу некадашњег М-1.9<sup>21</sup>, 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.

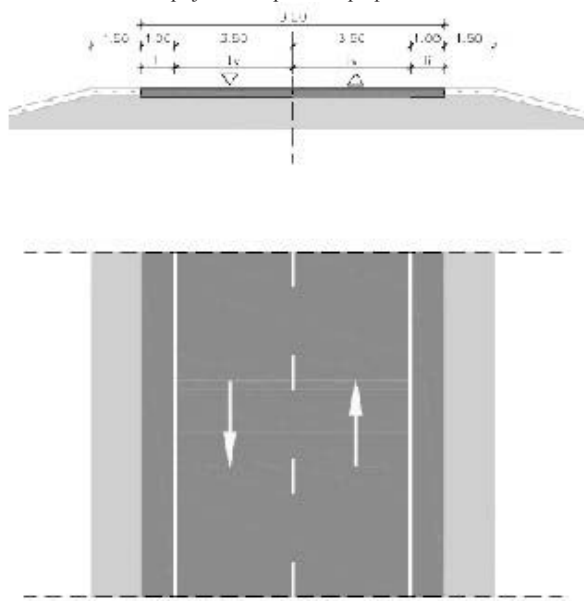
ФУНКЦИОНАЛНЕ И ГЕОМЕТРИЈСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ  
ИЗАБРАНЕ ВАРИЈАНТЕ

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:

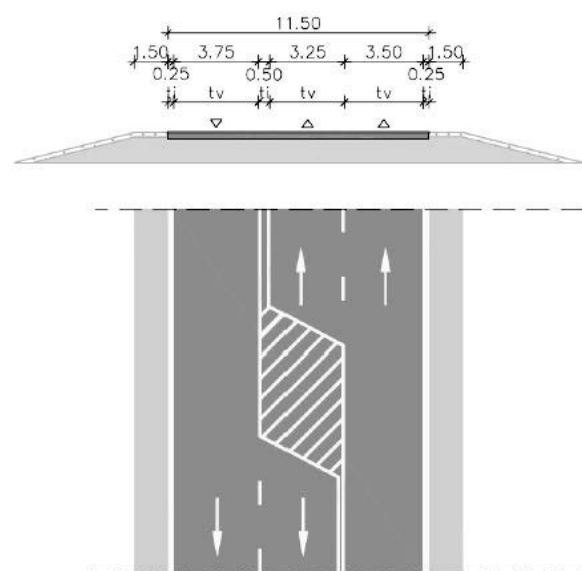
Табела 10: Елементи ДП

| 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



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 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; Р-110 је ДП IIа реда бр.129, у општинама Зрењанин и Ковачици; М-1.9 (Е-70) је ДП I6 реда бр.10.



### Путна деоница V Суботица (У крак – петља Југ / Исток)<sup>22</sup> – Сента – Чока

Ова деоница је део државне путне мреже која је у једном делу (од граничног прелаза Келебија до петље Суботица „Југ“)<sup>22</sup> дефинисана као аутопут, док је део од петље Суботица „Исток“ до Сенте планиран као двотрачни пут. Део од Сенте до укрштаја Суботица „Исток“<sup>22</sup> 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)<sup>23</sup>

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 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 m<sup>24</sup>.

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 пружи 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-112<sup>25</sup>.

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);
- денивелисане.

Табела 11: Стационаже укрштаја са саобраћајном инфраструктуром

| Редни број | Објект                                | 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) <sup>26</sup> | 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.

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

Денивелисане 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 I6 реда бр.12/(М-7)                   | 120+075                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 32.        | ДП I6 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 I6 реда бр. 130/(М-24)                | 130+935                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 37.        | Општински пут                            | 136+575                                   | Укрштање са путем  | планирано   |
| 38.        | ДП I6 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 I6 реда бр.130/(М-24)                 | 143+260                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 43.        | ДП I6 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 I6 реда бр.130/(М-24)                 | 153+805                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 47.        | ДП I6 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/(Р-110)               | 161+180                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 50.        | ДП I6 реда бр. 130/(М-24)                | 164+450                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 51.        | Општински пут                            | 165+670                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 52.        | ДП I6 реда бр.130/(М-24)                 | 168+025                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 53.        | Општински пут                            | 175+220                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 54.        | ДП I6 реда бр.10/(М-1.9)                 | 182+990                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 55.        | Магистрална пруга бр.6 (Е-66)            | 183+090                                   | Укрштање са пругом | постојеће   |
| 56.        | Међународни ДП I реда Е-70               | 183+560                                   | Укрштање са путем  | планирано   |
| 57.        | Општински пут                            | 193+415                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 58.        | ДП I6 реда бр.14/(М-24)                  | 193+925                                   | Укрштање са путем  | постојеће   |
| 59.        | Међународни ДП I реда Е-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 фундирања 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 (Р-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).

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

На подручју ДТД Водопривредно доо „Сента“ Сента:

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

| 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<br>8079<br>8066<br>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<br>Иђош       | 3679                           |
|        |                                 |                        |                     | 5067                           |
|        |                                 | К-7                    | Сајан               | 3676/2                         |
|        |                                 | К-7-3                  |                     | 3684/1                         |
|        |                                 | К-12-3-1               |                     | 3685                           |
|        |                                 | К-12                   |                     | 3686                           |
|        |                                 | К-14                   | Иђош                | 5057                           |
|        |                                 | Рибњак Катахат         | Падеј               | 4456<br>4457                   |
| 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, рињаак | 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<br>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                                                                                                                                     | K2           | 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 K2 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“ „Кишиневски канал“              | 30+000                           |
| 3        | „Хс ДТД“ „Банатска Паланка – Нови Бечеј“ | 127+000<br>(мост код Меленаца)   |
| 4        | Бегеј                                    | 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 укрштаја 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 изградње<sup>27</sup>) 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 оgrade аутопута износи 25,0 m, уколико је висина стуба већа од 25,0 m онда се стуб од оgrade 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, цевовод 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. Цевовод 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<br>16 ДО 50 bar (m) |                |                |           | ПРИТИСАК<br>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 укопавања 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. Ивица земљишног појаса сматра се крајња тачка попречног профила пута.



#### 1.3.2.4. Електронска комуникациона инфраструктура

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 проводи 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.

#### 1.6. ПЛАН РАЗМЕШТАЈА ПУТНИХ САДРЖАЈА

Пратећи 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 пратећи садржаји по облику, изгледу, опремљености морају одразити ову чињеницу, уз уважавање свих европских стандарда.

Подела пратећих 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 вожње, али имају и значајан допринос за постизање значајних економских ефеката и прихода.

Међутим, обе групе пратећих 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 вожње 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 прихватање ризика прекида одвијања саобраћаја.

Функционални пратећи 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-мобилни 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

Пратећи 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.

Пратећи 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. Пратећи 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 (капацитета до 40 места);
- паркинг за теретна возила (капацитета до 16 места) и паркинг за аутобусе (4 места);
- јавна чесма, санитарни чвор (површине 50-100 m<sup>2</sup> 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.), ресторане са простором за пиће и обедовање, као и простор за одмор и рекреацију.

Ако је ССГ у саставу одморишта капацитети за стационарање 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 објекта. 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.), ресторане 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 правца<sup>28</sup>.

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.<sup>29</sup>

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

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

Функције граничног прелаза 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 прелаза (ресторан, мотел, банка, пошта, услужни сервис). Ови садржаји су пратиоци рада граничних прелаза и лоцирају се према просторној организацији прелаза, 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 добробита 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 изворима 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 водоточима 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 (одморништа, 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 прелаза 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, денивелисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидената (ограничења за подизање зеленила у заштитним зонама гасовода и електроенергетских водова).

Сва појамништа 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 водоточима, 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: свесом 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 свесом 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 свесом 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 живот, 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.

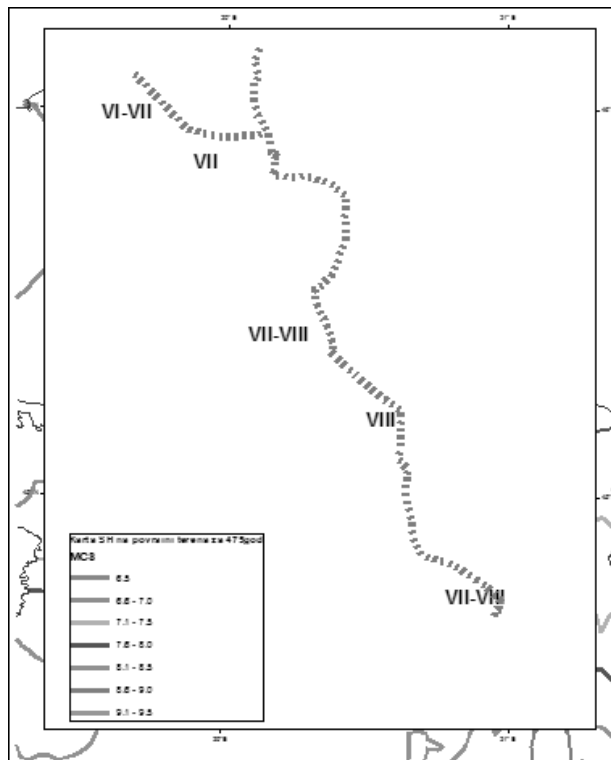
Одредбе овог закона односе се на израду планова заштите од ванредних ситуација (удеса) и предузимање мера за спречавање и ограничавање утицаја, успостављање адекватних одговора на ванредне ситуације које су узроковане елементарним непогодама, техничко-технолошким несрећама - удесима и катастрофама.

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 долом 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 обезбедиће се противградним станицама, са којих се током сезоне одбране од града испуљују противградне ракете.

Заштита од ветра и снежних наноса - Утицај ветра на безбедност одвијања саобраћаја је евидентан 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 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);
- 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, трупи 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 отпадних 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 загађени 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, подстанице, 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)<sup>30</sup>.

#### 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 m 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 Пијаци, 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 Паред 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 Мале Пијаци: 4601, 4602, 4603, 4607

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, 1074/57, 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 |

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| стабилизациона банка (m) | 2x1,5  |
| ивичне траке (m)         | 2x0,5  |
| банка (m)                | 2x1,5  |
| носивост (kN/осовини)    | 110    |
| V <sub>rac</sub> (km/h)  | 50/100 |

- у зонама грађевинског подручја насеља Трешњевац, примењени су елементи плана и попречни профили за рачунску брзину од V<sub>rac</sub>=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<sub>rac</sub>=100 km/h, са припадајућим елементима попречног профила;
- примена елемената за V<sub>rac</sub>=100 km/h, односи се и за зону преклопа пута некадашњег Р-119 и М-24<sup>31</sup> 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 труп 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 премошћују, 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                                         | Објект преко           | Врста објекта / изграђеност |
|------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| 0+000 - 33+250<br>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 у 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 водотокима предвидети под правим углом;
- на месту укрштања предметног пута и канала (водотока) пројектовати пропуст (мост) тако да:
- се обезбеди пројектована проточност канала (водотока),
- кота 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 изразом потребног броја пропуста на траси предметног пута;
- на местима где се траса пута простире паралелно са каналом (водоток) 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 колекским 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 m;
- стубна трафостаница 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 растинја 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 условљена 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 условљена 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 ос-

- ветљења 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 дрвеће 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<br>16 ДО 50 bar (m) |                |                |           | ПРИТИСАК<br>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        |
| Нерегулисан водоток (рачунајући од уреза Q100god воде мерено у хоризонталној пројекцији)            | 5                            | 10             | 10             | 15        | 10                             | 20             | 25             | 35        |
| Регулисан 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<br>50 bar (m),<br>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 каблов 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 укопаног цевовода или кабла може се вршити само ручно, а никако машинама које могу да изазову оштећења на цевоводима 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 песак) 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 оградe 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 полагати 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 полагати 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 (РР) 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 цевоводом гасовода, водовода, канализације, вертикално растојање мора бити најмање 0,30 m;
- при приближавању и паралелном вођењу електронског комуникационог кабла са цевоводом 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);<sup>32</sup>
- 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 намене<sup>33</sup> чији делови се преклапају са овим Просторним планом, као и делови просторних планова јединица локалне самоуправе<sup>34</sup>, који су у обухвату Прос-

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 опредељује 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);
- изработом Просторних планова посебне намене за деонице које су наведене у наредној табели.

Табела 30: Спровођење планских решења

| Путна деоница                               | Начин спровођења                                                                                                                | ППППН | Директна примена из Просторног плана | Деонице за детаљну разраду |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------------------------|----------------------------|
| Ђала-Кијинда                                | 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-Кијинда                               | на основу детаљне разраде                                                                                                       |       |                                      | •                          |
| Кијинда-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 опредељивање 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.

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 коришћења 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 изразом 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 праваца<sup>35</sup>:

- 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 праваца<sup>36</sup>:

- 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 | Објект                              | Оријентациона<br>стационажа<br>У Просторном плану | Врста укрштаја                         | Израђеност |
|------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------|------------|
| 1.         | Државни пут 2. реда бр. 103/(P-112) | 0+320                                             | Укрштање са путем                      | планирано  |
| 2.         | Општински пут                       | 4+350                                             | Укрштање са путем                      | планирано  |
| 3.         | Државни пут 2. реда бр. 103/(P-112) | 7+350                                             | Укрштање са путем                      | планирано  |
| 4.         | Главни канали                       | 8+150                                             | Укрштање са водом                      | планирано  |
| 5.         | Државни пут 2. реда бр. 103/(P-112) | 11+220                                            | Укрштање са путем                      | постојеће  |
| 6.         | Државни пут 2. реда бр. 103/(P-112) | 13+120                                            | Укрштање са путем                      | постојеће  |
| 7.         | Државни пут 1. реда бр. 13/(P-112)  | 14+320                                            | Укрштање са путем                      | постојеће  |
| 8.         | Државни пут 1. реда бр. 13/(P-112)  | 17+190                                            | Укрштање са путем                      | планирано  |
| 9.         | Главни канали                       | 22+625                                            | Укрштање са водом                      | планирано  |
| 10.        | Државни пут 1. реда бр. 13/(P-112)  | 25+390                                            | Укрштање са путем                      | планирано  |
| 11.        | Државни пут 1. реда бр. 13/(M-24)   | 27+050                                            | Укрштање са путем                      | постојеће  |
| 12.        | Гасовод високог притиска            | 29+485                                            | Укрштање са осталом<br>инфраструктуром | постојеће  |
| 13.        | Насип                               | 30+920                                            | Укрштање са осталом<br>инфраструктуром | постојеће  |
| 14.        | Далековод 110 kv                    | 36+335                                            | Укрштање са осталом<br>инфраструктуром | планирано  |
| 15.        | Државни пут 1. реда бр. 13/(M-24)   | 39+605                                            | Укрштање са путем                      | планирано  |
| 16.        | Насип                               | 42+720                                            | Укрштање са осталом<br>инфраструктуром | постојеће  |
| 17.        | Далековод 110 kv                    | 44+245                                            | Укрштање са осталом<br>инфраструктуром | планирано  |
| 18.        | Државни пут 1. реда бр. 13/(M-24)   | 44+625                                            | Укрштање са путем                      | планирано  |

Планирани путни правац Зрењанин – румунска граница (наставак некадашењег пута М-7 / ДП I6 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 усагласе 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) <sup>37</sup>        | 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 CO <sub>2</sub> 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 CO <sub>2</sub> 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 CO <sub>2</sub> 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 |