

Преузето са [www.pravno-informacioni-sistem.rs](http://www.pravno-informacioni-sistem.rs)

На основу члана 19. став 4. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, број 47/2003),

Влада Републике Србије доноси

## **УРЕДБУ**

### **о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица–Београд (Батајница)**

„Службени гласник РС”, број 69 од 7. јула 2003, 36 од 28. маја 2010, 143 од 26. децембра 2014, 81 од 24. септембра 2015.

#### Члан 1.

Утврђује се Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица–Београд (Батајница) (у даљем тексту: Просторни план), који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део.

#### Члан 2.\*

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора, на деловима територија градова Београда, Новог Сада и Суботице и општина Кањижа, Бачка Топола, Мали Иђош, Врбас, Србобран, Темерин, Инђија и Стара Пазова.\*

\*Службени гласник РС, број 143/2014

#### Члан 3.

Просторни план се састоји из текстуалног дела и графичких приказа.

Графички прикази (рефералне карте) израђени су за планове намене површина, инфраструктурних система и режима уређења, коришћења и заштите простора, у размери 1 : 100 000.

Графичке приказе израђене у 16 примерака из става 2. овог члана, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.

#### Члан 4.

Просторни план се остварује плановима детаљне регулације, плановима и програмима развоја и прописима и општим актима донетим за његово спровођење, као и непосредно издавањем локацијских услова.\*

\*Службени гласник РС, број 143/2014

#### Члан 5.

*Брисан је (види члан 3. Уредбе - 143/2014-3)*

#### Члан 6.

По један примерак графичких приказа из члана 3. став 2. ове уредбе чува се трајно у Влади Републике Србије, министарству надлежном за послове саобраћаја и телекомуникација, Републичкој дирекцији за путеве, скупштинама града Београда и Новог Сада и скупштинама општина Кањижа, Суботица, Бачка Топола, Мали Иђош, Врбас, Србобран, Темерин, Инђија и Стара Пазова, а по два примерка у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

Аналитичко-документациона основа на којој се заснива Просторни план чува се у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

#### Члан 7.

Право на непосредан увид у графичке приказе из члана 3. став 2. ове уредбе имају правна и физичка лица, под условима и на начин који ближе прописује министар надлежан за послове просторног планирања и урбанизма.

#### Члан 8.

Урбанистички планови и пројекти ускладиће се са одредбама ове уредбе на начин утврђен овим просторним планом.

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

Урбанистички планови и пројекти, планови и програми развоја донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењују се у деловима који нису у супротности са овом уредбом.

#### Члан 9.

Текстуални део Просторног плана објављује се у „Службеном гласнику Републике Србије“.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.

05 број 350-3770/2003-1

У Београду 26. јуна 2003. године

Влада Републике Србије

Потпредседник,

**Јожеф Каса**, с.р.

### **ОДРЕДБЕ КОЈЕ НИСУ УНЕТЕ У „ПРЕЧИШЋЕН ТЕКСТ“ УРЕДБЕ**

*Уредба о изменама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица – Београд (Батајница):  
"Службени гласник РС", број 36/2010-14*

#### Члан 2.

**Графичке приказе, рефералне карте, и то: реферална карта број 1. План намене површина, реферална карта број 2. План инфраструктурних система, реферална карта број 3. Режији уређења, коришћења и заштите простора и тематска карта План саобраћајне инфраструктуре, израђене у размери 1:100.000, измењене у складу са чланом 1. ове уредбе, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.**

### Члан 3.

**Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.**

*Уредба о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица – Београд (Батајница): "Службени гласник РС", број 143/2014-3*

### Члан 5.

Графички прикази, рефералне карте, и то: реферална карта број 1. – „План намене површина“, реферална карта број 2. – „Инфраструктурни системи“, реферална карта број 3. – „Туризам и заштита простора“ и реферална карта број 4. – „Карта постојећих и планираних садржаја аутопута са спровођењем плана“, израђене у размери 1 : 100 000, измењене и допуњене у складу са овом уредбом, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања. По један примерак графичког приказа из става 1. овог члана чува се трајно у Влади, Министарству државне управе и локалне самоуправе, Министарству привреде, ЈП „Путеви Србије“, скупштини градова Београда, Новог Сада и Суботице, и скупштини општина Кањижа, Бачка Топола, Мали Иђош, Врбас, Србобран, Темерин, Инђија и Стара Пазова, АП Војводина – Покрајинском секретаријату за урбанизам, градитељство и заштиту животне средине, а по два примерка у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

### Члан 6.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и пројекти ускладиће се са одредбама ове уредбе 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 уредбе у року од годину дана од дана њеног ступања на снагу.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и урбанистички пројекти, као и планови и програми развоја донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењују се у деловима који нису у супротности са овом уредбом.

### Члан 7.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.

*Уредба о изменама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица – Београд (Батајница):  
"Службени гласник РС", број 81/2015-22*

## **Члан 2.**

**Графички прикази, рефералне карте, и то: реферална карта број 3. – „Режим уређења, коришћења и заштите простора“ и реферална карта број 4. – „Карта постојећих и планираних садржаја аутопута са спровођењем плана“, израђене у размери 1:100.000, измењене у складу са овом уредбом, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.**

## **Члан 3.**

**Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.**

# **ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА Е-75 СУБОТИЦА – БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)**

## **I. ОПШТИ ДЕО**

### **1. Увод**

Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица – Београд (Батајница) и пута Келебија – аутопута Е-75, (у даљем тексту: Просторни план) је дугорочни развојни документ који се доноси за временски хоризонт до 2020. године.

Садржај и основна решења Просторног плана утврђени су у складу са одредбама Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС”, бр. 47/03),

Закона о Просторном плану Републике Србије („Сл. гласник РС”, бр. 13/96), као и са другим прописима из области изградње, саобраћаја, водопривреде, животне средине и др.

За потребе израде Плана такође је коришћена релевантна информациона, студијска и техничка документација, резултати истраживања која су обављена у студијско-аналитичкој фази израде Плана, као и одговарајућа планска решења других просторних планова и урбанистичких планова насеља обухваћених израдом овог Плана.

Планска решења за коридор аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75, утврђена овим Планом, имају већи степен поузданости у односу на решења за коридоре других магистралних инфраструктурних система. Прецизнија решења за ове системе утврдиће се у следећим фазама израде овог Плана и његове разраде на нивоу регулационог плана, а након довођења студијске и техничке документације за ове системе до нивоа генералног, односно идејног пројекта.

Просторни план садржи основне планске поставке инфраструктурних система у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75. Неопходна је даља разрада на нивоу регулационих планова и урбанистичких пројеката појединачних локација у циљу дефинисања елемената за утврђивање урбанистичко-техничких услова за пројектовање и грађење објеката у обухвату Плана.

## **2. Граница просторног плана**

### *2.1. Обухват просторног плана*

Подручје Просторног плана обухвата простор површине од 211048 ха на делу територије:

1. Општина Кањижа: цела катастарска општина Хоргош
2. Општина Суботица: целе катастарске општине Бачки Виногради, Палић, Биково, Жедник, Чантавир, Стари Град и Доњи Град
3. Општина Бачка Топола: целе катастарске општине Мали Београд и Бачка Топола
4. Општина Мали Иђош: целе катастарске општине Мали Иђош, Ловћенац и Фекетић
5. Општина Врбас: целе катастарске општине Врбас, Бачко Добро Поље и Змајево
6. Општина Србобран: цела катастарска општина Србобран

7. Општина Темерин: цела катастарска општина Камендин
8. Општина Нови Сад: целе катастарске општине Ченеј, Кисач, Руменка, коридор кроз Нови Сад 4, Нови Сад 1, Нови Сад 3, целе катастарске општине Каћ, Ковиљ, Будисава
9. Општина Инђија: целе катастарске општине Бешка, Крчедин и Н. Карловци
10. Општина Стара Пазова: целе катастарске општине Стара Пазова, Стари Бановци, Нова Пазова и Нови Бановци
11. Општина Земун: кроз катастарску општину Батајница коридором аутопута до петље Батајница.

## *2.2. Граница просторног плана*

Граница Просторног плана дефинисана је границама катастарских општина или коридором аутопута на делу града Новог Сада и у делу К.О. Батајница.

Утврђује се следећа граница Просторног плана:

1. северна граница: државна граница Републике Мађарске и Србија и Црна Гора
2. источна граница: од пресека државне границе Р. Мађарске и Србија и Црна Гора са источном границом катастарске општине Хоргош, наставља јужном границом катастарских општина Бачки Виногради, прати источну границу катастарске општине Палић, Биково и Чантавир, наставља пратећи источну границу кат. општине Бачка Топола, Мали Иђош, Ловћенац и Фекетић, наставља северном односно источном границом кат. општине Србобран и Змајево, укључује се у северну границу кат. општине Темерин, прати источну границу кат. општине Темерин, Ченер, наставља пратећи северну границу општине Каћ, Будисава и Ковиљ, наставља пратећи источну границу кат. општине Ковиљ, укључује се у северну границу кат. општине Бешка и Крчедин, наставља пратећи источну границу кат. општине Крчедин, Нови Карловци, Стари Бановци и Нови Бановци, укључује се у источну границу Коридора на територији кат. општине Батајница до петље Батајница;
3. јужна граница: јужна граница коридора аутопута на петљи Батајница;
4. западна граница: наставља пратећи западну границу Коридора аутопута на територији кат. општине Батајница, укључује се у јужну границу кат. општине Нови Бановци и Нова Пазова, наставља пратећи западну границу кат. општине Нова Пазова, Стара Пазова, Крчедин и Бешка, укључује се у јужну односно западну границу кат. општине Ковиљ, прати западну границу кат. општине Каћ до пресека са јужном границом Коридора аутопута на

територији града Новог Сада (територија која је покривена ГП-ом), наставља пратећи јужну границу коридора аутопута до пресека са јужном границом кат. општине Ченеј, наставља пратећи јужну границу кат. општине Ченеј и Руменка, након чега прати западну границу кат. општине Руменка, Кисач, Ченеј, Змајево, Бачко Добро Поље, Врбас, Фекетић, Мали Иђош, Бачка Топола, Мали Београд и Жедник, укључује се у западну границу кат. општине Доњи Град, укључује се у западну границу кат. општине Стари Град до пресека са државном границом Републике Мађарске и СР Југославије.

Подручје обухваћено ГП-ом Новог Сада узима се у границу обухвата Просторног плана у коридору аутопута.

### **3. Основни циљеви и задаци просторног плана**

Основни циљеви и задаци Просторног плана су:

- комплетирање и доградња инфраструктурних система у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75, у односу на дугорочне потребе, захтеве и међународне стандарде,
- валоризација постојећих ресурса и развојних потенцијала коридора у циљу потпуније интеграције простора земље у шири регион југоисточне Европе,
- планско усмеравање уређења, коришћења и заштите простора коридора у циљу финалне организације уређења и развоја расположивих ресурса и стратешких поставки Просторног плана Републике Србије,
- дефинисање и усклађивање регионалних и локалних развојних потенцијала у односу на поставке и решења инфраструктурних система коридора.

## **II. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА**

### **1. Значај инфраструктурног коридора за интеграцију простора**

Путни правац аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 у оквиру мреже интернационалних путева сврстани су у категорију главних правца европских путева. Аутопут на деоници Суботица – Београд, као део путног правца Е-75, има велики значај за саобраћајне токове северне, северозападне и средње Европе, с једне стране и јужног Јадрана, јужне и југоисточне Европе с друге стране.



Савремена транспортна инфраструктура је неопходни агенс економског развоја, али и економске интеграције. Саобраћај високог квалитета неопходан је за међународну размену роба, за пословна путовања и напредак међународног туризма.

Интензивирањем веза, на основу повољног географско-саобраћајног положаја, са земљама Централне и Западне Европе, као и са земљама Јужне и Источне Европе, односно унапређивањем и развијањем транзитних и посредничких функција између Европе и Азије, стварају се могућности да Република Србија рационално и ефикасно искористи свој положај.

Средишњи положај Републике Србије на Балканском полуострву и у средњем Подунављу омогућава интензивније повезивање и укључивање у међународну поделу рада. У просторно – функционалном, а посебно развојном потенцијалу, Дунавско-савска и Моравска осовина представљају тзв. крст – концентрације, односно поларизације развоја.

Изградња инфраструктурног коридора допринеће јачању саобраћајног значаја овог простора, а преко тога и јачању привредних и других функција. Уз позитиван утицај на развој центара, изградња ове деонице допринеће остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије.

## **2. Функције и значај појединих инфраструктурних система у коридору за интеграцију простора**

### *2.1. Функције и значај аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75*

Аутопут Е-75 на деоници кроз Војводину је сегмент трансевропског аутопута (ТЕМ) на правцу север-југ и представља део система Паневропског саобраћајног коридора „10” односно крак „10-Б”. Обухвата аутопут Е-75 Хоргош – Суботица – Београд, као и спојни крак од обилазница од Келебије до аутопута Е-75. Ови саобраћајни капацитети уз магистрални пут М-22 су централни саобраћајни коридори овог простора и они кумулишу сав даљински и транзитни саобраћај и усмеравају га до жељених одредишта. По свом саобраћајно-географском положају, по својој изграђености и по свом положају у мрежи путева овај путни коридор је од највећег значаја за Србију и Црну Гору у међународном повезивању Србије и Црне Горе са земљама Европе, Блиског и Далеког Истока, Азије и Северне Африке.

У оквиру основне мреже европских (Е) путева аутопут Е-75 и спојни крак око Суботице се надовезују на мрежу европских аутопутева, као и значајних путних праваца у окружењу, док се на простору Војводине он надовезује на путеве:

- E-70 (M-1) Хрватска – Батровци – Рума – Београд,
- E-70 Београд – граница Румуније – Источна Европа,
- E-660 Суботица – Батина – Осијек – Плоче,
- ка Јадранском мору,
- ка Македонији и Бугарској.

Значај овог путног сегмента (E-75) се огледа у обезбеђењу економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта роба из правца Грчке, Бугарске, Турске, Македоније и Србије у правцу средње и северне Европе.

Интензивирање саобраћајних токова дуж овог итинерера ће бити и веће када се интензивирају пословне везе између ових земаља и Европе.

Основна примарна функција пута E-75 и пута Келебија – аутопут E-75 на деоницама кроз Војводину је обезбеђење путних саобраћајница великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге и комфора вожње за све очекиване саобраћајне токове из правца Западне и Источне Европе.

Секундарна функција аутопута E-75 и пута Келебија E-75 је иницијални подстицај развоја подручја кроз које пролази, путем обезбеђење капацитета за брзо и поуздано извршење транспортног рада у гравитационој зони аутопута.

Терцијална функција аутопута је подстицај развоја функција у ближем окружењу аутопута кроз остварење максималних комерцијалних ефеката.

## *2.2. Функције и значај пруге за велике брзине*

Будућа мрежа европских пруга за велике брзине која повезује значајније центре у Европи једним својим краком се пружа и преко наших простора, тј. у оквиру гравитационог подручја аутопута E-75. Будући развој железнице у Европи, па и у Србији и Црној Гори ће морати да задовољи сву тражњу за превозом овим видом саобраћаја али и побољшање конкурентске способности железнице у односу на остале видове саобраћаја (побољшање брзина, ефикасности, безбедности, економичности, заштита животне средине и сл.). Да би се наше пруге укључиле у европску мрежу пруга оне се морају оспособити за брзине од 160 km/h до 250 km/h, а пошто је деоница Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд у коридору „10” она ће имати огромни значај за мрежу пруга Србије и Црне Горе и омогућиће везу са окружењем (Р Српска, Бугарска, Румунија, Грчка, Блиски Исток).

Просторни план Републике Србије је утврдио коридоре пруге за велике брзине на правцу Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд као и њено повезивање са субрегионима у окружењу, Републиком Хрватском,

Републиком Српском, Мађарском и Румунијом, као и са мрежом пруга у Србији. Тако имамо везе са:

- пругом Београд – Ниш – граница Бугарске (Е-79)
- пругом Београд – Прешево – граница Македоније (Е-85)
- пругом Београд – Панчево – граница Румуније (Е-66)
- пругом Београд – Бјељина
- пругом Београд – Бар

Основни циљ модернизације пруге за велике брзине Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд је да својим техничким и другим елементима задовољи све захтеве и европске стандарде за укључење ове деонице у систем европских пруга за велике брзине и задовољи све захтеве и савремене технологије превоза масовних роба. Пруга треба да пружи апсолутну безбедност превоза путника и роба уз постизање задовољавајућих експлоатационих параметара савременог транспорта.

Пруга Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд ће се градити као двоколосечна. Планира се електрификација са елементима за брзе возове око 160 km/h, с тим да ће се водити рачуна о најмањем могућем заузимању плодног војвођанског земљишта, тако што ће пруга максимално користити постојећи коридор и постојеће изграђене пружне објекте и уређаје.

Имајући у виду да је израда просторно-планске документације за пруге за велике брзине у току, у овом тренутку није било могуће прецизније дефинисање коридора пруге у Просторном плану подручја инфраструктурног коридора Е-75.

### *2.3. Функције и значај водопривредних система*

Развој насеља и привреде и размештај инфраструктурних система на подручју Просторног плана усклађиваће се са захтевима система заштите од вода, коришћења вода и заштите вода и условима за реализацију, Просторним планом Републике Србије, утврђеним водопривредним основама и то:

1. Новосадског, Бачког и Горње-тисанског регионалног система за снабдевање становништва водом и
2. Бачког, Банатског и Сремског система коришћења, уређења и заштите речних вода.

Приоритет у заштити ресурса вода и реализацији водопривредних система из претходног става имаће:

– развој објеката за коришћење вода у инфраструктурном коридору и њихова заштита у оквиру регионалних система за снабдевање становништва водом који у спречи са рационално искоришћеним локалним извориштима површинских и подземних вода представљају окосницу будућих система водоснабдевања.

– проширење постојећег бачког дела ХС ДТД на северни део Бачке (подсистеми Тиса–Палић, Мали Иђош итд.) и реконструкција система (повећање проточности делова ОКМ, повећање капацитета водозахвата итд.), као и изградња низа постројења за пречишћавање отпадних вода ради заштите квалитета воде у систему у склопу Бачког система коришћења, уређења и заштите речних вода.

– проширење постојећег ХС ДТД на подручју Баната новим елементима, као и изградња низа постројења за пречишћавање отпадних вода у склопу Банатског система коришћења, уређења и заштите речних вода.

– реализација каналских система који ће омогућити коришћење транзитних вода на подручју Срема (канал Сава – Босут – Сава и други каналски системи за наводњавање), као и реализација ППОВ свих већих концентрисаних загађивача у склопу Сремског система коришћења, уређења и заштите већих вода. Приоритетни би били радови којима се постојећи системи за одводњавање прерађују да служе за ове намене, при чему се постојеће црпне станице адаптирају уграђивањем реверзибилних агрегата који пумпају у оба смера.

Разрадом планских решења на нивоу регулационог плана испоштоваће се следећи услови:

– оптимално решење траса нових инфраструктурних система и дефинисање одговарајућих мера и приоритета на постојећим и новим објектима заштите од воде базираће се на анализи постојећег стања и урезама воде за меродавне велике воде Дунава и притока. На основу садашњег стања водног земљишта резервисаће се водно земљиште за будуће стање реализације планираних магистралних саобраћајних инфраструктурних система;

– за планиране трасе и објекте магистралних инфраструктурних система утврдиће се неопходне касете и дефинисати просторни услови и мере за одбрану од спољних и унутрашњих вода предметних касета;

– дефинисаће се места свих водопривредних објеката који имају одговарајућа техничка условљавања и ограничења у односу на акваторије (водозхвати, испусти употребљених вода, регулациони објекти, итд.), тако да се решења трасе и објеката нових инфраструктурних система ускладе са тим захтевима водопривредних система;

– очуваће се у непоремећеном радном стању водомерне станице и друге инсталације за мониторинг и праћење водних режима.

#### *2.4. Функције и значај водног саобраћаја*

Простор Војводине поседује значајан природни и створени потенцијал у домену водног саобраћаја. У окружењу аутопута Е-75 присутни су међународни пловни путеви Дунав и Тиса и унутрашњи пловни путеви – канали из система ДТД. Пловни путеви у оквиру гравитационе зоне аутопута Е-75 испуњавају све захтеве са становишта међународног речног саобраћаја (минимална гарантована пловна дубина, минимална ширина пловног пута, минимална висина испод моста конструкција, минимални простори за сидрење, окретање, зимовање као и минимални обим навигационе опреме и уређаја). Утврђене су базне луке и пристаништа (Нови Сад, Београд), као основни робно-транспортни центри за претовар између речног и осталих видова саобраћаја, а нарочито друмски саобраћај који би користио потенцијал аутопута Е-75 у извршењу транспортног рада. Да би се потенцијал Дунава и Тисе искористио у потпуности морају се извршити значјна улагања у луке и пловила – транспортна средства. Луке подразумевају изградњу вертикалног и косог кеја, као и прибављање савремене механизације за претовар и манипулацију роба.

Стратешки развој овог вида транспорта подразумева обнову флоте и увођење савремених специјалних пловила тзв. РО-РО бродове, који би афирмисали савремене тенденције логистике тј. увођење интегралног и комбинованог транспорта (река-друм) у систем оптимизације транспорта, ради побољшања економичности извршења транспортног рада.

Основу овакве будуће организације комбинованог и интегралног транспорта у оквиру гравитационог подручја аутопута Е-75 чине транспортне линије Србија и Црна Гора – Немачка Дунавом и каналом Рајна – Мајна – Дунав, као и речно друмски правац Србија и Црна Гора – Мађарска – Словачка – Аустрија – Немачка (Београд – Нови Сад – Будимпешта – Братислава – Беч – Пасау – Регензбург) као и систем пловних путева река Сава, канал ДСД (Дрина – Сава – Дунав). Изградња и оспособљавање ових пловних путева ће утицати на ниво компатибилности осталих видова саобраћаја и обим понуђене услуге за извршење транспортног рада у оквиру коридора „10“. Непостојање законске регулативе у домену прерасподеле роба – брута на овај вид транспорта, као и непостојање законских квота у односу на број теретних возила дуж наших аутопутева и путева са аспекта смањења аерозагађења (као у европским земљама) утичу на варирање обима превоза дуж водних путева, а што се у будућности мора превазићи.

Остварење планских елемената у домену водног саобраћаја је у директној зависности од укључивања Србије и Црне Горе и Војводине у европску поделу рада тј. укључивања мреже пловних путева у европски систем саобраћајног коридора „10“.

## *2.5. Функције и значај ваздушног саобраћаја*

После збивања у нашој земљи и стварања нових држава ваздушни саобраћај је претрпео низ промена, тако да не постоје планови развоја ваздушног саобраћаја и мреже аеродрома у Србији и Црној Гори који супституишу обим превоза људи и роба дуж коридора „10“.

Простор Војводине којим пролази инфраструктурни коридор аутопута Е-75 је покривен мрежом ваздухопловних пристаништа тј. београдским аеродромом у Сурчину. Базни критеријум за опслуживање простора овим видом саобраћаја је једночасовна доступност до ових аеродрома. Из овог закључујемо да простори северне Бачке и Баната нису опслужени овим видом саобраћаја, па се као могући нови аеродроми јављају Сомбор, Суботица, Кикинда. Изградњом неког од ових аеродрома дошло би се до задовољавајућег нивоа покривености војвођанског простора овим видом саобраћаја, с тим што треба очекивати да ће аутопут Е-75 допринети афирмацији овог вида саобраћаја. Генерално можемо закључити да изграђеност аеродрома и изграђеност аутопута Е-75 имају међусобни корелативни утицај на приближавање и доступност ових потенцијала већем броју корисника, а све у сврху што веће афирмације и понуде ових простора, у домену превоза роба и карго саобраћаја.

## *2.6. Функције и значај интегралног транспорта*

На основу до сада извршених истраживања, планова развоја и усвојених друштвено-економских мера у домену целокупне стратегије развоја саобраћаја на овим просторима треба очековати и афирмацију интегралног и комбинованог транспорта, нарочито код транспорта масовних роба на већа удаљења.

Иницијални потези у овој области су урађени. Установљена је матрица робнотранспортних центара и слободних зона на нивоу Србије и Црне Горе, која делом тангира гравитациону зону аутопута Е-75 и која ће својим активностима повећати обим теретног саобраћаја, нарочито из земаља источног блока.

Развој робно транспортних центара, као и увођење савремене технолошке манипулације и логистичке подршке транспортима роба (палетизација, контејнеризација, HUCKE-PACK превоз, као и увођење превоза вагона друмом) захтевају значајна финансијска средства у почетку, али се временом уложена средства многоструко враћају.

Развој мреже робнотранспортних центара на нивоу Војводине и окружења обезбедиће предуслове за макро и микро дистрибуцију робе, као и стварање услова за оптимизацију транспортних и логистичких локација.

У макродистрибуцији роба развој саобраћајних капацитета и робнотранспортних центара подразумева остваривање:

- концентрације робнотранспортног рада
- рационалну поделу роба на оптимална средства превоза
- просторну и временску расподелу токова роба према оптималним техно-економским својствима носилаца транспорта
- кооперацију у реализацији транспортно-логистичких локација
- установљење оптималне технологије механизације и претовара и увођење савремених информатичких технологија у свим деловима транспортног ланца.

У микродистрибуцији роба развој робнотранспортних центара подразумева јединствено опслуживање свих захтева индустријских и урбаних средина. Улога ових центара у микродистрибуцији роба је обједињавање свих логистичких делатности у транспорту на нивоу пројектоване оптималности и рационалности.

У гравитационој зони аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 ће се развити следећи робно транспортни центри:

- Суботица – (друмско-железнички саобраћај),
- Нови Сад – (друмско-железнички, водни саобраћај),
- Сента – (друмско-железнички, водни саобраћај),
- Апатин (Сомбор) – (друмско железнички, водни саобраћај),
- Сремска Митровица – (друмско железнички, водни саобраћај),
- Зрењанин – (друмско-железнички саобраћај),
- Панчево – (друмско-железнички, водни саобраћај),
- Београд – (друмско-железнички, водни саобраћај).

Предложена мрежа робнотранспортних центара уз већ изграђене путне, железничке и водне капацитете чиниће логистичку мрежу у којој ће аутопут Е-75 и пут Келебија – аутопут Е-75 имати значајну улогу у развоју националне привреде и целокупне друштвене заједнице.

Развојем робнотранспортних центара у оквиру гравитационе зоне аутопута Е-75 доћи ће до структурних промена у реализацији остварења транспортног рада, као и код транспортно-логистичких и манипулативних захтева. Ове промене ће изазвати преусмеравање робних токова на јефтиније видове

саобраћаја, тј јавиће се збирни транспорти роба путем превозних средстава већег капацитета, тако да ће се мањи комерцијални транспорти одвијати аутопутем Е-75.

Унапређење железничког саобраћаја као сегмента превозног ланца при превозу масовних роба на дуже релације, нарочито у међународном превозу, ће омогућити и превоз друмских средстава путем железнице, како би се минимизирала еколошка загађења на појединим просторним сегментима и локацијама. Унапређење рада робнотранспортних центара и лука ће омогућити интензивнију кооперацију свих видова саобраћаја, као и ниво логистичке подршке при свим претоварно-манипулативним радњама, а што ће резултирати и рационалнијим извршењем транспорта и већом укупном добити за цело друштво.

На основу претходног можемо закључити да аутопут Е-75 и пут Келебија – аутопут Е-75 у домену извршења интегралног транспорта осим утицаја на економичност и цену извршења транспортног рада, има и следеће значајне утицаје на:

- заштиту животне средине (мање буке, вибрације, аерозагађење),
- растерећење саобраћајне мреже (бржи проток, већи капацитет, комфор возње, већа сигурност и сл.),
- економичније и рационалније одржавање друмских саобраћајница због смањења броја најтежих транспортних средстава које ће превозити водни и железнички саобраћај.

## *2.7. Функције и значај магистралних телекомуникационих каблова у коридору*

Просторним планом Републике Србије планирана је изградња оптичких каблова на свим магистралним правцима, како би се извршила замена раније изграђеног система аналогних веза, новим дигиталним системом који обезбеђује, поред класичне телефонске мреже и развој широкопојасне ISDN (дигиталне мреже интегрисаних услуга) на територији целе Републике.

Један од најзначајнијих магистралних праваца (међународног и националног значаја) свакако је правац граница Мађарске – Суботица – Нови Сад – Београд – Ниш и даље два крака Ниш – граница Бугарске и Ниш – граница Македоније. На овом најважнијем магистралном правцу налази се правац који је обрађен овим просторним планом тј. деоница Београд – Нови Сад – Суботица. Наиме, поред главног међународног правца, правац Београд – Нови Сад представља, у телекомуникационом систему и један од главних националних саобраћајних праваца, јер се помоћу њега везује на Београд непосредно раније транзитно подручје, односно будући национални



телекомуникациони чвор Нови Сад, односно преко њега готово цело подручје Војводине.

Оптички кабл Београд – Нови Сад – Суботица, поред превасходне функције међународног правца у коридору аутопута Е-75, имаће следеће функције у телекомуникационој мрежи Србије:

- повезивање на Београд националног телекомуникационог чвора Нови Сад, а преко њега и све њему припадајуће мрежне групе (Сомобор, Суботица, Кикинда, Зрењанин и Сремска Митровица)
- међусобно повезивање следећих центара Нови Сад – Суботица, Нови Сад – Врбас, Суботица – Бачка Топола
- међусобно повезивање одређеног броја крајњих (локалних) централа које се налазе непосредно на траси кабла или у њеној близини.

По свему реченом ово је један од најзначајнијих оптичких каблова у Републици Србији, па је и број влакана планиран између 16 и 48 влакана, како на којој деоници, при чему је за магистрални саобраћај намењено 12 или више влакана, а остало је за успутни локални саобраћај за сва места која су у непосредној околини трасе кабла.

Инсталирање савремених дигиталних система по фазама предвиђено је на следећи начин:

- прва фаза – системи 622 Mbit/s или 7.560 телефонских канала
- друга фаза – системи 2,5 Gbit/s или 30.240 телефонских канала
- трећа фаза – системи 10 Gbit/s или 120.960 телефонских канала

Када се узме у обзир да је по два оптичка влакана у каблу онда је јасно да се његовом изградњом омогућава, уз одговарајуће економске ефекте, знатно повећање телекомуникационих капацитета нашег терминалног и транзитног међународног саобраћаја и да ће се постићи следећи основни циљеви развоја телекомуникационих услуга:

- транзит међународног телекомуникационог саобраћаја на правцима Западна Европа – Грчка и Западна Европа – Блиски Исток у неограниченом капацитету, односно према захтеву.
- повезивање међународне централе Београд са Мађарском, Словачком, Чешком, Аустријом и осталим земљама Западне Европе
- омогућавање удвостручавања броја телефонских прикључака у Србији до 2005. године, што ће обезбедити прикључке за све привредне субјекте, установе и становништво за набројана подручја
- замену дотрајале опреме и модернизацију мреже

– стварање јединствене телекомуникационе мреже различитих корисника и нових телекомуникационих услуга (пренос података, видео сигнала, интернет и друго).

Гледано на дужи рок (за период до 2020. године па и дуже) оптички кабл предвиђен овим Планом у стању је да задовољи све будуће потребе. Наиме, по технологијама које су биле у примени до 2000. године, магистрални оптички кабл могао је да пренесе капацитет од 6 пута по 10 Gbit/s, што одговара укупном капацитету од око 725.000 телефонских канала. Технологијама које су у примени од 2000. године и даље сваки пар влакана у каблу биће у стању да пренесе капацитет од 40 пута по 10 Gbit/s односно 400 Gbit/s, што одговара капацитету од преко 4,8 милиона телефонских канала.

Укупно 12 магистралних влакана кабла биће у стању, према данашњем степену развоја технологије, да пренесу 6 пута већи капацитет или 2,4 Tbit/s, што се може оценити као више него довољно.

#### *2.8. Функције и значај магистралних и регионалних гасовода, нафтовода и продуктовода*

Магистрални и регионални гасоводи, нафтоводи и продуктоводи омогућавају квалитетно енергетско снабдевање Војводине и повећање транспортног капацитета.

Функција магистралних и регионалних гасовода је да на најекономичнији начин (значи цевоводним транспортом), дистрибуира природни гас (најекономичније и еколошки најчистије фосилно гориво) до потрошача у регионалним, општинским и центрима заједница села, као и великих комуналних и индустријских потрошача.

Функција нафтовода је да се на економичан начин транспортује нафта до рафинерија у Новом Саду и Панчеву.

Снабдевање бензинских пумпи на аутопуту Е-75 обезбеђиваће се из складишта у Новом Саду и Београду и регионалних складишта у насељима поред аутопута (Суботица, Бачка Топола, Врбас). Транспорт нафтних деривата за снабдевање садржаја дуж аутопута обављаће се аутоцистернама.

Из горе поменутих складишта се снабдевају и насеља и подручја општина дуж аутопута, па и шири региони. Проблем снабдевања енергијом објеката у оквиру садржаја дуж аутопута мора се проучити у оквиру детаљних пројеката за сваки случај понаособ. Неоспорно је да се сви садржаји морају снабдети електричном енергијом, али се коришћење енергије за друге потребе мора посебно проучити (грејање и др.).

У току је гасификација насеља дуж аутопута, стога постоји реална могућност повезивања и садржаја дуж аутопута са локалним гасоводним мрежама. Економичност таквих решења мора се детаљније проучити у оквиру израде документације са детаљном урбанистичком разрадом.

## *2.9. Функције и значај електроенергетских објеката*

У границама Просторног плана инфраструктурног коридора аутопута Е-75 налазе се следећи електроенергетски објекти:

- далеководи 110 kV, 220 kV и 400 kV и
- трансформаторске станице 400/220 kV, 400/110 kV, 220/110 kV, 220/35 kV, 110/35/20 kV, 110/20, 110/35.

Далеководи 400 kV и 220 kV имају значајну улогу за преносни електроенергетски систем Србије, јер повезују термоелектране и хидроелектране са великим електроенергетским чвориштима.

Далеководи број 406/1, и 450, напонског нивоа 400 kV и далековод број 217/1, напонског нивоа 220 kV повезују термоелектране Обреновац са најважнијим електроенергетским чвориштем у Војводини ТС 400/220 kV Нови Сад 3.

Далековод број 209/1 повезује ХЕ Бајина Башта са ТС 220/110 Сремска Митровица 2 и преко 209/2 са ТС 220/110 Србобран.

Објекти 110 kV су углавном локалног значаја.

У наредној табели дат је списак електроенергетске инфраструктуре (постојеће и планиране) у оквиру подручја Плана:

Постојећи далеководи и ТС

- ДВ 400 kV, бр. 406/1 РП Младост – Нови Сад 3
- ДВ 400 kV В, бр. 450 РП Младост – Нови Сад 3
- ДВ 400 kV, бр. 444 Нови Сад 3 – Суботица 3
- ДВ 400 kV, бр. 454 Суботица 3 – Сегедин
- ДВ 220 kV, бр. 217/1 Обреновац – Нови Сад 3
- ДВ 220 kV, бр. 275 Нови Сад 3 – Зрењанин 2
- ДВ 220 kV, бр. 217/2 Нови Сад 3 – Србобран
- ДВ 220 kV, бр. 209/2 Ср. Митровица 2 – Србобран
- ДВ 110 kV, бр. 104/4 Стара Пазова – Батајница

- ДВ 110 kV, бр. 104/5 Стара Пазова – Инђија
- ДВ 110 kV, бр. 104/6 Инђија – Нови Сад 6
- ДВ 110 kV, бр. 127/1 Нови Сад 1 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 1108 Футог – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 1136 Нови Сад 5 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 1135 Нови Сад 5 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 175 Нови Сад 4 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 176/1 Нови Сад 4 – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 1005 Нови Сад 3 – ТЕТО
- ДВ 110 kV, бр. 176/3 Нови Сад – ТЕТО
- ДВ 110 kV, бр. 176/2 Нови Сад 4 – ТЕТО
- ДВ 110 kV, бр. 1106 Нови Сад 3 – Темерин
- ДВ 110 kV, бр. 127/2 Нови Сад 3 – Србобран
- ДВ 110 kV, бр. 159/1 Б.Паланка 1 – Србобран
- ДВ 110 kV, бр. 1124/1 Србобран – Врбас 2
- ДВ 110 kV, бр. 174 Србобран – Врбас 1
- ДВ 110 kV, бр. 132/3 Србобран – Кула
- ДВ 110 kV, бр. 133/1 Србобран – Б.Топола 2
- ДВ 110 kV, бр. 133/2 Б.Топола 2 – Б. Топола 1
- ДВ 110 kV, бр. 133/3 Б.Топола 1 – Суботица 3
- ДВ 110 kV, бр. 1155 Суботица 3 – Бајмок
- ДВ 110 kV, бр. 1004 Суботица 3 – Суботица 4
- ДВ 110 kV, бр. 1003 Суботица 3 – Суботица 4
- ДВ 110 kV, бр. 1101 Суботица 3 – Суботица 2
- ДВ 110 kV, бр. 1102 Суботица 3 – Суботица 2
- ДВ 110 kV, бр. 135/2 Суботица 3 – Сегедин
- ДВ 110 kV, бр. 160/3 Суботица 3 – Кањижа
- ДВ 110 kV, бр. 190АБ ЕВП – Нови Сад 3
- ДВ 110 kV, бр. 135/1 Суботица 3 – ЕВП
- ДВ 110 kV, бр. 160/4 Суботица 3 – ЕВП

- ТС 400/220 kV /110 Нови Сад 3
- ТС 400/220 kV Суботица 3
- ТС 400/220 kV Србобран
- ТС 110/20 kV Стара Пазова
- ТС 110/20 kV Инђија
- ЕВП Инђија
- ТС 110/35/20 kV Нови Сад 6
- ТС 110/20 kV Бачка Топола 2
- ТС 110/35 kV Б.Топола 1
- ТС 110/10 kV Врбас 2
- ТС 110/35/20 kV Врбас 1
- ЕВП Врбас
- ТС 110/20 kV Кула
- ТС 110/20 kV Суботица 2
- ТС 110/20 kV Суботица 4
- ТС 110/35/20 kV Суботица 1
- ЕВП Суботица

Утицај аутопута Е-75 одражава се на објекте електроенергетске инфраструктуре свих напонских нивоа пошто његова траса тангира или се укршта са далеководима од највиших до најнижих напонских нивоа.

Од објеката највишег напонског нивоа који ће се укрштати са аутопутем планирана је изградња 400 kV далековода Суботица – Кикинда и двоструки 400 kV далековод за повезивање будуће 400/110 kV трафостанице Нови Сад са 400 kV далеководном мрежом.

Не предвиђа се изградња нових 220 kV далековода на подручју кроз које пролази траса аутопута Е-75.

Од објеката 110 kV напонског нивоа у складу са програмом перспективног развоја Електродистрибуције Суботица, предвиђа се изградња типског објекта, ТС 110/20 Суботица 5, 2x31,5 MVA. Локација ТС треба да буде у југозападном делу града Суботице, поред Пачирског пута, а на удаљености 1 km од градске болнице.

До локације будуће ТС 110/20 kV „Суботица 5” је изграђен далековод 110 kV од ТС 110/35/20 kV „Суботица 1” који је сада у погону под 35 kV напоном и служи за напајање ТС 35/10 kV „Центар”.

Програмом перспективног развоја Електродистрибуције „Нови Сад“ предвиђа се изградња нове ТС 110/20 kV „Србобран“ 31,5 MVA из које би се напајала насеља Србобран, Турија и Надаљ и део подручја Змајева након изградње далековода 20 kV Србобран – Змајево.

Прикључење ТС „Србобран“ 110/20 kV на 110 kV напон извело би се расецањем постојећег далековода 160/1 „Србобран – Сента 1“ и изградњом 3 km новог двоструког далековода 110 kV.

Програмом развоја Електродистрибуције „Нови Сад“ планирана је изградња 110/20 kV ТС „Римски Шанчеви“ на месту постојеће ТС 35/20/10 kV „Римски Шанчеви“.

Три постојећа далековода 35 kV за ТС „Римски Шанчеви“ чије су трасе у важећем ГП Нови Сад као коридор енергетских водова послужила би за трасе будућих 110 kV водова за будућу ТС на том локалитету.

Мора се напоменути и то да су сва усаглашавања објеката високих, средњих и нисконапонских објеката на деоници трасе аутопута од Добановаца до Фекетића обављена. На деоници од Фекетића до државне границе изградња аутопута изискује реконструкцију и усаглашавање већине објеката.

План развоја електроенергетске мреже предвиђа прелазак на 400/220/110/20/0,4 kV трансформацију, а то значи да се неће градити 35 kV далеководи. Постојећи далеководи 35 kV биће земљани 110 kV далеководи на територији општине Суботица, 35 kV далеководи Суботица – Сента и Суботица – Чантавир биће демонтирани пошто прелазак на пренос електричне енергије на 110 kV напонском нивоу ове далеководе чини непотребним. На подручју других општина ови се далеководи задржавају као резерва и радиће на 20 kV напонском нивоу. Сви ови далеководи су усаглашени са трасом аутопута и не треба их реконструисати.

План развоја електроенергетске мреже предвиђа на средњенапонском нивоу потпуни прелазак на рад на 20 kV напонском нивоу. То значи да се сва нова средњенапонска мрежа мора градити за рад на 20 kV.

Напајање пратећих садржаја дуж аутопута мора се обезбедити са средњенапонске мреже. Потребна снага за обезбеђење напајања планираних садржаја мора се одредити појединачно за сваки случај, па се према томе мора одредити и потребна инсталациона снага трафо-станица. На већ изграђеној деоници аутопута за такве садржаје градиле су се стубне трафостанице, што је јефтиније, али и мање трајно решење. Препоручује се да се такве трафостанице замене зиданим или монтажано-бетонским које су приступачније за одржавање и могу естетски да се укомпонују у целину објекта.

### III. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ОКРУЖЕЊЕ

## 1. Основни циљеви и приоритети у развоју

Основни циљеви у развоју су:

- резервација простора за несметани дугорочни развој и изградњу инфраструктурних система националног и међународног значаја у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 са циљем потпуније интеграције земље у европско окружење;
- валоризација регионалних и локалних развојних потенцијала и ресурса и усклађење истих у односу на планске поставке коридора;
- стварање планских претпоставки за дугорочни развој функција и садржаја у ширем окружењу коридора, водећи рачуна о заштити природних и створених вредности у простору.

Основни приоритети у развоју су:

- реконструкција, модернизација и изградња аутопута Е-75 и пута Келебија
- аутопут Е-75 на деоницама Београд – Нови Сад и Нови Сад – државна граница, као и пута око Суботице до Келебије;
- изградња секундарних веза и уређење контактних подручја у циљу несметаног развоја функција и садржаја локалног и регионалног подручја;
- изградња функционалних и пратећих садржаја у коридору аутопута у циљу подстицања развојних потенцијала осталих делатности (туризам, угоститељство, саобраћај, остале услуге и сл.);
- изградња магистралног оптичког кабла и осталих система веза;
- изградња енергетских инфраструктурних система;
- уређење хидросистема и пољопривредног земљишта подручја;
- заштита природних и створених вредности контактних подручја коридора.

Поред наведених циљева и приоритета у развоју, у области изградње, експлоатације и уређења гравитационог подручја Просторног плана значајни су и следећи циљеви:

- обезбеђење оптималних просторних услова за изградњу, реконструкцију, доградњу за правилно функционисање, као и опремање савременим технолошким решењима у домену вођења и контроле саобраћаја дуж аутопута Е-75, пута око Суботице, као и других магистралних и осталих инфраструктурних система у коридору.
- утврђивање оптималног просторног размештаја урбаних и руралних целина, привредних активности, као и осталих структура и садржаја у оквиру подручја Просторног плана а уз дужно уважавање свих економских,

техничко-технолошких, просторно-функционалних и еколошких критеријума.

– обезбеђење оптималних услова за правилно функционисање постојећих привредних капацитета у оквиру насеља и атара а који су у зони инфраструктурног коридора аутопута Е-75 и пута око Суботице.

– обезбеђење оптималних услова за правилно садашње и будуће функционисање свих саобраћајних система и инфраструктурних система који се налазе у зони или близини инфраструктурног коридора.

– план мреже саобраћајница и осталих инфраструктурних мрежа треба да је у зони инфраструктурног коридора установљен на бази стратешких опредељења развоја Војводине и Републике и опште прихваћених стечених искустава и опредељења.

– динамика реализације изградње и експлоатације аутопута Е-75 и пута око Суботице биће заснована на саобраћајно-економским, функционалним и еколошким принципима.

Усвојене планске манипулације решења и смернице за развој треба да обезбеде:

– саобраћајно-привредну и економско – социјалну интеграцију свих регионалних и субрегионалних целина у оквиру инфраструктурног коридора Е-75 са целинама у оквиру Војводине, Србије и ближег и ширег окружења.

– постизање што бољих економско – финансијских ефеката у развоју локалних заједница и привредних целина, користећи погодности транзитних и циљних кретања дуж аутопута Е-75 и пута око Суботице.

– правилно сагледавање и усмеравање утицаја активности у оквиру инфраструктурног коридора на процес урбанизације и развоја урбаних центара и насеља из окружења.

– усмеравање иницијалних утицаја инфраструктурног коридора на развој привредних активности (пољопривреду, индустрију, туризам) у окружењу.

– смањење или минимизирање свих негативних утицаја у зони инфраструктурних коридора на окружење.

– усклађивање траса саобраћајне инфраструктуре и осталих облика инфраструктуре у предметном коридору.

– утврђивање смерница за израду нових, реализацију постојећих просторних и урбанистичких планова на подручју Просторног плана, као и утврђивање смерница за израду и доношење нових планова, програма и техничке документације.

## **2. Утицај изградње инфраструктурног коридора на развој окружења**



Изградња и развој магистралних инфраструктурних система у инфраструктурном коридору имаће на средњи и дужи рок посредне и непосредне утицаје на гравитирајуће окружење и подручје Просторног плана, од којих су најзначајнији:

- утицаји на промену режима, односно начина коришћења простора;
- утицаји на демографска кретања и промене у мрежи/систему насеља и
- утицаји на привредни развој окружења.

Усмеравањем ових утицаја постићи ће се:

- међусобно усклађивање локалних и регионалних интереса, на једној страни, и

пропозиција о развоју, просторном уређењу и заштити животне средине планског подручја које су утврђене у разним документима националног/ државног нивоа на другој страни;

- покретање активности које ће повољно утицати на постојеће урбодемографске трендове, као и на решавање низа других, у првом реду социјалних и економских проблема;

- предузимање активности за подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности“ окружења („побољшања регионалног профила“), у првом реду на поправљању неповољног стања регионалне и локалне путне и комуналне /насељске инфраструктуре, односно побољшања саобраћајне повезаности и опслужености простора.

### *2.1. Саобраћајно повезивање подручја*

Будући развој Србије је у директној корелацији са развојем саобраћајне инфраструктуре и то кроз систем саобраћајног повезивања са ближим и ширим окружењем тј. привредним кооперантима и свим корисницима саобраћајних услуга. Инфраструктурни коридор аутопута Е-75 је основни потенцијал за повезивање подручја на микро и макро нивоу. Дужина, изграђеност и просторна дисперзија категорисане путне мреже обезбеђују на нивоу Војводине одређени ниво повезивања подручја, с тим да се морају поправити елементи путева и квалитет коловоза како би се подигао ниво жељеног квалитетног повезивања подручја у окружењу аутопута.

Ново утврђивање и успостављање хијерархијске диференцијације путне мреже, кроз обезбеђење нове путне матрице на нивоу Војводине ће омогућити повећање нивоа и квалитета саобраћајних услуга и то на свим

дијаметралним, радијалним и паралелним путевима у односу на аутопут Е-75, а нарочито у зонама урбаних и руралних простора.

Приоритете ће имати:

1. Новомодификована траса Регионалног пута Р-119 од Хоргоша – Кањиже ка Сенти са обилазницом око Хоргоша и Регионалног пута Р-122 Сента – Бечеј – Нови Сад као и Регионалног пута Р-112 Ђала – Нови Кнежевац – Чока су саобраћајни капацитети од рефералног утицаја на обим саобраћајних веза аутопута и ових подручја. Ове просторне везе су делом потврђене и Просторним планом Србије.
2. У зони урбаног простора Суботице имамо радијална пружања Магистралног пута М-24 Суботица – Сента и Магистралног пута М-17.1 Суботица – Сомбор и Магистралног пута М-17.1 Суботица – Келебија као и М-22.1 Суботица Хоргош и Суботица – Бачка Топола који су функцији квалитетног субрегионалног повезивања, али и интернационалног повезивања са државама у окружењу, док је Магистрални пут М-22.1 и М-17.1 (делом) основни алтернативни пут аутопута Е-75 и аутопут Келебија Е-75 без наплате путарине. Значај предходно набројаних магистралних путева је и у повезивању и кумулисању саобраћаја из окружења ка аутопуту преко петљи утврђених овим Планом. На простору Суботице се планира изградња сервисне саобраћајнице у окружењу аутопута која ће кумулисати сав интерни локални саобраћај и усмеравати га ка петљи, тј. овом саобраћајницом ће се искључити појава директног укључења на аутопут.
3. Значај регионалних путева Р-119/1 и Р-108 (Бачка Топола – Бајмок), Р-119 (Бачка Топола – Сента) и планираног регионалног пута (Сомбор – Кула – Мали Иђош – Ада (Мол) – Кикинда) на простору окружења аутопута огледа се у повезивању привредних потенцијала у домену пољопривреде и пратеће индустрије.
4. Коридори магистралних и регионалних путева на простору Врбаса, а у окружењу аутопута Е-75 могу се посматрати са више аспеката (локалног регионалног и субрегионалног) јер саобраћајни капацитет (изграђени и планирани) то омогућују или ће омогућавати и виши ниво саобраћајне услуге када се реализују путеви установљени Просторним планом Србије.
5. Коридор регионалног пута број Р-104 (Оџаци-Змајево-Сириг-Жабалњ) је локалног значаја у односу на аутопут Е-75 с тим да он је врло сигнификанат у мрежи путева Војводине, јер овим подручјима омогућава приступ аутопуту преко установљене петље.
6. У зони Новог Сада аутопут Е-75 је главни апсорбер саобраћајног оптерећења у даљинском саобраћају, јер на простору Новог Сада настају следећи категорисани путни правци:
  - Магистрални пут М-22.1 Суботица – Нови Сад – Београд је основни алтернативни правац аутопута и саобраћајно је најинтензивнији јер су

присутне све структуре кретања (изворно циљни, транзити и сл.) као и све структуре возила. На простору Новог Сада се мора изградити нова траса како би се минимизирали негативни утицаји повећаног интензитета саобраћаја на ниво урбаног живљења.

– Магистрални пут бр. 7 (Бачка Паланка – Нови Сад – Зрењанин) дијаметрално пресеца овај простор и аутопут и кумулише сва кретања у зони Новог Сада ка аутопуту. Овај пут је врло значајан у саобраћајној матрици Новог Сада, јер кумулише значајан обим изворно-завршних кретања и усмерава их до жељених одредишта.

– Магистрални пут М.21 (Нови Сад – Рума – Шабац) радијално настаје на простору Новог Сада па се планира његова доградња до аутопута Е-75 како би сви моторизовани комитенти упућени на овај правац могли директно са аутопута Е-75 да иду ка жељеним одредиштима. Овај путни правац се мора реконструисати и модификовати (нарочито преко Фрушке Горе), да би се успоставио ниво саобраћајне услуге утврђен Просторним планом Републике Србије.

– Регионални пут бр. 102 (Нови Сад – Бачки Петровац), регионални пут бр. 127 (Руменка – Врбас), регионални пут Р-107 (Петроварадин – Беочин), регионални пут Р-110 (Нови Сад – Каћ – Тител) и регионални пут Р-120 (Нови Сад – Темерин – Бечеј) чине систем радијалних регионалних путева који настају на простору Новог Сада и воде ка окружењу тј. ка већим извориштима роба или значајнијим путевима у окружењу. Значај ових путева у повезивању подручја кроз који пролазе је евидентан, с тим да се они повезују са аутопутем преко већ установљених петљи.

На простору Новог Сада егзистирају и системи локалних и некатегорисаних путева који су микроразличити у односу на саобраћај на аутопуту, с тим што се на простору Новог Сада планира изградња паралелне сервисне саобраћајнице поред аутопута која би кумулисала сав саобраћај око аутопута и водила га до петљи за укључење на аутопут односно ка жељеним одредиштима.

7. Просторна веза М-22.2 и регионални путеви Р-106 (Рума – Инђија – Сланкамен) и Р-106 (Голубинци – Стара Пазова – Стари Бановци) и локални путеви Стара Пазова – Војка – Е-70 и локални пут Војка – Нова Пазова – Е75 и локални пут „подунавље“ Стари Бановци – Нови Бановци – Батајница – Угриновци – Е-70 су само унија путева у окружењу који имају везу са аутопутем Е-75 и остварују своје локалне захтеве у односу на кретање ка окружењу, користећи све погодности аутопута у домену комфора и безбедности вожње.

8. Обезбеђење бицикличких коридора:

– бр. 11 који полази од Келебије кроз Суботицу, Палић (Језеро – хотел), Бања Кањижа, Бечеј (Дворац „Дунђерски“), Ергела „Ћезе“, Меленци – Бања Русанда, Зрењанин (Царска Бара) – хотел Томашевац, Уздин језера (народне

рукотворине, Идвор-музеј Михајла Пупина), Ковачица (наивно сликарство), Панчево (Београд), Ковин (Делиблатска Пешчара), Смедерево (тврђава), Пожаревац (Љубичево, Барли, Етно село – хотел), Деспотовац (Манастир Манасија, Ресавска пећина), Раваница, Ђуприја, Појате, Ражањ, Делиград, Алексинац, Ниш (Медијана Ћеле Кула – хотел), Нишка Бања, Гаџин Хан, Свође, Црна Трава, Власина (Парк Природе, резервати питке воде – хотел), Сурдулица, Врњачка Бања, Врање, Манастир Прохор Пчињски (хотел) завршетак Коридора кроз Србију и

– бр. 4 који пролази од Бачког Брега поред ловишта кроз Сомбор, Оџаци, Бач, Ловиште Карађорђево, Бачку Паланку, Нови Сад (разно – хотел), Петроварадин, Фрушка Гора (манастири или преко Беочина), Рума (могућност преко Пећинаца до Обедске баре, заштићено подручје птица мочварица), Голубинци, Нова Пазова, Батајница, Земун, Веоград (разно – хотели), Панчево, Ковин, Смедерево, Пожаревац (Сребрно језеро – хотел), Голубац (Стари Град), Лепенски Вир (археолошко налазиште – хотел), Доњи Милановац, Дунавска магистрала, Трајанова табла, Текија, Караташ (хидроцентрала Ђердап – гранични прелаз), завршетак Коридора кроз Србију.

## *2.2. Режим коришћења простора и критеријуми заштите животне и природне средине*

На предметном простору се предвиђају одређени режими коришћења, у складу са одредницама Просторног плана Републике Србије, а уз уважавање постојећих садржаја. С обзиром да се претпоставља да ниједан локалитет или предео неће бити у I категорији загађености, издиференцираће се следеће категорије режима:

1. други ниво загађености тј. повремено прекорачење граничних вредности загађивања класичним загађивачима, уз елиминацију радијационог загађивања, загађење канцерогеним и мутогеним средствима се може очекивати у Суботици, која представља великог загађивача;
2. трећи ниво загађености обухвата локалитете у којима нема прекомерног загађења токсичним материјама и штетним енергијама, али се могу појавити прекомерна бука, непријатни мириси, индустријски и комунални отпад и саобраћај; у овој категорији загађености се може појавити Врбас, као средњи загађивач и садашњи водотоци IV класе;
3. четврти ниво загађености подразумева загађења од прехранбене и текстилне индустрије и осталих индустрија са уграђеним системима за пречишћавање ваздуха и вода, великих сточних фарми, прекомерног оптерећења простора у туристичким зонама, као и приградских зона насеља у другој и трећој категорији и овакво стањеквалитета животне средине се

може очекивати у Новом Саду, Србобрану, Бачкој Тополи, Старој Пазови и дуж линије магистралних путева и пруга;

4. пети ниво загађености се може појавити у подручјима већег туристичког оптерећења, приградским зонама са постојећом неконтролисаним викенд изградњом и коридорима локалних путева и железничких пруга;

5. шести ниво загађености обухвата сеоска насеља, подручја са природном деградацијом простора (еродирани површине, заслањена земљишта, клизишта, плавни терени, зоне око историјских споменика са контролисаним антропооптерећењем, акваторије вештачких акумулација);

6. седми ниво загађености се може очекивати у подручјима мање интензивне шумске експлоатације и ливадског и пашњачког сточарства – у мочварним земљиштима, ловним подручјима, деловима националног парка ван резервата, у парковима природе и парк шумама;

7. у осмој категорији режима се налазе строги природни резервати, споменици природе, подручја заштићена међународним конвенцијама и стрми одсеци.

### *2.3. Усмеравање демографских процеса, насељавање становништва и мрежа насеља*

Остварење циљева развоја и организације мреже насеља условљено је правцима развоја и размештаја најзначајнијих привредних и друштвених делатности у ширем окружењу.

Основне циљеве и задатке за будући развој и размештај насеља и центара на подручју обухваћеном Планом сачињавају:

– подстицање даљег развоја постојећих и стварање нових центара (полова развоја), уз усмеравање промена у структури делатности центара, са циљем да се остваре што повољнији односи између производних и непроизводних делатности;

– тежња ка формирању равномерније размештене мреже центара, која ће омогућити ширење и интензивнији процес урбанизације, као и смањење разлика у нивоима социо-економске развијености и насељености појединих делова подручја,

– тежња ка равномернијем размештају центара услуга, њиховој даљој децентрализацији и приближавању корисницима, уз смањење разлика у условима и стандардима коришћења,

– подстицање стварања заједнице насеља, различитих величина и садржаја заједничких интереса,

– развој центара оваквих заједница насеља треба усмерити тако да они буду носиоци везе у мрежи центара и насеља, пружања услуга за задовољавање разноврсних потреба становништва, али и основни покретачи трансформације мреже околних насеља.

Један од најзначајнијих проблема који ће се решавати је депопулација у северним општинама коридора, а стагнација броја становника у централном и јужном делу.

Траса аутопута Е-75 пролази кроз неколико најразвијенијих општина у Војводини. За општине кроз које пролази аутопут Е-75 прогнозиран је веома благ пад укупног броја становника, што ће посматрано у целини за ове општине представљати лимитирајући фактор интензивнијег економског развоја, који ће бити инициран реализацијом овог пројекта.

У постављању концепције развоја и организације будуће мреже насеља и мреже центара на подручју обухваћеном овим Планом требало би поћи од:

- постојећих и потенцијалних фактора насељавања и агломирања активности и становништва;
- карактеристика постојеће мреже насеља и центара, процеса у њој, као и тенденција ових процеса;
- циљева и нивоа развоја главних-водећих привредних активности, њиховог размештаја на посматраном подручју;
- теоријско-планерских сазнања и искустава о рационалним врстама (ступњевима) заједница насеља, о величини и садржају делатности у овим заједницама, као и о односу центара и осталих насеља у мрежи.

У зависности од садржаја, структуре и величине гравитационе зоне, према Просторном плану Србије, у коридору се издваја шест нивоа центара:

1. макрорегионални центар – Нови Сад;
2. регионални центар – Суботица, са гравитационом зоном која покрива три и више општина;
3. субрегионални центар – Врбас, са гравитационом зоном која покрива и делове подручја суседних општина;
4. развијенији градски центри са израженим централним функцијама – Бачка Топола и Инђија;
5. већи градски центри са развијенијом структуром делатности и комплексном структуром услуга – Кањижа и Србобран и
6. остали градски центри – Мали Иђош, Темерин и Стара Пазова.

Циљеви развоја мреже насеља у наредном периоду су:

- ублажавање процеса депопулације у северним општинама коридора;

– стимулисање развоја мањих градских центара ради постизања веће концентрације становништва.

Остваривањем ових циљева смањио би се популациони притисак на веће центре, што би био један од услова за развој квалитетније структуре функција у овим центрима, побољшање урбанистичке ситуације и решавање комуналних проблема.

У вези са развојем села, утврђују се следећи циљеви:

- заустављање депопулације и погоршања демографске и социјалне структуре сеоских подручја;
- побољшање комуналног и социјалног стандарда и квалитета живљења на селу;
- очување и унапређење еколошких, културолошких и других вредности у сеоским насељима.

Пројекције становништва по општинама кроз које пролази аутопут Е-75 су део пројекција које су израђене за целу територију Србије, ради доношења Просторног плана Републике, с тим што су пројекције продужене до 2021. године. Пројекције развоја становништва општина кроз које пролази аутопут Е-75 рађене су на основу сагледавања досадашњег демографског развоја општина, као и на основу постављених хипотеза о фертилитету, морталитету и миграцијама.

### **Хипотеза о фертилитету**

Усвојена је хипотеза дата приликом израде Просторног плана Републике Србије о опадајућој општој стопи фертилитета. То значи да је претпостављено да ће фертилитет у 2021. години износити само 1,6 деце по породици.

### **Хипотеза о морталитету**

Усвојена је хипотеза дата приликом израде Просторног плана Републике Србије. Претпостављено је да ће се морталитет и даље смањивати и да ће очекивано трајање живота мушкараца порастати на 73,5 година, у 2021. години, а жена на 80 година.

### **Хипотеза о миграцијама**

Претпостављено је да ће у читавом пројектованом периоду општине кроз које пролази аутопут Е-75 имати уравнотежен миграциони салдо.

На основу ових хипотеза и очекиваних позитивних кретања у друштвено-економском развоју за период до 2021. године, за општине кроз које пролази аутопут Е-75 прогнозиран је веома благ пад укупног броја становника по просечној годишњој стопи од 0,06%.

Према овој пројекцији пораст укупног броја становника очекује се у општинама Врбас, Стара Пазова, Темерин, Нови Сад и Инђија, док се у осталим општинама наставља депопулација.

#### КРЕТАЊЕ УКУПНОГ БРОЈА СТАНОВНИКА

ОПИС	1991	2021	Индекс	Стопа раста
Кањижа	30 692	27 548	89.8	- 0.36
Суботица	150 266	140 131	93.3	- 0.23
Бачка Топола	40 483	36 033	89.0	- 0.39
Мали Иђош	14 375	13 188	91.7	- 0.29
Србобран	17 274	15 510	89.8	- 0.36
Врбас	46 382	48 211	103.9	0.13
Темерин	24 901	25 230	101.3	0.04
Нови Сад	264 534	267 343	101.1	0.04
Инђија	44 148	44 606	101.0	0.03
Стара Пазова	57 621	59 887	103.9	0.13
Укупно	690 680	677 687	98.1	- 0.06

#### *2.4. Утицај инфраструктурног коридора на привредни развој окружења*

Подручје обухваћено израдом овог Плана припада појасу интензивног развоја II степена (према одредбама Просторног плана Републике Србије), са развијеним индустријским центрима. Северни део овог подручја у погледу пољопривредне производње има карактеристике сточарско-воћарско-виноградског макрорејона, док преостали део припада ратарско-сточарском макрорејону. Унутар простора обухваћеног Планом, Нови Сад и Суботица се истичу као центри са најразвијенијом и најкомплекснијом привредном структуром. Врбас је изразити индустријски центар, док су Бачка Топола и агломерација Стара Пазова – Инђија центри секундарног



значаја са релативно развијеном привредном структуром и израженијом динамиком развоја.

Посебан значај у развоју овог подручја имаће:

- агроиндустријски сектор, са програмима примарне и финалне производње у области ратарске, сточарске и воћарско – виноградарске производње, као и програм производње здраве хране,
- секундарни сектор са развијеном индустријом и грађевинарством,
- угоститељско-туристичке, рекреативне и сервисно-саобраћајне активности.

Основна карактеристика структурних промена привреде овог подручја биће индустријализација путем модернизације, односно замене постојећих технологија новим технологијама у области индустријске производње, те развојем и применом индустријских метода рада у пољопривреди, грађевинарству, малој привреди и другим привредним областима.

Посебан ефекат имаће увођење информационих технологија, чије могућности у знатној мери мењају основе територијалне алокације производних капацитета, проширују могућности економске валоризације фактора производње мањег обима концентрације и омогућују њихову лакшу интеграцију у велике производне системе. На овај начин олакшава се могућност ширења индустријских капацитета са малим обимом специјализоване производње у мања насеља, чиме се убрзава процес урбане трансформације ових насеља.

У домену пољопривреде овај регион биће усмерен у правцу производње здраве хране у условима сувог ратарења и наводњавања. Губитак обрадивих површина изазван изградњом аутопута и пратећих садржаја биће супституисан интензификацијом пољопривредне производње на преосталим површинама, пре свега применом савремених агротехничких мера у обради земљишта, рационалним и адекватним ђубрењем органским и минералним ђубривима, наводњавањем и одабирањем сорти високог генетског потенцијала.

#### 2.4.1. Утицај инфраструктурног коридора на развој туризма

Стање потенцијалних туристичких вредности на простору обухваћеном Планом аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 је релативно задовољавајуће. Од природних вредности већи значај имају заштићене целине, ловна дивљач и термоминералне воде у бањи Кањижи. Од антропогених вредности најзначајније су оне лоциране у градским насељима (Нови Сад, Сремски Карловци, Суботица, Бачка Топола), затим фрушкогорски манастири и посебна целина „Зобнатица“. Међутим,

туристичка опремљеност тих простора је претежно незадовољавајућа и не погодује укључивању у туристичку понуду међународног значаја.

Као општа констатација се може навести да постојећа и пројектована траса аутопута Е-75 и аутопута Келебија – аутопут Е-75 пролазећи кроз централне делове Војводине, тангира територије које имају потенцијалне туристичке вредности, али које до сада нису у довољној мери стављене у функцију туризма, поготово не транзитног.

На основу оцене стања туристичког потенцијала на простору обухваћеном Планом као и могућности њиховог бржег активирања у склопу укупне туристичке понуде овог подручја, основни циљеви развоја су:

- развој туризма у широј зони аутопута прилагодити потребама других туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на међународном аутопуту поставља у погледу удобности и пријатности путовања,
- уређење и опремање уже зоне аутопута треба прилагодити свим категоријама путника, а просторни размештај тих локалитета ускладити са међународним стандардима.

Планирање развоја туризма на територији која је обухваћена Планом у складу је са основним поставкама датим у Просторном плану Србије.

Шира зона аутопута, односно подручје обухваћено Планом, се налази у северној туристичкој зони (С) и припада туристичкој регији Фрушка гора (С1) (са Дунавом, Новим Садом, Петроварадинском тврђавом) и Горња Тиса (С3) (са каналима ДТД, Суботичко-хоргошком пешчаром, Палићким и Лудошким језером, насељима Суботица, Палић, Кањижа са бањом, Чантавир, Зобнатица, салаши и гранични прелази Хоргош и Келебија). У наредном планском периоду реално је очекивати да ће туристички развој бити интензивнији него до сада и да ће имати позитиван тренд.

Најинтензивнији развој се очекује у ширем подручју Новог Сада, Сремских Карловаца и у Суботици са околином. Осим ова два примарна центра, интензивнији развој се очекује у Бачкој Тополи са „Зобнатицом“ и Кањижи са Хоргошем. У овим већим центрима доћи ће до формирања целовитих туристичких производа конкурентних и на иностраном туристичком тржишту.

У ужој зони, непосредно уз аутопут, развој туризма је потребно прилагодити захтевима транзитних путника. Обзиром да је садашња туристичка опремљеност изграђеног дела аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 непотпуна, и да се очекује изградња и друге трасе аутопута неопходно је интензивније и садржајније туристичко опремање аутопута, као и пружање потпуних туристичко-угоститељских услуга транзитним путницима. Реално је очекивати да ће се повећати број корисника аутопута, што ће условити и интензивније коришћење пратећих услужних садржаја.

Најинтензивнији промет саобраћаја биће на деоницама пута Келебија – аутопут Е-75, Хоргош – Бачка Топола и Нови Сад – Београд, где се планира и највеће повећање броја туристичких лежајева са просечном искоришћеношћу капацитета у смештајним објектима од 45-60%.

У погледу размештаја туристичких садржаја у ужој зони аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75, постоји јединствена окосница развоја, па је у тој зони испланиран систем локалитета. На ширем подручју обухваћеном Планом, просторни размештај туристичких локалитета и центара усклађен је са постојећим програмима развоја туризма у свакој општини. Туристички центри и локалитети међународног значаја су: Суботица са широм околином (Палић, Лудош, Суботичке шуме), Кањижа са бањом, Бачка Топола са „Зобнатицом“, Нови Сад и Сремски Карловци са својим атрактивним и туристички вредним окружењима дуж Дунава и на Фрушкој гори.

Туристичко-рекреативни локалитети регионалног значаја ће бити: Суботичке шуме, Зобнатица, „Панонија“, Чортановци, Ковиљ. На њима ће се одвијати туризам независно од транзитног туризма на аутопуту.

#### IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ

##### *НАПОМЕНА ИЗДАВАЧА:*

*Уредбом о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", број 143/2014), у глави IV, Одељак 1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система замењен је новим Одељком 1. (види члан 4. Уредбе - 143/2014-3).*

*Уредбом о изменама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", број 81/2015), у глави IV, Одељак 1, тачка 1.1, измењена је подтачка 1.1.1. (види члан 1. Уредбе - 81/2015-22).*

### **1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система**

#### *1.1. Положај коридора аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75*

##### 1) Деоница Хоргош – Суботица север

Деоница аутопута Е-75 Хоргош – Суботица север је дужине km 16+844 (од стационаже km 0+000 до стационаже km 16+844). Аутопут на овој деоници

је у облику плитког насипа на равничарском терену, тако да омогућује правилну обликованост трасе аутопута која има задовољавајуће карактеристике, а које омогућују рачунску брзину од 120 km/h. Ова деоница има просторно пружање ван урбаних простора, тј. кроз атар.

Аутопут се на овој деоници денивелисано укршта (у облику петље) са Р-119<sup>1</sup> на стационачи km 4+241 и са М-22.1<sup>1</sup> (државна граница са Мађарском – Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Нови Сад – Београд) на стационачи km 16+844. Од осталих саобраћајних капацитета аутопут на овој деоници пресеца међународну једноколосечну пругу (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – државна граница – (Kelebia) на стационачи km 16+810.

М-22.1<sup>1</sup> (Хоргош–Суботица) је паралелан путни правац аутопуту на овој деоници и представља алтернативни путни правац.

Да би се обезбедило правилно саобраћајно комуницирање у окружењу аутопута, као и извршење транспортног рада у оквиру руралних средина са леве и десне стране аутопута, постоји шест денивелација у виду натпутњака, преко којих се остварују везе у систему некатегорисаних атарских путева.

На km 0+000 - 1+126 израђен је гранични прелаз „Хоргош“. На km 4+241 изграђена је петља „Хоргош“. На km 10+000 изграђена је чеона наплатна станица. На km 16+844 изграђена је петља „Суботица север“.

-----

<sup>1</sup>Донета је Уредба о категоризацији државних путева („Службени гласник РС“, бр. 105/13 и 119/13); у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-119 је ДП Iб реда бр. 13; М- 22.1 је ДП IIа реда бр. 100; аутопут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.

## 2) Деоница Суботица север – Жедник

Деоница Суботица север – Жедник је укупне дужине 20 846 km тј. од стационаче km 16+844 до стационаче km 37+690. Аутопут Е-75 на почетку ове деонице формира леву кривину којом креће са севера ка југу, да би затим траса постала испружена и одлично прилагођена геоморфолошким и природним условима (Палићко и Лудошко језеро). Основни облик земљаног трупца аутопута Е-75 дуж ове деонице је у насипу просечне висине око 1,5 m, али са возно – техничким карактеристикама које омогућују брзину кретања око ограничења 120 km/h.

Аутопут Е-75 на деоници од Суботице север до Жедника пресеца М-22.1<sup>2</sup> (Суботица–Хоргош) на стационачи km 16+844. Аутопут Е-75 на стационачи km 23+145 пресеца у денивелацији у облику петље „стару трасу М-24“<sup>2</sup> (Суботица–Сента), тј. пут Суботица – Палићко језеро. На стационачи km 26+600 постоји денивелација у облику петље где се укршта аутопут и нова траса магистралног пута М-24 Келебија–Суботица.

Аутопут Е-75 на стационачи km 25+400 пресеца пругу Банатско Милошево – Сента – Суботица у облику денивелације – надвожњака где је омогућен профил према захтевима железнице.

Дуж ове деонице су изграђена четири денивелисана укрштања у облику натпутњака, од тога три пресецају општинске путеве и један који омогућује одвијање саобраћаја некатегорисаним (атарским) путевима, чиме се остварују везе руралних средина и сировинског залеђа. Аутопут на стационачи km 19+385 пресеца општински пут бр. 05 „Кањишки пут“, а на стационачи km 33+590 општински пут бр. 14 „Чантавирски пут“.

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

У зони града Суботице изграђене су три петље „Суботица север“, „Суботица исток“ и „Суботица југ“. На km 26+600 на петљу „Суботица југ“ надовезује се планирани аутопут за Келебију („Y“ крак).

-----

<sup>2</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-108 је ДП IIа реда бр. 109; Р-119.1 је ДП IIб реда бр. 303; Р-119 је ДП IIа реда бр. 105; М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; М-24 је ДП IIб реда бр. 300; аутопут Е-75 је ДП Ia реда бр. 1.

### 3) Деоница Жедник–Врбас

Деоница Жедник–Врбас је дужине 43 269 m и пружа се од стационаче km 37+690 до стационаче km 80+959. Аутопут на овој деоници има испружену трасу по равничарском терену, обликовану у благим кривинама које пружају угодност и комфор вожње. Обликованост трасе и елементи пута у потпуности задовољавају све параметре вожње дуж аутопута (рачунска брзина, прегледност, као и одличне услове за ноћну вожњу).

Аутопут Е-75 дуж ове деонице прво пресеца Р-119.1<sup>3</sup>, Жедник–Чантавир–Торњош на стационачи km 37+690 у облику денивелисаног укрштања – петље и ово укрштање је микрорегионалног значаја (петља „Жедник“).

Аутопут Е-75 на стационачи km 50+103 пресеца Р-119<sup>3</sup> Бачка Топола – Сента у облику денивелације – петље и омогућује везу са окружењем, чиме је омогућено субрегионално повезивање (петља „Бачка Топола“).

Аутопут Е-75 на стационачи km 60+100 пресеца планирани државни пут Осијек – Сомбор – Мали Иђош – Ада (Мол) – Кикинда – граница са Румунијом у облику планиране денивелације – петље чиме је омогућено субрегионално повезивање.

Аутопут Е-75 пресеца Р-108<sup>3</sup> Бачка Топола – Бечеј на стационачи км 54+340 и то у облику натпутњака, мада се кроз мрежу локалних путева Бачке Тополе остварује веза са аутопутем Е-75.

Планирано је побољшање повезаности Бечеја са аутопутем на мрежи, на начин да се изгради источни крак обилазнице Бачке Тополе у дужини 2,4 км и повезивањем Р-108<sup>3</sup> са постојећом петљом „Бачка Топола“ на аутопуту, или када се изгради планирана петља „Мали Иђош“ на км 60+100 планира се изградња нове деонице пута у дужини 10,6 км (веза Р-1083 и М-22.1<sup>3</sup> и планиране петље „Мали Иђош“).

Аутопут на стационачи км 70+846 пресеца М-22.1<sup>3</sup> Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Србобран – Нови Сад у облику денивелисаног укрштања – петље чиме се остварује веза са окружењем.

М-22.1<sup>3</sup> је основни алтернативни путни правац аутопута који омогућује кретање у овом правцу без наплате путарине. На овом месту имамо могућност искључења или укључења у систем наплате путарине дуж аутопута Е-75.

-----

*<sup>3</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: Р-108 је ДП IIа реда бр. 109; Р-119.1 је ДП IIб реда бр. 303; Р-119 је ДП IIа реда бр. 105/IIа реда бр. 108; М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; М-24 је ДП IIб реда бр. 300; аутопут Е-75 је ДП Ia реда бр. 1.*

#### 4) Деоница Врбас – Нови Сад север

Деоница Врбас – Нови Сад север се пружа од денивелисаног укрштања – петље аутопута Е-75 и М-3<sup>4</sup> Врбас–Србобран, тј. на стационачи км 80+959 и пружа се до планиране прикључне наплатне станице „Нови Сад север“ км 109+282.

Аутопут на овој деоници има облик земљаног трупа у облику плитког насипа са трасом на равничарском терену који пружа готово оптималне услове за обликовање трасе и вођење саобраћаја. Ова деоница аутопута има пружање ван урбаних и руралних простора.

Аутопут Е-75 се на стационачи км 81+503 укршта са каналом система Дунав–Тиса–Дунав, где омогућава пловност пловила, као и везу између атара, а обезбеђује и пролаз за дивљач. Овај правац се наставља тако да на стационачи км 82+200 аутопут прелази изнад пруге Бечеј – Врбас обезбеђујући попречни профил пруге према условима надлежне железничке институције.

На стационачи км 93+724 аутопут Е-75 се пресеца са Р-104<sup>5</sup> Змајево–Сириг–Жабал и то у виду денивелације – петље која омогућава субрегионалну везу између важнијих привредних центара.

Аутопут на овој деоници има два паралелна правца М-22.1<sup>5</sup> и Р-127<sup>5</sup> који омогућују кретања возила без плаћања путарине.

Дуж ове деонице је изграђено пет денивелација у облику натпутњака где атарски путеви преко аутопута повезују сировинско залеђе – атаре са руралним срединама.

На деоници аутопута Жедник–Врбас има четири денивелације – петљи и десет денивелација у виду натпутњака, од тога три натпутњака обезбеђују функционисање локалних путева, док седам натпутњака обезбеђује функционисање система атарских путева око аутопута без већих нултих вожњи до околних урбаних центара.

Аутопут Е-75 на овој деоници пресеца значајан железнички правац који гравитира регионалном центру Новом Саду тј. пресеца пругу (Нови Сад) – Распутница Сајлово – Римски шанчеви – Орловат стајалиште на стационачи km 110+116. Ова денивелација у виду надвожњака израђена је према условима железнице, с тим да је вођено рачуна о економичности изградње објеката. Овај објекат омогућује и кретање дивљачи са једне на другу страну аутопута.

-----

<sup>4</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-3 је ДП Iб реда бр. 15; М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; Р-104 је ДП IIа реда бр. 112; Р-127 је ДП IIа реда бр. 113; аутопут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.

<sup>5</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-3 је ДП Iб реда бр. 15; М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; Р-104 је ДП IIа реда бр. 112; Р-127 је ДП IIа реда бр. 113; аутопут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.

#### 5) Нови Сад север – Инђија

Ова деоница аутопута Е-75 се пружа од петље „Нови Сад север“ тј. стационаче km 109+282, до петље „Инђија“ тј. стационаче km 151+975 и она је укупне дужине 42 693 m.

За деоницу аутопута од Новог Сада до Инђије је карактеристично да на почетку аутопут има карактеристике равничарске трасе, да би при прелазу реке Дунав прешао на брежуљкасту трасу преко обронака Фрушке Горе и поново, на простору општине Инђија, попримио карактеристике равничарске трасе (са благом купираношћу терена). За целу деоницу можемо рећи да има задовољавајуће путне елементе и то у односу на брзину, с тим да има дуги успон на мост преко Дунава и обронака Фрушке Горе, који знатно смањује просечну експлоатациону брзину (нарочито код тешких возила), посебно у смеру од Новог Сада ка Београду. За ову деоницу је карактеристично и то да

се експлоатациони елементи пута током годишњих доба мењају, тј. током зимског периода брзина саобраћајног тока је знатно мања због утицаја ветра, падавина, снежних наноса, поледице и магле.

У зони Новог Сада паралелно уз аутопут изграђене су обострано сервисне саобраћајнице и то од km 109+282 до km 117+542, укупне дужине 8,26 km које су повезане петљама, а на северу и југу на крајевима сервисних саобраћајница планиране су бочне наплатне станице. На деоници од km 109+282 до km 112+180 комплетирана је изградња аутопута, сервисних саобраћајница, петље „Нови Сад север“ и надвожњака на железничкој прузи Нови Сад – Тител – Бечеј.

Аутопут Е-75 на стационачи km 112+180 пресеца трасу М-22.1<sup>6</sup> и градске магистрале у облику денивелисаног укрштања – петље „Нови Сад центар“.

На стационачи km 114+682 аутопут пресеца М-7<sup>6</sup> Нови Сад – Зрењанин и то у облику денивелисаног укрштања петље. На овој деоници је планирана и петља обилазнице око Новог Сада на стационачи km 119+200 са омогућавањем кретања ка М-22.1<sup>6</sup> и М-21<sup>6</sup>, као и Р-107<sup>6</sup> (планирани коридор М-21<sup>6</sup> са новим мостом на Дунаву).

На овој деоници аутопута на стационачи km 130+004 формирана је петља „Ковиљ“ где се укршта аутопут са Р-122<sup>6</sup> (Сента – Бечеј – Шајкаш – Е-75) док је са друге стране општински пут Ковиљ – Нови Сад.

На стационачи km 142+902 постоји денивелација у облику петље где се аутопут укршта са општинским путем Бешка – Крчедин, тј. овом петљом се остварује веза са системом некатегорисаних путева у окружењу и насељем Бешка.

На стационачи km 147+210 постоји денивелација у облику петље тј. у облику преплета, где се остварује веза аутопута Е-75 и М-22.1<sup>6</sup>, а преко М-22.2<sup>6</sup> који их просторно повезује (петља „Марадик“).

Аутопут Е-75 на стационачи km 115+253 пресеца (Подбара) – Распутница 3 – Распутница 2 – (Каћ) на коју се наставља индустријски колосек НИС а.д. Нови Сад и то у виду денивелисаног укрштања – надвожњака, са обезбеђењем профила железничке пруге према условима железнице.

Аутопут Е-75 на стационачи km 138+459 пресеца пловни пут реке Дунав дугом континуалном конструкцијом моста која задовољава захтеване габарите пловног пута за све меродавна пловила на реци Дунав.

Мост на Дунаву је изграђен као „Мост близанац“ за сваку траку аутопута.

На km 136+596 изграђен је мост „Аркањ“ у инундацији Дунава.

На овој деоници аутопута егзистира девет натпутњака различитог значаја, од којих су два натпутњака категорисаних путева и седам натпутњака у систему некатегорисаних атарских путева.



-----  
<sup>6</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-21 је ДП Iб реда бр. 21; М-7 је ДП Iб реда бр. 12; М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; М-22.2 је ДП IIа реда бр. 125; Р-122 је ДП IIа реда бр. 114; Р-107 је ДП IIа реда бр. 119; аутопут Е-75 је ДП Iа реда бр. 1.

б) Деоница Инђија – Батајница

Ова деоница аутопута настаје од денивелације – петље аутопута и Р-109<sup>7</sup> (Инђија – Стари Сланкамен), тј. од стационаже km 151+975 до стационаже km 176+000 (граница подручја Београда), а дужина ове деонице износи 25 025 m.

Аутопут на овој деоници је у плитком насипу на равничарском терену, тако да обликованост трасе омогућава остварење великих брзина уз задовољавајући ниво саобраћајне услуге и задовољавајући ниво безбедности саобраћаја.

Аутопут се на овој деоници укршта са Р-106<sup>7</sup> Стара Пазова – Стари Бановци и то у облику денивелације – петље на стационажи km 162+531.

На стационажи km 165+350 планира се денивелисано укрштање у облику петље аутопута и општинског пута Војка – Стари Бановци (петља „Нова Пазова“), чиме се остварује веза са системом општинских путева уз Дунав.

На стационажи km 170+510 планира се денивелисано укрштање у облику петље аутопута са општинским путем Батајница – Нови Бановци – Стари Бановци (петља „Нови Бановци“), чиме се такође остварује веза с системом општинских путева уз Дунав.

Ова деоница се завршава на стационажи km 176+000 у оквиру урбаног простора Батајнице на укрштању са путем М-22.1<sup>7</sup>, где настаје и одвајање магистрале ка Е-70 тј. М-17 (Е-70) Београд – Загреб.

Да би се обезбедило правилно функционисање атара у оквиру ове деонице аутопута од Инђије до Батајнице постоје четири денивелације у облику натпутњака, с тим да је један на нивоу локалног пута и три на некатегорисаним атарским путевима, који својом системском просторном организацијом задовољавају све захтеве руралних средина у окружењу при вршењу транспортног рада.

На овој деоници постоје путни објекти – мостови преко канала из основне каналске мреже, који омогућују кретање дивљачи са једне на другу страну атара.

-----  
<sup>7</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са

*постојећим ДП: Р-106 је ДП IIа реда бр. 127; М-1 (Е-70) је ДП Iа реда бр. 3 (Е-70); М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; Р-109 је ДП IIа реда бр. 126.*

#### 7) Деоница Келебија – Суботица југ

Деоница пута Келебија – Суботица југ је дужине km 23+618 (од стационаже km 0+000 на државној граници до стационаже km 23+618 на петљи „Суботица југ“). Пут је на овом путном сегменту на равном терену, који омогућује правилну обликованост трасе пута са задовољавајућим елементима обликованости трасе и задовољавајућим параметрима који обезбеђују висок ниво комфора и безбедности вожње. Ова деоница аутопута се пружа ван урбаних простора, тј. кроз атар. На просторну обликованост трасе, значајан утицај имају већ изграђени инфраструктурни капацитети и привредни објекти.

Спојни крак („У“ крак) на сегменту Келебија – аутопут Е-75 се на овој деоници пресеца са некатегорисаним путем на стационажи km 3+808, М-22.1<sup>8</sup> (Бачка Топола – Суботица) на стационажи km 17+689 и М-17.1<sup>8</sup> (Сомбор–Суботица) на стационажи km 12+765. Пут пресеца следеће путеве:

- општински пут бр. 01 – „Бајски пут“ на km 8+900;
- општински пут бр. 02 – „Горњи Таванкутски пут“ на km 9+617;
- општински пут бр. 15 – „Пачирски пут“ на km 14+835;
- општински пут бр. 14 – „Чантавирски пут“ на km 19+607;
- општински пут бр. 04 – „Биковачки пут“ на km 22+700.

Од осталих саобраћајних капацитета ова деоница спојног пута пресеца међународну железничку пругу:

- (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – државна граница – (Kelebia) на стационажи km 19+275 и то у облику денивелације – надвожњака,
- Суботица – Богојево – државна граница – (Erdut) на стационажи km 10+140 и то у облику денивелације – надвожњака,
- будућу пругу Суботица – државна граница (Csikéria) на стационажи km 6+286 и то у облику надвожњака.

Да би обезбедили правилно просторно и саобраћајно комуницирање у окружењу аутопута, као и правилно извршење транспортног рада у оквиру руралних средина са леве и десне стране обезбеђени су готово паралелни атарски путеви и денивелисање у облику натпутњака.

Дуж ове деонице аутопута планирани су пролази испод аутопута за дивљач у оквиру денивелисаног укрштања са железницом.

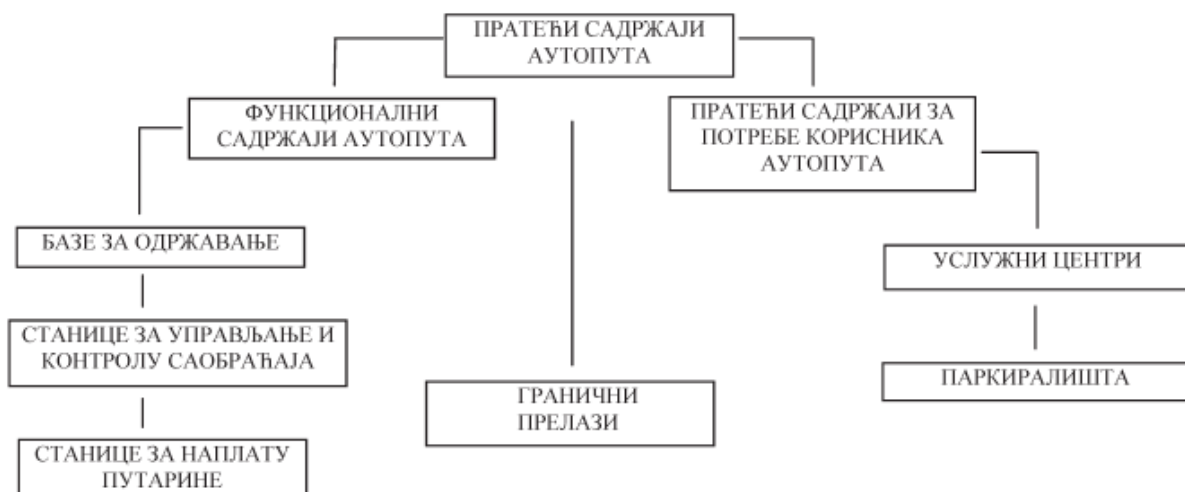
У I етапи изградиће се полуаутопут са укрштањима у два нивоа и кружним раскрсницама у нивоу што ће се дефинисати пројектном документацијом.

-----  
<sup>8</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; М-17.1 је ДП Iб реда бр. 12/ Iб реда бр. 11; Р-106 је ДП IIа реда бр. 127.

#### 1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-75

Пратећи садржаји су објекти уз аутопут, који имају улогу да омогуће што боље функционисање саобраћаја, као и да пруже садржаје за потребе корисника аутопута, тј. задовоље њихове потребе и захтеве, како би се обезбедило безбедније и комфорније путовање, или извршење транспортног рада.

Пратећи садржаји аутопута се могу поделити у две целине што се види из следећег блок дијаграма.



Пратећи садржаји државних путева представљају елементе који су његов интегрални део, али нису непосредно везани за основну функцију аутопута – кретање возила и извршење транспортног рада. Пошто је аутопут Е-75 највиша функционална категорија саобраћајних капацитета, сви пратећи садржаји по облику, изгледу, опремљености морају одразити ову чињеницу, уз поштовање свих европских стандарда.

Подела пратећих садржаја аутопута указује на битну разлику: функционални садржаји аутопута директно утичу на експлоатационе услове за одвијање саобраћаја и они су ниво обавезе управе аутопута у домену функционисања оваквог саобраћајног капацитета. Садржаји за потребе корисника имају индиректан утицај на ниво безбедности и комфора војње,

али имају и значајан допринос за постизање значајних економских ефеката и прихода.

Међутим обе групе пратећих садржаја аутопута морају бити прилагођене и подређене основној функцији аутопута: обезбеђење проточности, сигурности и удобности кретања и извршења транспортног рада.

Функционални садржаји аутопута обухватају све службе и објекте аутопута који директно утичу на експлоатационе параметре и услове на истом 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 аутопута подразумевају све објекте и функције који обезбеђују безбедније и комфорније путовање како возача тако и путника, али и омогућују остварење позитивних економских ефеката.

За прецизније дефинисање микролокалитета пратећих садржаја у коридору аутопута примениће се методологија просторног дефинисања садржаја на основу одређивања стационажа према референтном систему државне путне мреже (референтни систем).

## 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 аутопута Е-75 и пуштање у експлоатацију, захтевају ургентно организовање службе одржавања, јер се морају обезбедити прописани нивои квалитета свих елемената, као и континуирано праћење промена у домену одвијања саобраћаја дуж аутопута.

Потреба за организовањем база за одржавање проистиче из следећих чињеница:

- аутопут је саобраћајни капацитет у који су уложена значајна инвестициона средства која захтевају и одређени ниво инвестиционог одржавања;
- економски значај аутопута и саобраћаја који се одвија на њему за неку земљу и окружење не допушта прихватање ризика прекида одвијања саобраћаја;
- наплатом накнада путарине за коришћење аутопута, остварује се право поузданости за одвијање саобраћаја на високом нивоу услуга.

Основни критеријуми код утврђивања просторне дисперзије база за одржавање аутопута су следећи:

- аутопут је линијски инфраструктурни систем који дуж своје читаве трасе мора бити покривен зонама база за одржавање аутопута;
- технолошки и организационо јединична база за одржавање аутопута покрива деоницу 40-60 km (између појединих петљи);
- базу за одржавање аутопута је рационално лоцирати на местима на којима се омогућује њено дијаметрално деловање дуж аутопута, тј. готово идентично трајање интервенција лево и десно од базе;
- на избор локација за базу за одржавање аутопута утицај има и инфраструктурна опремљеност локација, јер ти трошкови утичу на градњу и експлоатацију рада базе за одржавање аутопута;
- поделе на зоне одржавања аутопута које припадају појединим базама за одржавање аутопута морају бити до денivelисаних раскрсница, како би се обезбедило безбедно и брзо окретање средстава за одржавање аутопута у зимским и летњим условима.

За нашу земљу је важно напоменути да је усвојен линијски систем одржавања и да су микролокације аутопута база углавном уз петље.

Основни садржаји базе за одржавање аутопута дати су следећим блок дијаграмом:

ОСНОВНИ САДРЖАЈИ БАЗЕ ЗА ОДРЖАВАЊЕ
<ul style="list-style-type: none"> <li>– складиште соли и агрегата</li> <li>– гараже теретних возила</li> <li>– складишта опреме и материјала</li> <li>– интерна пумпа за гориво</li> <li>– зграда управе и пратећих служби</li> <li>– радионица за оправку механизације</li> <li>– отворена складишта материјала</li> <li>– паркинг простор за запослене</li> <li>– простор за одлагање хаварисаних возила</li> </ul>

Горе наведени основни садржаји база за одржавање биће инкорпорирани у идејне пројекте на конкретним локацијама, с тим да ће се дати ближи обим и структура базе за одржавање, тако да се у оквиру ових објеката могу градити и објекти за контролу саобраћајне сигнализације и саобраћајно техничка опрема путева.

Дуж аутопута Е-75 планирано је пет основних база за одржавање путева које ће омогућити правилно одржавање и деонице пута Келебија – аутопут Е-75, а то су:

Бр.	Страна	Стационажа	Изграђеност	Катастарска општина	Назив
1.	десна	km 23+114	планирана	Биково	„Суботица исток“
2.	десна	km 50+100	планирана	Бачка Топола	„Бачка Топола“
3.	лева	km 112+200	планирана	Нови Сад	„Нови Сад“
4.	десна	151+800	планирана	Нови Карловци	„Инђија“
5.	лева	km184+783-188+680	планирана <sup>9</sup>	Батајница	„Батајница“

Код избора ових локација вођено је рачуна о задовољењу критеријума за рационално функционисање базе, критеријума који имају утицаја на функционисање путне деонице и осталих критеријума. Између напред наведених критеријума следећи се могу сматрати основним:

- близина урбаних простора – један је од основних критеријума јер организационо се комплементарно допуњује систем могућег кућног и дежурства у оквиру базе;
- комунална и инфраструктурна опремљеност – близина инфраструктурних коридора (пут, струја, вода) битно утичу на одабир локације. Нарочито је важна близина електронских комуникационих мрежа (факс, телефон, компјутер);
- еколошки услови – врло су значајни у очувању одрживог стања животне средине, нарочито у фази експлоатационог рада база, јер низ активности у склопу базе доноси потенцијалну опасност за деградацију животне средине, па се скуп техничких мера заштите мора спровести према условима надлежних институција.

-----  
<sup>9</sup> Планом детаљне регулације деонице државног пута I а реда бр. 1 (аутопут Е-75) Батајница - Добановци (сектор 1) овај садржај је дефинисан као База за одржавање возила, путева и објеката.

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

Планирани системи за контролу и управљање саобраћајем морају бити компатибилни са постојећим системима.

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 – 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 аутопута 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 државном 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 одвијање саобраћајног тока вратило у нормалу.

Засебним пројектним задацима се конституишу видео 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. Размештај контролних станица одредиће се пројектном документацијом.

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, полиција и сл.

### **Наплата путарине\***

**Наплата путарине је рационална експлоатациона варијанта само на путевима највишег ранга (тзв. даљински интернационални путеви), али и на аутопутевима са значајним саобраћајним оптерећењем. Увођењем наплате путарине дуж аутопута Е-75 мењају се планерски и пројектантски услови за одвијање саобраћаја, јер се мењају експлоатациони услови за одвијање саобраћаја. Обезбедиће се саобраћајни капацитет у ближем окружењу који ће омогућити одлазак у одредиште по сличном дужинском итинереру као аутопут, а то је у овом случају М-22.1 (ДП бр. 100) Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд и ДП II реда. Планиране су следеће станице за наплату путарине:\***

<b>Број *</b>	<b>Стационажа *</b>	<b>Изграђеност *</b>	<b>Тип*</b>	<b>Катастарска општина*</b>	<b>Назив*</b>
<b>1.*</b>	<b>km 27+650*</b>	<b>планирана*</b>	<b>чеона *</b>	<b>Биково*</b>	<b>„Суботица југ“*</b>
<b>2.*</b>	<b>km 160+060*</b>	<b>изграђена*</b>	<b>чеона *</b>	<b>Стара Пазова*</b>	<b>„Стара Пазова“*</b>

**Бочне прикључне наплате управљач пута ће организовати по свим петљама у коридору аутопута Е-75, што ће захтевати реконструкцију постојећих и изградњу нових петљи, и то на деоници аутопута између чеоних наплатних станица.\***

**На аутопуту Е-75 Суботица – Београд (Батајница) планирају се у перспективи две чеоне наплате, и то:\***

**– на km 27+650 „Суботица југ“,\***

**– km 160+060 „Стара Пазова“ коју треба реконструисати и проширити,\***

**као и бочна наплата у зони Новог Сада, која се планира на сервисној саобраћајници између петљи „Зрењанин“ и „Нови Сад центар“.\***

**Наплатна станица у изградњи на km 10+000 се укида по изградњи наплатне станице на km 27+650 у зони петље „Суботица-југ“ и пренамењује у паркиралиште.\***



**Постојећа чеона наплата „Сириг“ укида се и пренамењује у паркиралиште.\***

**Концепција наплате путарине на аутопутевима је опредељена кроз затворени систем.\***

**Затворени систем наплате путарине значи да сваки улазно излазни саобраћајни ток са и на аутопут пролази кроз наплатно место. Садашњи начин рада овог система је да се при уласку на аутопут добије идентификациона картица која бележи податке о улазу на аутопут, да би се по напуштању аутопута, а на основу података из картице плаћао одређени тарифни износ.\***

**Основна предност затвореног система је што се обухватају сви корисници аутопута без обзира да ли се ради о транзитном, регионалном или локалном саобраћају, а заобилазак наплате путарине се искључује.\***

**Затворени систем наплате путарине уводи се на деоници аутопута између наплатне станице „Суботица југ“ и наплатне станице „Стара Пазова“.\***

**У циљу повећања обима финансијског ефекта наплате путарине, али и скраћења времена задржавања, настали су нови системи који скраћују време задржавања (претплатне картице, чип картице и сл.) или уопште не задржавају возила ради наплате путарине (ТАГ – уређај за електронску наплату путарине). Технологија електронске наплате путарине омогућава да се возила не заустављају на наплатним рампама, већ се идентификује њихов пролаз путем транспондера који емитују сигнал и на основу шифре идентификације возила аутоматски се врши наплата или доставља рачун на наплату кориснику.\***

\*Службени гласник РС, број 81/2015

## ГРАНИЧНИ ПРЕЛАЗИ

Ове службе захтевају одговарајуће објекте у оквиру граничних прелаза, при чему ће њихова величина, садржај и остали захтеви бити дефинисани израдом одговарајуће урбанистичке и пројектне документације.

У оквиру аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 („У“ крак) постојаће међународни гранични прелази и малогранични гранични прелази у оквиру инфраструктурног коридора, и то међународни на аутопутевима и малогранични на постојећим путевима.

Функције граничног прелаза су:

а) Царинске формалности;

- б) Послови граничне контроле;
- в) Комерцијално-туристички послови;
- г) Сервисни послови.

а) Царинске формалности

Послови царинских формалности су активности које преузимају лица и царински органи у циљу примене царинских прописа којима се уређују поступци на самом граничном прелазу при уласку робе и путника у земљу (послови царинске контроле).

б) Послови граничне контроле

Послови граничне контроле су активности које обављају полицијски службеници граничне полиције у складу са Законом о заштити државне границе („Службени гласник РС”, број 97/08), (контрола улаза/излаза).

в) Комерцијално-туристички послови

Комерцијално-туристички послови, у принципу, 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 сервиси). Ови садржаји су пратиоци рада свих граничних прелаза и они се лоцирају према просторној организацији прелаза и у облику и величини који ће задовољити све потребне захтеве.

г) Сервисни послови

Сервисни послови су послови који својим радњама 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. Ови садржаји могу бити у блоку објеката, или уз поједине врсте служби и то у склопу целокупног просторног уређења граничног прелаза.

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 генерални став да уз веће урбане центре – градове, густина ових садржаја може бити и већа. Пратећи садржаји за потребе корисника уз аутопут Е-75 и аутопут Келебија – аутопут Е-75 су следећи:

- услужни центри (у даљем тексту: УЦ);
- паркиралишта.

#### Услужни центри

Објекти УЦ уз државни пут представљају најбогатији пратећи садржај за кориснике аутопута јер обезбеђују функције које омогућују корисницима државног пута активан и пасиван одмор, преноћишта, услуге исхране, освежења као и задовољење других услуга (телефонске услуге, туристичке услуге, тулинг услуге, оправке и одржавање возила и сл.). У склопу ових комплекса могу егзистирати и други садржаји као што су: маркети, специјализоване продавнице, мањи тржни центри, као и компатибилни садржаји чије постојање је економски исплативо на појединим локацијама. У оквиру ових комплекса постојаће и објекти за опслуживање возила горивом и пратећим материјалом, као и садржаји који ће обезбеђивати ниво техничке исправности свим структурама возила. Капацитети за снабдевање возила горивом по својој изграђености, опремљености и изгледу морају да прате стандарде за државне путеве. Уз ове комплексе могу постојати камп простори и простори за активну и пасивну рекреацију, као и простори за одмор са уређеним хортикултурним површинама, а све према Правилнику о стандардима за категоризацију угоститељских објеката за смештај („Службени гласник РС”, бр. 41/10, 103/10 и 99/12).

За ове комплексе је карактеристично да раде 24 часа непрекидно током године као и да омогућују комуницирање са странцима.

Обавезни саставни део овог комплекса су капацитети за снабдевање возила горивом, простори за стационирање возила (путничких, теретних и аутобуса) и то у обиму који се очекује са задовољавајућим степеном измене и чувања. Као могући садржаји у оквиру ових комплекса могу се планирати мотели као и сервиси за техничко одржавање возила.

Садржаји УЦ поред угоститељско-туристичких, су спортско-рекреативни и одморишно-забавни.

Обавезни садржаји УЦ на државном путу су:

- зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;

- паркинг за 50–60 путничких возила, 15–20 теретних и 5–8 аутобуса;
- јавна чесма, засебан јавни мокри чвор;
- информативно-технички пункт;
- места за одмор и седење и рекреацију;
- станица за снабдевање горивима (у даљем тексту: ССГ) уз УЦ.

Могући и пожељни садржаји УЦ су:

- мотел са 50–60 лежајева и рестораном капацитета до 100 места;
- сервис за оправке свих врста возила.

Обавезни садржаји ССГ су:

- улазна и излазна коловозна трака;
- пумпна станица са осам точионих места (шест за путничка возила - од тога три за бензин, два за дизел, једно за плин, и два 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;
- паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и четири аутобуса, са потребним пролазним тракама;
- 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.).

Оријентациона површина за комплексе УЦ-а износи око 3 ha.

На једној локацији УЦ-а може бити само једна доминантна функција пратећег садржаја (један мотел и/или једна бензинска станица) са једним улазом/излазом на аутопут. Паркинг површине у оквиру УЦ-а се рачунају у оквиру укупног броја паркинг површина, што ће рећи да се број паркинг места (у даљем тексту: ПМ) у оквиру ССГ (обавезни садржај – паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и четири аутобуса, са потребним пролазним тракама) уз УЦ не сабира већ се број паркинга ССГ допуњује са одговарајућим бројем када се изгради мотел (пожељни/могући садржај – допуна са 10–20 ПМ за путничка возила, четири ПМ за теретна возила 1–4 ПМ за аутобусе до комплетних паркинг површина у оквиру УЦ-а: 50–60 за путничка возила, 15–20 за теретна и 5–8 за аутобусе) у оквиру УЦ-а.

Ако се као пожељни садржај дефинише само сервис за поправку возила паркинг површине се посебно не планирају, већ се утврђују у оквиру манипулативних и приступних површина самог сервиса.

У зони града Новог Сада услужни центри, као и остали садржаји (велики тржни центри и сл.), могу се прикључивати на изграђене сервисне саобраћајнице паралелне уз аутопут које су повезане са петљама на аутопуту.

### Паркиралишта

Паркиралишта су уређени простори у оквиру пратећих садржаја аутопута који омогућују корисницима аутопута првенствено краће задржавање (15–30 мин.), уз пружање извесних услуга и могућност одмора. Основни садржаји овог комплекса су капацитети за стационирање свих структура возила, а по могућству и њихово сепаратно вођење и лоцирање. Ритам паркиралишта би требао да буде у распону 10–15 km, што зависи од микролокацијских услова и осталих садржаја на траси.

Паркиралишта се додатно комунално, инфраструктурно, партерно и луминарно опремају, како би површине за одмор пружиле одговарајући амбијент и задовољавајући ниво комфора.

Надзор и управљање овим просторима спроводи служба за одржавање државног пута, с тим да се просторном дисперзијом ових садржаја не наруши безбедност одвијања саобраћајног тока, као и ниво саобраћајне услуге аутопута.

Обавезни садржаји и параметри паркиралишта су:

- паркинг за путничка возила 12–20 места;
- паркинг за теретна возила 6–12 места;
- паркинг за аутобусе 3–6 места;
- санитарно хигијенски чвор до 50 m<sup>2</sup>;
- простор за одмор и седење 50–100 особа;
- информативно туристички пункт 25 m<sup>2</sup>.

Могући и пожељни садржаји паркиралишта су:

- продавнице до 50 m<sup>2</sup>;
- мини тржница до 300 m<sup>2</sup>;
- мини пијаца за продају локалних пољопривредних и занатских производа и сувенира;
- простори за рекреацију 250 m<sup>2</sup>;
- стазе за шетњу.

Основни критеријуми за избор микролокација за пратеће садржаје су:

- саобраћајно-технички услови;

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

Одређивање микролокација пратећих садржаја је врло комплексан задатак који обухвата вишекритеријумску анализу свих претходно набројаних параметара.

1) Саобраћајно-технички услови се пре свега односе на сагледавање постојања излива/улива и њиховог утицаја на одвијање динамичког саобраћајног тока дуж путног правца. У том погледу, места улива/излива за паркиралишта 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:

а) 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;

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

в) Просторни распоред пратећих садржаја дуж државног пута може бити наспраман и наизменичан. Такође, може бити повезан 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 (1,5–3 ha). Конфигурација земљишта, као и маса земљишта су такође услови од значаја за одабир локација јер могу изискивати додатне радове или сукоб са захтевима за очувањем квалитетног пољопривредног земљишта (висока надокнада). Просторна ограничења за изградњу пратећих садржаја на државном путу су зоне резервата природе кроз које планирана траса пролази.

3) Природни услови су увек прилика за афирмацију појединих микролокација кроз формирање атрактивних и приступачних пратећих садржаја. Природне вредности привлаче кориснике аутопута својим положајем, изгледом и укупним нивоом атрактивности. Простор кроз који се пружа траса аутопута Е-75 Хоргош – Суботица – Нови Сад – Београд и Келебија – Е-75 кроз АП Војводину је пребогат природним лепотама, као што

су Палићко и Лудошко језеро, комплекс Зобнатица, водоток канала Дунав – Тиса – Дунав и Дунава, као и локалитети са лепим погледом на природне лепоте (панораме) Фрушке Горе и Дунава. За ову деоницу је карактеристично и атрактивно пружање моста преко Дунава код Бешке, као и рурални простори (песак Палића, чарде око Суботице, етно село Ковиљ и сл.) који могу бити у функцији укупног повећања понуде пратећих садржаја и остварења туристичких ефеката. 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. Паркиралишта су садржаји који су дуж аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 лоцирани управо у близини насеља, како би се постигли сви ови позитивни ефекти.

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 и земљиште, морају се сагледати и мере очувања одрживог стања животне средине, јер њено нарушавање може током експлоатације да смањује економске ефекте функционисања пратећих садржаја.

На подручју коридора аутопута Е-75 предвиђени су следећи УЦ:

Бр.	Страна у правцу раста стационаже	Стационажа <sup>10</sup>	Изграђеност	Радни назив	Врста
1.	лева	km 1+350 - 2+780 <sup>11</sup>	изграђена / планирана	ССГ „Мол“	УЦ
	десна	km 1+350 - 2+535 <sup>11</sup>	изграђена / планирана	ССГ „Мол“	УЦ
2.	лева	km 13+150	планирана	ССГ „Бачки Виногради“	УЦ
	десна	km 13+150	планирана		УЦ

3.	десна	km 20+019	изграђена	ССГ „ЕЛП“	УЦ
4.	лева	km 33+948	изграђена	ССГ „Еко“	УЦ
	десна	km 33+948	изграђена	ССГ „Еко“	УЦ
5.	лева	km 53+423	изграђена	ССГ „ОМВ“	УЦ
	десна	km 53+653	изграђена	ССГ „ОМВ“	УЦ
6.	лева	km 73+000	планирана	Мотел „Road star“	УЦ
	десна	km 72+970	изграђена		УЦ
7.	лева	km 86+200	планирана	Мотел „Мандић“	УЦ
	десна	km 86+264	изграђена		УЦ
8.	лева	km 107+083	изграђена	ССГ „Мол“	УЦ
	десна	km 106+920	изграђена	ССГ „Мол“	УЦ
9.	десна	km 113+060	планирана	ССГ „Петрол“	УЦ
	лево	km 113+500	планирана		
10.	лева	km 120+390	изграђена	ССГ „Лукоил“	УЦ
	десна	km 120+322	изграђена	ССГ „Нис минут“	УЦ
11.	десна	km 130+600	планирана	ССГ „Етно село“	УЦ
12.	лева	km 141+716	изграђена	ССГ „ОМВ“	УЦ
	десна	km 141+358	изграђена	ССГ „ОМВ“	УЦ
13.	десна	km 161+478	изграђена	ССГ „Петрол“	УЦ
14.	лева	km 164+758	изграђена	ССГ „Нис каштел“	УЦ
15.	лева	km 173+000	планирана	ССГ „ПИМ“	УЦ
	десна	km 173+000	планирана	ССГ „ПИМ“	УЦ

На спојном краку Келебија – аутопут Е-75 планирани су следећи УЦ:

Бр.	Страна у правцу	Стационажа <sup>12</sup>	Изграђеност	Радни назив	Врста
-----	-----------------	--------------------------	-------------	-------------	-------



	раста стационаже				
1.	лева	km 2+000	планирана	ССГ „Келебија“	УЦ
2.	лева	km 10+900	планирана	ССГ „Таванкут“	УЦ
	десна	km 10+900	планирана	ССГ „Таванкут“	УЦ
3.	лева	km 20+500	планирана	ССГ „Субест“	УЦ
	десна	km 21+050	планирана	ССГ „Субест“	УЦ

У коридору аутопута Е-75 предвиђена су паркиралишта на следећим локацијама:

Бр.	Страна у правцу раста стационаже	Стационажа <sup>12</sup>	Изграђеност	Радни назив
1.	лева	km 7+198	изграђено	„Хоргош“
	десна	km 7+198	изграђено	„Хоргош“
2.	лева	km 30+440	изграђено	„Биково“
	десна	km 30+525	изграђено	„Биково“
3.	лева	km 43+000	планирано	„Зобнатица“
	десна	km 43+000	планирано	„Зобнатица“
4.	лева	km 67+000	планирано	„Ловћенац“
	десна	km 67+000	изграђено	
5.	десна	km 92+506	изграђено	„Змајево“
6.	лева	km 95+500 <sup>13</sup>	изграђено	„Сириг“
	десна	km 95+500 <sup>13</sup>	изграђено	„Сириг“
7.	лева	km 97+000	планирано	„Ченеј“
	десна	km 97+000	изграђено	
8.	десна	km 102+500	изграђено	„Кисач“
9.	лево	km 133+679	планирано	„Ковиљ“

	десна	km 133+679	изграђено	
10.	лево	km 152+500	планирано	„Нови Карловци“
11.	десна	km 156+843-157+390	планирано	„Нови Карловци“

Паркиралишта на путу Келебија – аутопут Е-75:

Бр.	Страна у правцу раста стационаже	Стационажа <sup>14</sup>	Изграђеност	Радни назив
1.	лева	km 8+400	планирано	„Бачки Виногради“
	десна	km 8+400	планирано	„Чекерија“
2.	лева	km 15+950	планирано	„код Раде“

**Дуж аутопута Е-75 планиране су основне базе за одржавање путева и следеће станице за наплату путарине:\***

Бр.*	Садржај*	Стационажа <sup>14</sup> *	Изграђеност*	Радни назив*
1.*	База за одржавање*	km 23+114*	планирана*	„Суботица исток“*
2.*	База за одржавање*	km 50+100*	планирана*	„Б. Топола“*
3.*	База за одржавање*	km 112+200*	планирана*	„Нови Сад“*
4.*	База за одржавање*	km 151+800*	планирана*	„Инђија“*
5.*	База за одржавање*	km 184+783-188+680*	планирана <sup>15</sup> *	„Батајница“*
Бр.*	Садржај*	Стационажа*	Изграђеност*	Радни назив*
1.*	Наплата путарине* чеона*	km 27+650*	планирана*	„Суботица југ“*

<b>2.*</b>	<b>Наплата путарине* чеона*</b>	<b>km 160+060*</b>	<b>изграђена*</b>	<b>„Стара Пазова“*</b>
------------	---	--------------------	-------------------	----------------------------

\*Службени гласник РС, број 81/2015

Управљач пута ће успоставити затворени систем наплате у свим петљама, што ће захтевати реконструкцију постојећих петљи и изградњу нових.

На основу анализа просторно планске и пројектне документације у оквиру аутопута Е-75 егзистираће следеће саобраћајне петље (прикључења уз аутопут):

Назив петље	Стационажа <sup>14</sup>	Изграђеност
укрштање за „Хоргош“	km 4+241	изграђена
укрштање „Суботица север“	km 16+844	изграђена
укрштање „Палић“ <sup>16</sup>	km 19+385	планирана
укрштање „Суботица исток“	km 23+145	изграђена
укрштање „Суботица југ“	km 26+600	изграђена
укрштање „Жедник“	km 37+690	изграђена
укрштање „Бачка Топола“	km 50+103	изграђена
укрштање „Мали Иђош“	km 60+100	планирана
укрштање „Фекетић“	km 70+846	изграђена
укрштање „Врбас“	km 80+959	изграђена
укрштање „Сириг“	km 93+724	изграђена

укрштање „Нови Сад север“	km 109+282	планирана
укрштање „Нови Сад центар“	km 112+180	изграђена
укрштање „Зрењанин“	km 114+682	изграђена
укрштање „Нови Сад југ“ <sup>17</sup>	km 119+200	планирана
укрштање „Ковиљ“	km 130+004	изграђена
укрштање „Бешка“	km 142+902	изграђена
укрштање „Марадик“	km 147+210	изграђена
укрштање „Инђија“	km 151+975	изграђена
укрштање „Стара Пазова“	km 162+531	изграђена
укрштање „Нова Пазова“	km 165+350	планирана
укрштање „Нови Бановци“	km 170+510	изграђена
укрштање „Батајница“	km 184+783-188+680	планирана

У оквиру трасе пута Келебија – аутопут Е-75 егзистираће саобраћајне петље:

Назив петље	Стационажа <sup>18</sup>	Изграђеност
укрштање „Келебија“	km 1+044	планирана
укрштање „Таванкут“	km 8+500	планирана
укрштање „Бајмок“	km 12+479	планирана

укрштање „Верушић“	km 17+522	планирана
-----------------------	-----------	-----------

1) На отвореним просторима (атару) по правилу градиће се натпутњаци, а у оквиру урбаних и руралних простора (ако то дозволе морфолошки услови) градиће се потпутњаци.

2) Димензије денивелације (натпутњак, потпутњак) омогућују пролазак свих врста саобраћајних средстава и пољопривредне механизације с тим да ће минималне димензије слободног профила бити ширине 6 m, висине 4,5 m.

3) Пропусти – мостови за премошћавање водотока, вијадукти за премошћавање сувих долина, депресија ће се градити тако да омогуће пролазак колског и пешачког саобраћаја као и пролазак високе дивљачи и водоземаца.

Обезбеђење правилне експлоатације аутопута и система наплате путарине подразумева просторно установљење и конституисање паралелног алтернативног путног правца.

Обезбеђење алтернативног путног правца без плаћања путарине ће се остварити преко старе трасе М-22.1 (ДП бр. 100) и траса ДП II реда кроз простор Бачке и система општинских путева кроз Срем.

Денивелисана укрштања треба да обезбеде квалитетно повезивање руралних простора и сировинског залеђа – атара путем система атарске и локалне саобраћајне мреже на подручју инфраструктурног коридора, и то путем објеката изнад (или испод) аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75.

Просторни размештај денивелисаних укрштања натпутњак, потпутњак, надвожњак, подвожњак је утврђен применом следећих критеријума:

- денивелисано укрштање са железничким пругама (аутопут изнад пруге);
- обезбеђење просторне дисперзије и континуираности постојећих траса локалних и некатегорисаних путева који кумулишу интерни саобраћај у атару и воде га до денивелисаног укрштања са аутопутем и даље до одредишта;
- обезбеђење денивелисаног укрштања за све сабирне атарске путеве који кумулишу интерни саобраћај са атарских путева који кумулишу транспорте са парцела и кроз атар, с тим да се минимизирају нулта кретања (највише 500 m те паралелно са аутопутем до погодног места за денивелацију);
- просторни размештај денивелисаних укрштања дуж аутопута је такав да по правилу удаљеност суседних укрштања не буде већа од 4 km нити мања од 2 km;

– код већих урбаних простора (Суботице, Новог Сада) између денивелације ће се утврдити (или изградити) сервисни пут који ће кумулисати интерни саобраћај око аутопута.

План денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-75:

Натпутњак/надвожњак	Стационажа <sup>19</sup>	Град/општина
натпутњак	km 1+350	Кањижа
натпутњак	km 2+886	Кањижа
натпутњак надвожњак	km 5+606	Кањижа
натпутњак надвожњак	km 8+606	Кањижа
натпутњак	km 11+469	Суботица
натпутњак	km 15+080	Суботица
надвожњак	km 16+187	Суботица
надвожњак	km 25+472	Суботица
натпутњак	km 27+115	Суботица
натпутњак	km 29+885	Суботица
натпутњак	km 33+590	Суботица
натпутњак	km 39+890	Суботица
натпутњак	km 42+157	Бачка Топола
натпутњак	km 44+558	Бачка Топола
натпутњак	km 48+564	Бачка Топола
натпутњак	km 52+464	Бачка Топола
натпутњак	km 54+340	Бачка Топола
натпутњак	km 58+593	Бачка Топола
натпутњак	km 60+452	Бачка Топола
натпутњак	km 64+564	Бачка Топола
натпутњак	km 68+080	Мали Иђош
натпутњак	km 74+375	Врбас
натпутњак	km 78+577	Врбас
надвожњак	km 82+200	Врбас

натпутњаќ	km 86+570	Врбас
натпутњаќ	km 89+800	Нови Сад
натпутњаќ	km 96+660	Нови Сад
натпутњаќ	km 102+818	Нови Сад
натпутњаќ	km 105+683	Нови Сад
натпутњаќ	km 108+660	Нови Сад
надвожњаќ	km 110+116	Нови Сад
натпутњаќ	km 111+862	Нови Сад
надвожњаќ	km 115+253	Нови Сад
натпутњаќ	km 117+973	Нови Сад
натпутњаќ	km 121+728	Нови Сад
натпутњаќ	km 124+978	Нови Сад
натпутњаќ	km 126+603	Нови Сад
натпутњаќ	km 128+365	Нови Сад
натпутњаќ	km 130+339	Нови Сад
натпутњаќ	km 132+093	Нови Сад
натпутњаќ	km 134+720	Нови Сад
натпутњаќ	km 140+845	Инђија
натпутњаќ	km 143+247	Инђија
натпутњаќ	km 149+167	Инђија
натпутњаќ	km 151+664	Инђија
натпутњаќ	km 155+102	Стара Пазова
натпутњаќ	km 157+514	Стара Пазова
натпутњаќ	km 159+569	Стара Пазова
натпутњаќ	km 162+778	Стара Пазова
натпутњаќ	km 165+308	Стара Пазова
натпутњаќ	km 173+356	Земун

План денивелисаних укрштања и њихове оријентационе стационаже на путу Келебија – аутопут Е-75:

Натпутњак/надвожњак	Стационажа <sup>20</sup>	Напомена
натпутњак	km 3+808	Миљкутски пут
надвожњак	km 6+286	пруга Суботица – државна граница (Csikéria)
потпутњак	km 9+617	Таванкутски пут
надвожњак	km 10+140	пруга Суботица – државна граница (Erdut)
натпутњак	km 12+763	М-17.1 (ДП бр. 12)
натпутњак	km 14+835	Пачирски пут
натпутњак	km 17+689	М-22.1 (ДП бр. 100)
надвожњак	km 19+269	пруга Стара Пазова – државна граница – (Kelebia)
натпутњак	km 19+608	пут за Чантавир
натпутњак	km 22+635	Биковачки пут

<sup>10</sup> Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

<sup>11</sup> У овој зони планира се проширење постојећих комплекса УЦ-а (сса 5,0 ha на левој страни и сса 9,0 ha на десној страни), са новим садржајима, док ће се питање сервисних саобраћајница, прикључења на аутопут решавати кроз урбанистичку и пројектну разраду у складу са условима надлежних институција.

<sup>12</sup> Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

<sup>13</sup> Наплатна станица „Сириг“ се укида и пренамењује у паркиралиште.



<sup>14</sup> Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

<sup>15</sup> Планом детаљне регулације деонице државног пута I а реда бр. 1 (аутопут Е-75) Батајница - Добановци (сектор 1) овај садржај је дефинисан као База за одржавање возила, путева и објеката.

<sup>16</sup> Изградња планиране петље „Палић“ зависиће од интезитета туристичког развоја подручја.

<sup>17</sup> Када се изгради источна обилазница Новог Сада изградиће се и петља „Нови Сад југ“ (повезивање ДП бр. 21 (М-21) и ДП бр. 12 (М-7) са новим мостом преко Дунава).

<sup>18</sup> Стационаже су рачунате од државне границе са Мађарском и усклађене су са пројектном документацијом. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

<sup>19</sup> Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

<sup>20</sup> Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

## 1.2. Положај коридора пруге за велике брзине Е-85 (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – државна граница – (Kelebia)

Железничка мрежа Југоисточне Европе у будућности имаће одржив развој железничких инфраструктурних капацитета који одговарају железничким системима за брзине до 160 km/h са могућношћу фазног преласка у железнички систем великих брзина до 250 km/h уколико потребе пре свега у превозу путника то буду захтевале. Конвекционални железнички систем за брзине до 160 km/h омогућава квалитетно повезивање како већих регионалних центара у Републици Србији, тако и веће метрополе пре свега Београд и Будимпешту.

Узимајући у обзир да ће ова међународна пруга бити и даље пре свега за мешовит (путнички и теретни) саобраћај, уз постојеће дозвољено осовинско оптерећење од 22,5 t/os (са могућношћу преласка на 25 t/os) и оптерећење по дужном метру од 8,0 t/m као и стандардним профилем UIC C, са изградњом другог колосека и модернизацијом на целој дужини, значајно ће се побољшати параметри пруге у погледу квалитета превоза робе на мрежи (повећање пропусне и превозне моћи пруге кроз масу и брзину воза), али ће доћи и до смањења задржавања у железничким чворовима. У том случају целокупна транспортна логистика у превозу робе добија виши квалитет, а конкурентске способности железнице у односу на друге видове саобраћаја долазе до изражаја.

Побољшање и развој железнице захтевају и побољшање параметара железнице (ефикасност, безбедност, економичност, комфор, очување животне средине), како би се железница у наредном периоду афирмисала као главни превозник роба и људи на средњим и другим дистанцама.

Развој железничких пруга у оквиру инфраструктурног коридора аутопута Е-75 подразумева оспособљавање постојећих пруга за брзине до 160 km/h и омогућавање експлоатационих параметара безбедности према захтевима и стандардима европских железница.

Основни значај пруга за брзине до 160 km/h у оквиру коридора аутопута Е-75 је омогућавање одвијања железничког саобраћаја дуж тзв. интернационалних итинерера на правцу север – југ, а преко територије Републике Србије и њихово повезивање са Европом, тј. са земљама Блиског и Далеког Истока.

Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10, у даљем тексту: Просторни план Републике Србије) установио је инфраструктурне коридоре свих пруга на нивоу Републике Србије и њихово повезивање са артеријалним железничким пругама у јединствени транспортни и логистички систем.

У оквиру гравитационе зоне аутопута Е-75 ће егзистирати следеће пруге:

- 1) (Београд) – Стара Пазова – Нови Сад – Суботица – државна граница – (Kelebia) (Е-85, магистрална бр. 4);
- 2) Београд – Стара Пазова – Шид – државна граница – (Товарник);

- 3) (E-70, магистрална бр. 1);
- 4) Београд Центар – Панчево главна станица – Вршац – државна граница – (Stamora Moravita) (E-66, магистрална бр. 6);
- 5) Суботица – Богојево – државна граница – (Erdut) (E-771, магистрална бр. 9);
- 6) Банатско Милошево – Сента – Суботица (регионална пруга бр. 3);
- 7) Панчево Главна станица – Зрењанин – Кикинда државна граница – (Jimbolia) (регионална пруга бр. 2);
- 8) Нови Сад – Оџаци – Богојево (регионална пруга бр. 5);
- 9) Шид – Сремска Рача Нова – државна граница – (Бијељина) (локална бр. 14), као и низ пруга које имају ранг споредних, а које су у систему „Железнице Србије“ а.д. Београд.

Основни циљ модернизације пруга за велике брзине (магистралних за брзине до 160 km/h и регионалних за брзине до 120 km/h), као и осталих пруга на простору АП Војводине, а у гравитационој зони аутопута E-75 је побољшање свих техничких и других експлоатационо-техничких параметара према европским захтевима и стандардима у домену превоза путника и робе железницом.

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

Пруге у окружењу аутопута E-75 ће се градити као двоколосечне или једноколосечне, електрифициране и сл. у зависности од исказаних захтева, потреба и могућности, али са техничким капацитетима који ће омогућити извршење транспортног рада и савремену манипулацију и логистику.

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

### *1.3. Положај коридора магистралног оптичког кабла*

Планирани оптички кабл дуж аутопута E-75 радиће се у складу са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), у сарадњи са управљачем јавних путева.

### *1.4. Положај коридора магистралних и разводних гасовода, нафтовода и продуктовода*

Траса аутопута Е-75 се укршта или паралелно води са објектима крупне термоенергетске инфраструктуре од значаја не само за АП Војводину већ и за целу Републику Србију.

У најзначајније објекте ове врсте спадају постојећи и планирани магистрални гасоводи који транспортују природни гас из Русије и гас произведен у АП Војводини. На ове магистралне гасоводе повезани су постојећи и планирани разводни гасоводи. Од великог значаја је нафтовод Ријека–Панчево (бивши Јадрански нафтовод), који допрема нафту за прераду у рафинеријама Нови Сад и Панчево и за који се планира адаптација комуникационог система и система даљинског управљања и надзора на траси нафтовода. Од великог значаја је и продуктовод CO<sub>2</sub> од фабрике Карбондиоксид у Бечеју до Азотаре у Суботици.

Од планираних гасовода са којима се траса аутопута Е-75 укршта и паралелно води је гасовод „Јужни ток“. Изградњом транзитног гасовода „Јужни ток“ за алтернативно снабдевање руским гасом земаља Југоисточне и Западне Европе, Република Србија постаје важно чвориште гасног тржишта региона и Европе.

Траса аутопута Е-75 се укршта са планираним гасоводом Госпођинци – Сотин интерконекција са Хрватском МГ-08.

Планирани магистрални гасовод МГ-07 Хоргош – ГРЧ Госпођинци неће се укрштати са аутопутем, већ ће се повезати са постојећим код Госпођинаца.

Планира се градња Паневропског нафтовода (са телеметријом за даљинско управљање нафтоводом) која је стратешки вишеструко важна. Уласком код Беле Цркве и простирањем дуж Делиблатске пешчаре, а касније паралелно са нафтоводом Ријека–Панчево (деонице ДН-1 и ДН-2 – бившим Јадранским нафтоводом) кроз нашу државу до Сотина он се паралелно води и укршта са аутопутем Е-75, дужина коридора би била око 195 km. Тиме се обезбеђује и други, независан, правац снабдевања нафтом за наше рафинерије и прекид снабдевања преко Хрватске, транспортни трошкови се знатно смањују (око 40% у односу на садашње) и остварује се додатни приход од транзитног транспорта нафте кроз нашу земљу.

Траса аутопута Е-75 се укршта и паралелно води са планираним продуктоводом који представља систем ценовода за транспорт течних деривата нафте – моторних горива (моторних бензина и дизела).

За планирани систем продуктовода урађен 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).

Реализација продуктовода предвиђена је у три фазе:

– I фаза – деоница Панчево–Смедерево–Јагодина–Ниш;

- II фаза – деоница Панчево – Нови Сад, Панчево – Београд, и
- III фаза – деоница Нови Сад – Сомбор.

Опис трасе и терминала и однос према другим инфраструктурним системима на деоници продуктовода Панчево – Нови Сад:

Главни терминал „Панчево“: Као полазни терминал са главним управљачко-диспечерским центром комплетног система продуктовода кроз Републику Србију предвиђа се терминал „Панчево“. У њему, као и осталим планираним терминалима ће се вршити:

- пријем моторних горива на локацију терминала са мерењем примљених количина;
- складиштење моторних горива у надземним стојећим резервоарима;
- манипулација горивима у оквиру терминала, праћење и управљање свим уређајима и опремом на терминалу;
- обезбеђење сигурности рада терминала; и
- отпрема горива уз претходно мерење количина ка следећем терминалу.

Траса продуктовода деонице Панчево – Нови Сад полази од главног терминала „Панчево“ и води се до терминала „Нови Сад“ у дужини од сса 91,1 km. Иста је пречника 10" (DN250 mm) и прати трасу постојећег нафтовода Ријека–Панчево (бивши Јадрански нафтовод – ЈАНАФ).

Продуктовод се на појединим местима удаљава од постојећег нафтовода због изграђених објеката у заштитној зони нафтовода и поштовања минималног удаљења продуктовода од објеката која износи 30 m са обе стране цеви.

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

- водотоцима (Мали Надел, Надел, Велика Слатина, река Тамиш, канал Караш, Велики канал Дунав–Тиса–Дунав, река Тиса, Дунавац и другим мањим водотоцима);
- путевима<sup>21</sup> (М-24: деоница Панчево–Ковин, Е-70: деоница Београд – Вршац, М-24: деоница Београд–Зрењанин, Р-110: деоница Нови Сад – Тител и другим локалним саобраћајницама);
- железничким пругама (Београд Центар – Вршац и Панчево главна – Кикинда);
- разводним гасоводом притиска  $p=50$  bar и пречника  $\varnothing 323,9$  mm, деоница: РГ 01-10 Панчево – Смедерево.

На km 118+950 и km 110+850 аутопута Е-75, продуктовод се укршта са аутопутем Београд – Нови Сад.

Терминал „Нови Сад“: Пријемни терминал у Новом Саду налази се у оквиру постојећег комплекса терминала „Транснафта“ уз рафинерију нафте у Новом

Саду – индустријска зона и користиће се постојећим инфраструктурним објектима.

Опис трасе и терминала и однос према другим инфраструктурним системима на деоници продуктовода Нови Сад – Сомбор:

Траса продуктовода деонице Нови Сад – Сомбор полази од терминала „Нови Сад“ и води се до терминала „Сомбор“ у дужини од сса 92,4 km. Иста је пречника 8” (DN200 mm) и углавном прати трасу аутопута Е-75: деонице Београд – Нови Сад и Нови Сад – Суботица.

Продуктовод се једино удаљава од поменутог аутопута северно од Новог Сада, заобилазећи планиране индустријске и комерцијалне зоне дефинисане усвојеним урбанистичким плановима, а затим се враћа уз коридор аутопута Е-75, Нови Сад – Суботица (нови енергетски коридор у зони Новог Сада).

Затим се води у правцу северозапада око 6 km до пружног појаса железничке пруге Нови Сад – Врбас, а онда непосредно уз поменуту железничку пругу у дужини од око 14 km. Јужно од Врбаса па до терминала „Сомбор“ продуктовод прати трасу постојећег разводног гасовода, деоница РГ 04-15 Госпођинци – Сомбор.

Продуктовод се на појединим местима удаљава од постојећег гасовода и нафтовода због изграђених објеката у заштитној зони гасовода и нафтовода и поштовања минималног удаљења продуктовода од објеката, која износи 30 m са обе стране цеви.

Траса продуктовода се на овој деоници укршта са:

– водотоцима (канални око Каћанске Аде, Руменачки канал, Дубоки канал, Алпарска бара, канал Јегричка, Велики и Мали канал Дунав–Тиса–Дунав, река Бегеј и другим мањим водотоцима);

– путевима<sup>22</sup> (аутопут Е-75: деонице Београд – Нови Сад и Нови Сад – Суботица, Р-120: деоница Нови Сад – Темерин, М-22.1: деоница Нови Сад – Сириг, Р-127: деоница Нови Сад – Врбас, Р-118: деоница Врбас – Бачка Паланка, Р-119: деоница Кула – Бачка Паланка и другим локалним саобраћајницама);

– железничким пругама (Нови Сад – Тител, Нови Сад – Врбас – Суботица, Кула – Бачка Паланка и Нови Сад – Сомбор);

– разводним гасоводом притиска  $p=50$  bar: деоница РГ 04-15 Госпођинци – Сомбор – крак за Оџаке.

Завршетак ове деонице је после обиласка главне мерно–регулационе станице (у даљем тексту: ГМРС) „Сомбор“ на локацији постојећег терминала НИС „Петрол“-а.

На деоници ауто пута Е-75 од станицаже km 110+000 до станицаже km 116+500, на територији града Новог Сада, планира се измештање

постојећих гасовода, нафтовода и продуктовода у нови енергетски коридор који обилази Зрењанинску и Темеринску петљу. У планирани енергетски коридор ће се сместити и трасе планираног гасовода „Јужни ток“ Паневропског нафтовода и продуктовод деоница Панчево – Нови Сад и Нови Сад – Сомбор, као и друга планирана енергетска инфраструктура.

Гасоводи, нафтоводи и продуктоводи (постојећи и планирани), истражни простори са којима се траса аутопута Е-75 укршта или паралелно води:

#### 1) Гасоводи

- МГ 04/II Госпођинци – Батајница (762 mm);
- МГ 05 Батајница–Авала (609,6 mm);
- МГ 02 ГРЧ Госпођинци – Нови Сад (219,1 mm);
- МГ 04/I Сента – ГРЧ Госпођинци (762 mm);
- МГ 07 Хоргош – ГРЧ Госпођинци (762 mm) – планирани;
- МГ 06 Хоргош – РЧ Сента (711 mm);
- РГ 04–07 Батајница–Панчево (508 mm);
- РГ 05-04/I Батајница–Шабац (406,4 mm);
- РГ 04-24 МГ 04/II – Нова Пазова (219,1 mm);
- РГ 04-17 МГ 04/II – Сремска Митровица (323,8 mm);
- РГ 04-05 РГ 04-17 – Инђија (168,3 mm);
- РГ 04-04/II МГ 04/II – ТЕТО Нови Сад (323,8 mm);
- РГ 04-04 ГРЧ Госпођинци – Нови Сад (323,8 mm);
- РГ 04-11 РГ 04-04 Нови Сад – РЧ Футог (219,1 mm);
- РГ 04-11/II ГРЧ Госпођинци – РЧ Футог (406,4 mm);
- РГ 04-15 ГРЧ Госпођинци–Сомбор (406,4 mm);
- РГ 04/15 – ГМРС Врбас (219,1 mm);
- РГ 04-15 – ГМРС Србобран (114,3 mm);
- РГ 04-15 – ГМРС Бановци (114,3 mm);
- РГ 06-02 МГ 06 – Суботица (219,1 mm);
- ДГ 02-02 Србобран – ГРЧ Госпођинци (323,8 mm);
- РГ 06-01 МГ 06 – Кањижа (114,3 mm);
- ДВ 04-18 ГРЧ Госпођинци – Банатски Двор;
- Разводни гасовод СГС Ада – Бачка Топола (219,1 mm);

- Разводни гасовод Инђија – Нови Карловци;
- Разводни гасовод Бешка–Крчедин;
- Разводни гасовод МГ 04/II – Бешка;
- Разводни гасовод Нови Сад – Институт Римски Шанчеви;
- Разводни гасовод Будисава–Ковиљ;
- Разводни гасовод РГ 04-04/II – Будисава;
- Разводни гасовод Батајница–Прњавор (508 mm) – планирани;
- Разводни гасовод Бачка Топола – Мали Иђош (168,3 mm);
- Разводни гасовод ППС Хоргош – Палић (219,1 mm) – планирани (делимично изведен, прва деоница ППС Хоргош – Хоргош у дужини од 3,5 km је у функцији);
- МГ-08 ГРЧ Госпођинци – Сотин интерконекција са Хрватском – планирани;
- планира се изградња одвојка планираног гасовода „Јужни ток“ за Републику Српску, који би се укрстио са аутопутем Е-75.

#### 2) Нафтоводи:

- Нафтовод Ријека – Панчево (деонице ДН-1 и ДН-2 – бивши Јадрански нафтовод Хрватска – терминали Нови Сад – Рафинерија нафте Панчево);
- Нафтовод Адорјан – Нови Сад;
- Нафтовод Елемир – Нови Сад;
- Нафтовод Паневропски „Југоисточни европски нафтовод SEEP“ – планирани.

#### 3) Продуктоводи:

- Продуктовод CO<sub>2</sub> фабрика Карбондиоксид Бечеј – Азотара Суботица;
- Систем продуктовода кроз Републику Србију деонице Панчево – Нови Сад и Нови Сад – Сомбор – планирани.

#### 4) Истражни простори:

- истражни простор 5069 – територија северне Бачке ~ 4 712,8 km<sup>2</sup>;
- истражни простор 5073 – територија јужне Бачке ~ 3 141,6 km<sup>2</sup>.

-----

<sup>21</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-1.9 је ДП Iб реда бр. 10; М-24 је ДП IIа реда бр. 14; Р-110 је ДП IIа реда бр. 129.



<sup>22</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100; Р-120 је ДП IIа реда бр. 102; Р-118 је ДП IIа реда бр. 113; Р-119 је ДП IIа реда бр. 108/IIа реда бр. 105; Р-127 је ДП IIа реда бр. 113.

### *1.5. Положај електроенергетске инфраструктуре*

Електроенергетску инфраструктуру потребно је усагласити са коридором пута.

*НАПОМЕНА ИЗДАВАЧА: Уредбом о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", број 143/2014), у глави IV. Одељак 2. План веза инфраструктурних система са окружењем замењен је новим Одељком 2. (види члан 4. Уредбе - 143/2014-3).*

## **2. План веза инфраструктурних система са окружењем**

### *2.1. План веза аутопута Е-75 са окружењем*

Аутопут као сегмент Паневропског саобраћајног коридора Х, представља саобраћајну основу Републике Србије која треба да обезбеди брз, безбедан и удобан саобраћај свим корисницима аутопута, као и што рационалније укључивање на аутопут и његово коришћење свим моторизованим комитентима из гравитационе зоне, уз обезбеђење довољне приступачности путем довољног броја укрштања и петљи, као и обезбеђење паралелних путних праваца у оквиру категорисане мреже путева и изградњу задовољавајућег броја денivelисаних укрштања како би се обезбедила рационалнија обрада земљишта.

Везе аутопута Е-75 и пута Келебија – обилазница око Суботице – „У“ крак са окружењем ће се остваривати путем петљи, чије ће микролокације бити утврђене на бази следећих критеријума:

- петље лоцирати на свим пресециштима аутопута и категорисаних путева са већим обимом саобраћаја;
- петље на аутопуту лоцирати у зони регионалних и општинских центара како би се обезбедило брзо и лако комуницирање изворно-циљног саобраћаја;

– петље на аутопуту лоцирати на релевантним местима значајнијим за развој туризма или економски развој (Палић, Лудаш, Фрушка Гора, Мост, ИМ ЛЦ Нови Сад, ЛЦ Суботица, индустријске зоне).

На основу анализа просторно планске и пројектне документације у оквиру аутопута Е-75 егзистираће следеће саобраћајне петље:

Назив петље	Стационажа <sup>23</sup>	Изграђеност
укрштање за „Хоргош“	km 4+241	изграђена
укрштање „Суботица север“	km 16+844	изграђена
укрштање „Палић“ <sup>24</sup>	km 19+385	планирана
укрштање „Суботица исток“	km 23+145	изграђена
укрштање „Суботица југ“	km 26+600	изграђена
укрштање „Жедник“	km 37+690	изграђена
укрштање „Бачка Топола“	km 50+103	изграђена
укрштање „Мали Иђош“	km 60+100	планирана
укрштање „Фекетић“	km 70+846	изграђена
укрштање „Врбас“	km 80+959	изграђена
укрштање „Сириг“	km 93+724	изграђена
укрштање „Нови Сад север“	km 109+282	планирана
укрштање „Нови Сад центар“	km 112+180	изграђена

укрштање „Зрењанин“	km 114+682	изграђена
укрштање „Нови Сад југ“ <sup>25</sup>	km 119+200	планирана
укрштање „Ковиљ“	km 130+004	изграђена
укрштање „Бешка“	km 142+902	изграђена
укрштање „Марадик“	km 147+210	изграђена
укрштање „Инђија“	km 151+975	изграђена
укрштање „Стара Пазова“	km 162+531	изграђена
укрштање „Нова Пазова“	km 165+350	планирана
укрштање „Нови Бановци“	km 170+510	изграђена
укрштање „Батајница“	km 184+783-188+680	планирана

-----

<sup>23</sup> Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

<sup>24</sup> Изградња планиране петље „Палић“ зависиће од интезитета туристичког развоја подручја.

<sup>25</sup> Када се изгради источна обилазница Новог Сада изградиће се и петља „Нови Сад југ“ (повезивање М-21 (ДП бр. 21) и М-7 (ДП бр. 12) са новим мостом преко Дунава).

У оквиру трасе пута Келебија – аутопут Е-75 егзистираће саобраћајне петље:

Назив петље	Стационажа <sup>26</sup>	Изграђеност
укрштање „Келебија“	km 1+044	планирана
укрштање „Таванкут“	km 8+500	планирана
укрштање „Бајмок“	km 12+479	планирана
укрштање „Верушић“	km 17+522	планирана

1) На отвореним просторима (атару) по правилу градиће се натпутњаци, а у оквиру урбаних и руралних простора (ако то дозволе морфолошки услови) градиће се потпутњаци.

2) Димензије денивелације (натпутњак, потпутњак) омогућују пролазак свих врста саобраћајних средстава и пољопривредне механизације, с тим да ће минималне димензије слободног профила бити ширине 6 m, висине 4,5 m.

3) Пропусти – мостови за премошћавање водотока, вијадукти за премошћавање сувих долина, депресија ће се градити тако да омогуће пролазак колског и пешачког саобраћаја као и пролазак високе дивљачи и водоземаца.

Обезбеђење правилне експлоатације аутопута и система наплате путарине подразумева просторно установљење и конституисање паралелног алтернативног путног правца који ће имати приближно исту дужину и који ће обезбедити приближно исте експлоатационе путне и безбедоносне карактеристике.

Обезбеђење алтернативног путног правца без плаћања путарине ће се остварити преко старе трасе М-22.1<sup>27</sup> и траса ДП II реда кроз простор Бачке и система општинских путева кроз Срем.

Денивелисана укрштања треба да обезбеде квалитетно повезивање руралних простора и сировинског залеђа – атара путем система атарске и локалне саобраћајне мреже на подручју инфраструктурног коридора и то путем објеката изнад (или испод) аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75.

Просторни размештај денивелисаних укрштања натпутњак, потпутњак, подвожњак је утврђен применом следећих критеријума:

- денивелисано укрштање са железничким пругама (аутопут изнад пруге);
- обезбеђење просторне дисперзије и континуираности постојећих траса локалних и некатегорисаних путева који кумулишу интерни саобраћај у

атару и воде га до денивелисаног укрштања са аутопутем и даље до одредишта;

- обезбеђење денивелисаног укрштања за све сабирне атарске путеве који кумулишу интерни саобраћај са атарских путева који кумулишу транспорте са парцела и кроз атар, с тим да се минимизирају нулта кретања (највише 500 m те паралелно са аутопутем до погодног места за денивелацију);
- просторни размештај денивелисаних укрштања дуж аутопута је такав да удаљеност суседних укрштања не буде већа од 4 km нити мања од 2 km;
- код већих урбаних простора (Суботице, Новог Сада) између денивелације ће се утврдити (или изградити) сервисни пут који ће кумулисати интерни саобраћај око аутопута.

-----

<sup>26</sup> Стационаже су рачунате од државне границе са Мађарском и усклађене су са пројектном документацијом. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Стационаже за изграђене садржаје су коначне. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

<sup>27</sup> Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП: М-22.1 је ДП IIа реда бр. 100.

Списак денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-75:

Натпутњак/надвожњак	Стационажа <sup>28</sup>	Град/општина
натпутњак	km 1+350	Кањижа
натпутњак	km 2+886	Кањижа
натпутњак надвожњак	km 5+606	Кањижа
натпутњак надвожњак	km 8+606	Кањижа
натпутњак	km 11+469	Суботица
натпутњак	km 15+080	Суботица
надвожњак	km 16+187	Суботица
надвожњак	km 25+472	Суботица
натпутњак	km 27+115	Суботица

натпутњаќ	km 29+885	Суботица
натпутњаќ	km 33+590	Суботица
натпутњаќ	km 39+890	Суботица
натпутњаќ	km 42+157	Бачка Топола
натпутњаќ	km 44+558	Бачка Топола
натпутњаќ	km 48+564	Бачка Топола
натпутњаќ	km 52+464	Бачка Топола
натпутњаќ	km 54+340	Бачка Топола
натпутњаќ	km 58+593	Бачка Топола
натпутњаќ	km 60+452	БачкаТопола
натпутњаќ	km 64+564	Бачка Топола
натпутњаќ	km 68+080	Мали Иђош
натпутњаќ	km 74+375	Врбас
натпутњаќ	km 78+577	Врбас
надвожњаќ	km 82+200	Врбас
натпутњаќ	km 86+570	Врбас
натпутњаќ	km 89+800	Нови Сад
натпутњаќ	km 96+660	Нови Сад
натпутњаќ	km 102+818	Нови Сад
натпутњаќ	km 105+683	Нови Сад
натпутњаќ	km 108+660	Нови Сад
надвожњаќ	km 110+116	Нови Сад
натпутњаќ	km 111+862	Нови Сад
надвожњаќ	km 115+253	Нови Сад
натпутњаќ	km 117+973	Нови Сад
натпутњаќ	km 121+728	Нови Сад
натпутњаќ	km 124+978	Нови Сад
натпутњаќ	km 126+603	Нови Сад
натпутњаќ	km 128+365	Нови Сад

натпутњак	km 130+339	Нови Сад
натпутњак	km 132+093	Нови Сад
натпутњак	km 134+720	Нови Сад
натпутњак	km 140+845	Инђија
натпутњак	km 143+247	Инђија
натпутњак	km 149+167	Инђија
натпутњак	km 151+664	Инђија
натпутњак	km 155+102	Стара Пазова
натпутњак	km 157+514	Стара Пазова
натпутњак	km 159+569	Стара Пазова
натпутњак	km 162+778	Стара Пазова
натпутњак	km 165+308	Стара Пазова
натпутњак	km 173+356	Земун

*<sup>28</sup> Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.*

Списак денивелисаних укрштања и њихове стационаже на путу Келебија – аутопут Е-75:

Натпутњак/надвожњак	Стационажа <sup>29</sup>	Напомена
натпутњак	km 3+808	Миљкутски пут
надвожњак	km 6+286	пруга Суботица – државна граница (Csikéria)
потпутњак	km 9+617	Таванкутски пут
надвожњак	km 10+140	пруга Суботица – државна граница (Erdut)
натпутњак	km 12+763	М-17.1 (ДП бр.12)

натпутњак	km 14+835	Пачирски пут
натпутњак	km 17+689	М-22.1 (ДП бр.100)
надвожњак	km 19+269	пруга Стара Пазова – државна граница – (Kelebia)
натпутњак	km 19+608	пут за Чантавир
натпутњак	km 22+635	Биковачки пут

<sup>29</sup> Стационаже за изграђене садржаје су коначне. За планиране садржаје стационаже су оријентационе и представљају средину дужине фронта локације у односу на улив и излив са аутопута. Појам оријентационе стационаже подразумева да се у изради Плана детаљне регулације стационажа за планиране садржаје може максимално разликовати  $\pm 1000$  m од оријентационе стационаже у [m] и то за локације за које није издата локацијска дозвола.

## 2.2. План веза пруга за велике брзине са окружењем

Места конвергенције пруге великих брзина са потенцијалним корисницима услуга у окружењу и у гравитационој зони аутопута Е-75, налазиће се у железничким станицама и стајалиштима у области превоза путника железницом, а у области превоза робе железницом у логистичким центрима, међустаницама, распоредним и ранжирним станицама са/без индустријских колосека, лукама и железничким робним терминалима. Стратегијом развоја железничког саобраћаја на простору АП Војводине утврдиће се базни критеријум за постојање свих железничких капацитета на свим потенцијалним локацијама.

Број и локације железничких капацитета дуж пута ће се ближе дефинисати разрадом стратешки утврђених решења на нивоу са детаљном урбанистичком разрадом, с тим што се морају задовољити готово сви локацијски, саобраћајни и техничко-технолошки услови, као и услови заштите животне средине.

Важно је напоменути да се очекује и висока компатибилност овог вида саобраћаја са осталим транспортним системима, како би се постигли што повољнији економски ефекти.

Сви објекти у домену железничког саобраћаја (денивелације, мостови и сл) код укрштања са осталим видовима саобраћаја морају се градити према европским стандардима, а њихова просторна дисперзија и облик ће бити утврђени разрадом технолошких и планских елемената на нивоу плана са детаљном урбанистичком разрадом, а уз сагласност надлежних институција.



### 2.3. План веза водног саобраћаја са окружењем

Водни саобраћај у окружењу аутопута Е-75 тј. у оквиру гравитационе зоне ће се одвијати преко пловних капацитета канала ОКМ ХС ДТД и водног пута река Дунав и Сава, а преко успостављених и планираних капацитета лука, пристаништа и логистичких центара. Превозни капацитети водног саобраћаја треба да омогуће велике транспорте масовних роба (свих структура) уз интегрално повезивање са осталим врстама саобраћаја, али и уз савремене технологије претовара, манипулације и логистике. Основни саобраћајни терминали у домену водног саобраћаја били би у Београду и Новом Саду на пловним рекама и у Врбасу на каналу ДТД.

Локације, просторе као и техничко-технолошке параметре за ове капацитете даће анализе, саобраћајно-транспортне и економске студије које ће се даље разрађивати плановима са детаљном урбанистичком разрадом.

### 2.4. План веза магистралног оптичког кабла са окружењем

Планирани оптички кабл дуж аутопута Е-75 радиће се у складу са чл. 27. и 28. Закона о јавним путевима у сарадњи са Управљачем јавних путева.

### 2.5. План веза магистралних, разводних гасовода, нафтовода и продуктовода са окружењем

Гасоводна инфраструктура у обухвату плана градиће се у складу са Правилником о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 бар („Службени гласник РС”, број 37/13).

Везе магистралних и разводних гасовода са конзумним подручјем оствариће се ГМРС у којима се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12 бар.

Минимална растојања објеката који су саставни делови гасовода од других објеката су:

Грађевински и други објекти	Објекти који су саставни делови гасовода (удаљености у м)				
	МРС, МС и РС		Компресорске станице	Блок станице са испуштањем гаса	Чистачке станице
	Зидане или монтажне	На отвореном или под надстрешницом			

	≤30.000 m <sup>3</sup> /h	>30.000 m <sup>3</sup> /h	За све капацитете	≤2 mlrd m <sup>3</sup> /год.	>2 mlrd m <sup>3</sup> /год.	За све капацитете	
Стамбене и пословне зграде*	15	25	30	100	500	30	30
Производне фабричке зграде и радионице *	15	25	30	100	500	30	30
Складишта запаљивих течности*	15	25	30	100	350	30	30
Електрични и водови (надземни)	За све објекте: висина стуба далековода +3m						
Трафо станице*	30	30	30	30	100	30	30
Железничке пруге и објекти	30	30	30	30	100	30	30
Индустријски колосеци	15	15	25	25	50	15	15
Државни путеви I реда – аутопутеви	30	30	30	30	100	30	30
Државни путеви I реда, осим аутопутева	20	20	30	20	50	30	20
Државни путеви II реда	10	10	10	10	30	10	10

Општински путеви	6	10	10	10	20	15	10
Водотоков и	Изван водног земљишта						
Шеталишта и паркиралишта*	10	15	20	15	100	30	30
Остали грађевински и објекти*	10	15	20	30	100	15	15
* – ова растојања се не односе на објекте који су у функцији гасоводног система							

За зидане или монтажне објекте растојање се мери од зида објекта.

За надземне објекте на отвореном простору растојање се мери од потенцијалног места истицања гаса.

Растојање објеката од железничких пруга мери се од спољне ивице пружног појаса, а растојање од јавних путева мери се од спољне ивице земљишног појаса.

Пумпе за компримовани природни гас су уз планиране путне садржаје (бензинске станице).

#### *Гасоводна инфраструктура*

Експлоатациони појас гасовода је простор у ком се не смеју постављати трајни или привремени објекти за време експлоатације гасовода или предузимати друга дејства која би могла да утичу на стање, погон или интервенције на гасоводу, сем објеката у функцији гасовода.

Заштитни појас гасовода је појас ширине од 200 m са обе стране од гасовода, рачунајући од осе гасовода, у ком други објекти утичу на сигурност гасовода.

Ширина заштитног појаса насељених зграда, у зависности од притиска и пречника гасовода је:

	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
Пречник гасовода до DN 150	30	30
Пречник гасовода изнад DN 150 до DN 500	30	50

Пречник гасовода изнад DN 500 до DN 1000	30	75
Пречник гасовода изнад DN 1000	30	100

У заштитном појасу насељених зграда пројектни фактор је 0,4 без обзира на класу локације гасовода.

При изградњи гасовода не сме се угрозити стабилност објекта.

За гасоводе притиска већег од 50 bar минимална потребна растојања гасовода од насељених места и градова, рачунајући од границе грађевинског подручја у складу са законом којим се уређује планирање и изградња, од железничких и аутобуских станица, аеродрома, речних лука и пристаништа, мостова са распоном већим од 20 m, брана са акумулацијама, складишта лакозапаљивих течности запремине веће од 1000 m<sup>3</sup>, одвојено постављених објеката са окупљањем више од 100 људи су:

1) За DN ≤ 300	100 m
2) За 300 < DN ≤ 600	150 m
3) За 600 < DN ≤ 800	200 m
4) За 800 < DN ≤ 1000	250 m
5) За 1000 < DN ≤ 1200	300 m
6) За 1200 < DN ≤ 1400	350 m

Растојања ће се смањити до 50% ако се на делу гасовода који је на мањем растојању примени пројектни фактор 0,4 и изврши радиографско испитивање заварених спојева у обиму од 100%.

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

	Притисак 16 до 50 bar (m)				Притисак већи од 50 bar (m)			
	DN ≤ 150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤ 1000	DN > 1000	DN ≤ 150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤ 1000	DN > 1000
Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне ивице)	1	2	3	5	1	3	3	5

земљишног појаса)								
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.

Минимална растојања подземних гасовода од надземне електромереже и стубова далековода су:

	паралелно вођење (m)	при укрштању (m)
$\leq 20 \text{ kV}$	10	5
$20 \text{ kV} < U \leq 35 \text{ kV}$	15	5
$35 \text{ kV} < U \leq 110 \text{ kV}$	20	10
$110 \text{ kV} < U \leq 220 \text{ kV}$	25	10
$220 \text{ kV} < U \leq 440 \text{ kV}$	30	15

Минимално растојање се рачуна од темеља стуба далековода и уземљивача.

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

	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
--	---------------------------------	-----------------------------------

Путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	30	30
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	30	30

Изградња надземних гасовода преко железничке пруге није дозвољена, осим у изузетним случајевима по прибављеној сагласности управљача железничке инфраструктуре.

У зависности од притиска и пречника гасовода ширина експлоатационог појаса гасовода је:

Ширина експлоатационог појаса	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
Пречник гасовода до DN 150	10	10
Пречник гасовода изнад DN 150 до DN 500	12	15
Пречник гасовода изнад DN 500 до DN 1000	15	30
Пречник гасовода изнад DN 1000	20	50

Вредности представљају укупну ширину експлоатационог појаса тако да се по једна половина дате вредности простире са обе стране осе гасовода.

Код паралелних гасовода чији се експлоатациони појасеви додирују или преклапају, укупна ширина експлоатационог појаса састоји се из збира растојања међу гасоводима и половина ширине експлоатационог појаса одговарајућих гасовода.

Ако експлоатациони појас једног гасовода потпуно обухвата експлоатациони појас другог гасовода укупна ширина експлоатационог појаса представља ширину експлоатационог појаса гасовода већег експлоатационог појаса.

У експлоатационом појасу гасовода могу се градити само објекти који су у функцији гасовода.

У експлоатационом појасу гасовода не смеју се изводити радови и друге активности (постављање трансформаторских станица, пумпних станица, подземних и надземних резервоара, сталних камп места, возила за камповање, контејнера, складиштења силиране хране и тешко

транспортујућих материјала, као и постављање оградe са темељом и сл.), изузев пољопривредних радова дубине до 0,5 метара без писменог одобрења оператора транспортног система.

У експлоатационом појасу гасовода забрањено је садити дрвеће и друго растиње чији корени досежу дубину већу од 1 m, односно, за које је потребно да се земљиште обрађује дубље од 0,5 m.

Изградња нових објеката не сме угрозити стабилност, безбедност и поуздан рад гасовода.

Објекти намењени за становање или боравак људи, у зависности од притиска и пречника гасовода, без обзира на степен сигурности са којим је гасовод изграђен и без обзира на то у коју класу локације је гасовод сврстан, не могу се градити на растојањима мањим од:

	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
Пречник гасовода до DN 150	30	30
Пречник гасовода изнад DN 150 до DN 500	30	50
Пречник гасовода изнад DN 500 до DN 1000	30	75
Пречник гасовода изнад DN 1000	30	100

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

	Притисак 16 до 50 bar (m)				Притисак већи од 50 bar (m)			
	DN ≤150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤ 1000	DN > 1000	DN ≤ 150	150 < DN ≤ 500	500 < DN ≤1000	DN >1000
Некатегорисани путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	1	2	3	5	1	3	3	5



Општински путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	5	5	10	10	10	10
Државни путеви II реда (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	5	5	7	10	5	10	10	15
Државни путеви I реда, осим аутопутева (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	10	10	15	15	10	15	25	50
Државни путеви I реда – аутопутеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	20	20	25	25	50	50	50	50
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	15	15	15	15	50	50	50	50
Подземни линијски инфраструктурни објекти (рачунајући од спољне ивице објекта)	0,5	1	3	5	3	5	10	15
Регулисан водоток или канал	10	10	10	10	25	25	25	25

(рачунајући од брањене ножице насипа)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--

Минимално потребно растојање при укрштању подземних линијских инфраструктурних објеката са гасоводом је 0,5 m.

Укрштања путева и пруга са гасоводом изводе се под посебним условима које издаје оператор транспортног система.

Минимална растојања надземне електромреже и стубова далековода од подземних гасовода су:

	паралелно вођење (m)	при укрштању (m)
$\leq 20 \text{ kV}$	10	5
$20 \text{ kV} < U \leq 35 \text{ kV}$	15	5
$35 \text{ kV} < U \leq 110 \text{ kV}$	20	10
$110 \text{ kV} < U \leq 220 \text{ kV}$	25	10
$220 \text{ kV} < U \leq 440 \text{ kV}$	30	15

Минимално растојање се рачуна од темеља стуба далековода и уземљивача.

Стубови далековода не могу се постављати у експлоатационом појасу гасовода.

Минимална растојања путева и железничких пруга од спољне ивице надземних гасовода су:

	Притисак 16 до 50 bar (m)	Притисак већи од 50 bar (m)
Путеви (рачунајући од спољне ивице земљишног појаса)	30	30
Железнички колосеци (рачунајући од спољне ивице пружног појаса)	30	30

Приликом изградње гасовода укрштање гасовода и јавних путева врши се у складу са условима управљача јавног пута.

Ако се гасовод поставља испод путева прокопавањем, он се поставља и полаже без заштитне цеви, са двоструком антикорозивном изолацијом која се изводи у дужини од најмање 10 m са обе стране земљишног појаса.

Испод електрификованих железничких пруга мора бити урађена двострука изолација гасовода у дужини од 50 m са обе стране пружног појаса.

У рову испод путева и пруга, гасовод без заштитне цеви мора бити положен у постељицу од ситног песка у слоју од 15 cm око цеви, збијеног водом или неком другом одговарајућом методом. Дебљина зида цеви испод путева и пруга мора бити прорачуната тако да се узму у обзир утицаји свих спољњих сила на гасовод.

Ако се гасовод поставља испод путева и пруга бушењем, по правилу се поставља у заштитну цев одговарајуће чврстоће.

Пречник заштитне цеви мора бити изабран тако да омогући несметано провлачење радне цеви, при чему пречник заштитне цеви мора бити најмање 150 mm већи од спољашњег пречника гасовода.

Уколико се радна цев поставља бушењем без заштитне цеви мора се изабрати технологија која обезбеђује да не дође до оштећења изолације гасовода.

Крајеви заштитне цеви која се поставља на прелазу испод пута морају бити удаљени минимално 1 m од линија које чине крајње трачке попречног профила јавног пута ван насеља, мерено на спољну страну и минимално 3 m са обе стране од ивице крајње коловозне траке.

Крајеви заштитне цеви која се поставља на прелазу испод железничке пруге морају бити удаљени минимално 5 m са обе стране од оса крајњих колосека, односно 1 m од ножица насипа.

Заштитна цев мора бити тако одабрана да издржи сва напрезања током полагања и експлоатације са пројектним фактором 0,67.

Гасовод се у заштитну цев мора поставити тако да се не оштети његова антикорозивна изолација и мора бити постављен на изоловане одстојнике. Одстојници морају бити израђени од материјала који обезбеђује функционалност одстојника током експлоатације гасовода. Крајеви заштитне цеви морају бити заптивени. Ради контролисања евентуалног пропуштања гаса у међупростор заштитне цеви и гасовода на једном крају заштитне цеви мора да се угради одушна цев пречника најмање 50 mm. Минимално растојање одушне цеви мерено од линија које чине крајње тачке попречног профила јавног пута ван насеља, на спољну страну мора бити најмање 5 m, односно најмање 10 m од осе крајњег колосека железничке пруге. Отвор одушне цеви мора бити постављен на висину од 2 m изнад површине тла и заштићен од атмосферских утицаја.

На укрштању 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°.

На укрштању 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°.

За извођење укрштања гасовода са инфраструктурним објектима са углом мањим од 60° потребно је прибавити одговарајућу сагласност.

Минимална дубина укопавања гасовода, мерена од горње ивице цеви, код укрштања са другим објектима је:

Објекат	Минимална дубина укопавања (cm)	
	A	Б*
до дна одводних канала путева и пруга	100	60
до дна регулисаних корита водених токова	100	50
до горње коте коловозне конструкције пута	135	135
до горње ивице прага железничке пруге	150	150
до горње ивице прага индустријске пруге	100	100
до дна нерегулисаних корита водених токова	150	100
*примењује се само за терене на којима је за израду рова потребан експлозив		

#### *2.6. План веза електроенергетског инфраструктурног система са окружењем*

У границама Просторног плана остварене су везе електроенергетског инфраструктурног система са окружењем, како националног, тако и прекограничног нивоа са Мађарском.

Далеководи 400 kV укрштају се са аутопутем и део су основне преносне мреже:

– 400 kV далеководи бр. 406/1 и бр. 450 иду паралелно у правцу севера РП „Младост“. На подручју општине Инђија, тачније на КО Нови Карловци,

пресецају аутопут Е-75 око 151 km. На КО Гардиновци скрећу северозападно према ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3“. Овим се остварује преносна веза између разводног постројења РП „Младост“ код ТЕ „Никола Тесла Б“ у Обреновцу и ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3“;

– 400 kV далековод бр. 444 од ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3“ иде у правцу севера до ТС 400/110 kV „Суботица 3“ и на КО Биково пресеца аутопут у близини 28 km. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3“ и ТС 400/110 kV „Суботица 3“;

– 400 kV далековод бр. 454 иде у правцу североистока од ТС 400/110 „Суботица 3“ ка Сегедину. На овом простору укрштање са аутопутем остварено је око 25 km. Овим се остварује преносна прекогранична веза између ТС 400/110 kV „Суботица 3“ и Мађарске;

– 400 kV далековод бр. 456 од ТС 400/110 kV „Суботица 3“ иде у правцу југозапада од ТС 400/110 kV „Сомбор 3“ и на КО Доњи Град пресеца аутопут. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/110 kV „Сомбор 3“ и ТС 400/110 kV „Суботица 3“;

Далеководи 220 kV укрштају се са аутопутем и део су основне преносне мреже:

– 220 kV далековод бр. 217/1 полази из ТС „Обреновац А“ и у коридору са далеководима 406/1 и бр. 450 иде до ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3“. Овим се остварује преносна веза између ТС „Обреновац А“ у Обреновцу и ТС 400/220/110 kV „Нови Сад 3“;

– 220 kV далековод бр. 209/2 повезује ТС 400/220/110 kV „Сремска Митровица 2“ са ТС 220/110 kV „Србобран“. У близини 91 km укршта се са аутопутем. Овим се остварује преносна веза између ТС 400/220/110 kV „Сремска Митровица 2“ и ТС 220/110 kV „Србобран“.

Далеководи 110 kV укрштају се са аутопутем и повезују суседне конзуме у циљу сигурног и квалитетног напајања електричном енергијом:

– ДВ 110 kV, бр. 127/1 повезује ТС „Нови Сад 1“ 110/35/20 kV са ТС „Нови Сад 3“, 400/220/110 kV;

– ДВ 110 kV, бр. 1108 повезује ТС „Нови Сад 3“ 400/220/110 kV са ТС „Футог“, 110/20 kV;

– ДВ 110 kV, бр. 159/1 повезује ТС „Бачка Паланка 1“ 110/35 kV са ТС „Србобран“ 220/110 kV;

– ДВ 110 kV, бр. 1124/1 повезује ТС „Србобран“ 220/110 kV са ТС „Врбас 2“, 110/20 kV;

– ДВ 110 kV, бр. 174 повезује ТС „Србобран“ 220/110 kV са ТС „Врбас 1“, 110/20 kV;

- ДВ 110 kV, бр. 132/3 повезује ТС „Србобран“ 220/110 kV са ТС „Кула“, 110/20 kV;
- ДВ 110 kV бр. 133/1 повезује ТС „Србобран“ 220/110 kV са ТС „Бачка Топола 2“ 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 135/2 повезује ТС „Суботица 3“ 400/110 kV са ТС „Палић“ 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 135/4 повезује ТС „Палић“ 110/20 kV са ТС „Сегедин“;
- ДВ 110 kV, бр. 160/3 повезује ТС „Суботица 3“ 400/110 kV са ТС „Кањижа“, 110/20 kV.
- ДВ 110 kV, бр. 133/3 повезује ТС „Бачка Топола 1“ 110/35 kV са ТС „Суботица 3“, 400/110 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 135/2 повезује ТС „Суботица 3“ 400/110 kV и чвор „Шупљак“;
- ДВ 110 kV, бр. 135/3 повезује ТС „ Палић“, 110/20 kV и чвор „Шупљак“;
- ДВ 110 kV, бр. 135/4 који се од чвора „Шупљак“ остварује преносна прекогранична веза са Мађарском;
- ДВ 110 kV, бр. 175 повезује ТС „Нови Сад 3“, 400/220/110 kV са ТС „Нови Сад 4“, 110/35 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 176/1 повезује ТС „Нови Сад 3“, 400/220/110 kV са ТС „Нови Сад 9“, 110/20/10 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 190А/2 повезује ТС „Римски Шанчеви“, 110/20 kV са ТС „Нови Сад 3“, 400/220/110 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 190Б повезује ТС „Нови Сад 2“, 110/Х kV са ТС „Нови Сад 3“, 400/220/110 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1003 повезује ТС „Суботица 3“, 400/110 kV са ТС „Суботица 4“, 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1004 повезује ТС „Суботица 3“, 400/110 kV са ТС „Суботица 4“, 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1005 повезује ТС „Нови Сад 3“, 400/220/110 kV са разводним постројењем 110 kV ТЕ-ТО „Нови Сад“;
- ДВ 110 kV, бр. 1135 повезује ТС „Нови Сад 3“, 400/220/110 kV са ТС „Нови Сад 5“, 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1136 повезује ТС „Нови Сад 3“, 400/220/110 kV са ТС „Нови Сад 5“, 110/20 kV;
- ДВ 110 kV, бр. 1155 повезује ТС „Бајмок“ 110/20 kV са ТС „Суботица 3“, 400/110 kV;

Планом развоја преносног система за период од 2014. до 2023. године, који је израдило ЈП „Електромережа Србије“, планиране су следеће активности:

- 1) Повезивање ТС „Нови Сад 7“, по принципу улаз-излаз, на далековод 110 kV ТС „Нови Сад 3“ – ТС „Нови Сад 5“;
- 2) Изградња постројења 400 kV уместо 220 kV у ТС „Србобран“ и њено прикључење на далековод 400 kV бр.444 ТС „Нови Сад 3“ – ТС „Суботица“. Постојећи 220 kV далеководи ка ТС „Нови Сад 3“ и ТС „Сремска Митровица 2“ прелазе да раде под напоном 110 kV и опремају се поља 110 kV у овим трансформаторским станицама (ово подразумева расплет далековода 110 kV код ТС „Србобран“ и код ТС „Нови Сад 3“);
- 3) Изградња трансформаторске станице ТС „Крњешевци“ 110/20 kV. Прикључење ове трансформаторске станице на преносни систем би било на далековод бр. 104Б чвор ТС „Београд 9“ – ТС „Стара Пазова“ по принципу улаз-излаз;
- 4) Изградња трансформаторске станице ТС „Србобран 2“ и прикључење ове трансформаторске станице на преносни систем би било на далековод 110 kV бр. 142/1 ТС „Србобран“ – ТС „Бечеј“ по принципу улаз-излаз;
- 5) Изградња трансформаторске станице ТС „Нови Сад 8“ са прикључним далеководима;
- 6) Реконструкција далековода 110 kV бр.127/1 ТС „Нови Сад 1“ – ТС „Нови Сад 3“;
- 7) Реконструкција далековода 110 kV бр. 132/3 ТС „Кула“ – ТС „Србобран“;
- 8) Реконструкција далековода 110 kV бр. 142/1 ТС „Србобран“– ТС „Бечеј“.

У постојећим коридорима далековода и постојећим трафостаницама (разводним постројењима) могу се радити санације, адаптације и реконструкције, ако то због потреба интервенција и ревитализације електроенергетског система буде неопходно.

У складу са Законом о енергетици („Службени гласник РС“, бр. 57/11, 80/11 – исправка, 93/12 и 124/12), електроенергетским објектима, 110 kV, 220 kV и 400 kV далеководима се мора обезбедити несметани приступ и остали услови за нормално одржавање и функционисање објеката.

Услови за изградњу објеката у близини далековода дефинисани су Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона 1 kV до 400 kV („Службени лист СФРЈ“, број 65/88 и „Службени лист СРЈ“, број 18/92), Законом о заштити од нејонизујућих зрачења („Службени гласник РС“, број 36/09), као и условима надлежног предузећа.

## V ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА

### **1. Утицај инфраструктурног коридора на животну средину, природна и непокретна културна добра**

#### *1.1. Утицај инфраструктурног коридора на животну средину*

Изградња и експлоатација планираног аутопута може у одређеним ситуацијама представљати извор загађења животне средине.

Први вид могућих последица представљају утицаји који се јављају код уређења градилишта и изградње аутопута, а који су по природи привременог карактера. Последица су присуства људи и машина, као и технологије и организације извођења радова.

Утицаји на животну средину који се јављају као последица експлоатације имају трајни карактер и представљају утицаје посебно интересантне са становишта односа аутопут – животна средина.

За предвиђено саобраћајно оптерећење и уважавајуће равничарске карактеристике терена, кроз које саобраћајница пролази, негативни утицаји се простиру у границама од 300 до 1000 м, лево и десно од осовине коловоза.

Због потребе анализе еколошког ризика, израђена је Детаљна анализа утицаја аутопута Е-75 на животну средину, 1990. године, у којој су истраживани проблеми буке, аерозагађења, загађења воде, тла, оштећења пејзажа и визуелних ефеката и сл., чији ће резултат бити анализиран у наредном тексту.

У оквиру подручја обухваћеног Планом, за потребе анализа везаних за проблематику животне средине, траса је дељена на неколико карактеристичних целина које су се могле издвојити у саобраћајно-просторном смислу. То су деонице:

1. државна граница – Суботица,
2. Суботица – Бачка Топола,
3. Бачка Топола – Србобран,
4. Србобран – Нови Сад,
5. Нови Сад – Инђија,
6. Инђија – Београд,



## 7. Келебија Е-75.

У оквиру наведених целина урађена је анализа еколошког ризика, као и прорачун појединих показатеља који карактеришу будуће односе у овом домену. За потребе истраживања и оцене еколошког ризика изградње аутопута Е-75, уважавајући све релевантне карактеристике, усвојене су четири основне еколошке категорије, дефинисане као: тло, вода, биотопи и рекреативни потенцијали.

За потребе овог рада категоризација нивоа еколошког ризика је одређена као: веома висок, висок, средњи, мали и непостојећи ризик. При томе највиша категорија подразумева могућност потпуног губљења еколошког потенцијала, док су остале категорије поређане према сагласном нивоу утицаја.

У смислу оцене еколошког ризика за сваки од дефинисаних елемената одређена су његова својства (потенцијали) на основу чијих анализа се долазило и до потребних података.

С обзиром на карактеристике подручја кроз које пролази траса аутопута, тло је издвојено као еколошка категорија од највећег значаја. Да би се дефинисао утицај аутопута у овом домену, анализирани су следећи потенцијали: врста и тип тла, репродуктивна способност, природне карактеристике места, карактеристике тла (погодност за обрађивање, садржај корисне воде – филтерске карактеристике) стање подземне воде и намена. Могућа дејства која су анализирана, с обзиром на ниво ризика, односила су се на губитак површина, загађење, могућност изазивања ерозија и клижења.

Вода као категорија у оквиру анализе еколошког ризика усвојена је првенствено везано за проблематику Лудашког и Палићког језера, а затим и за односе који се јављају код текућих и подземних вода. У смислу наведених анализа за категорију стајаћих вода анализирани су потенцијали који су се првенствено састојали у: природним карактеристикама обала, флори и фауни, степену загађености, погодностима за експлоатацију (рекреација). Утицаји су одређивани у смислу губитка одређених функција, загађења, ефеката раздвајања, могуће промене водостања, промене на обалама, утицаја на флору и фауну. Други део ових анализа односио се на проблематику подземних вода и у том смислу су анализирани хидрогеографски параметри (ниво подземне воде, квалитет, карактеристике протока), а нарочито у смислу могућих утицаја загађењем, променама нивоа, променама смера отицања, као и могућностима за њихову експлоатацију.

Проблематика текућих вода, за потребе оцене еколошког ризика, анализирана је у домену њихових природних карактеристика за коришћење, флоре и фауне, као и параметара самог тока.

Анализа еколошког ризика у домену биотопа представља настојање да се односи, који карактеришу сваки значајнији биотоп, систематизују и дефинише могућност губитка њихових потенцијала. Како се сваки биотоп карактерише одређеном, стриктно дефинисаном, просторном целином и свеукупношћу односа између свих животних заједница и тог простора, ова анализа је обухватила широку лепезу утицаја у домену климе, воде, ваздуха, тла, флоре и фауне. При анализи су посебно изучавани односи, који се могу јавити изградњом аутопута у зони Палићког и Лудошког језера, као и у приобаљу Дунава.

Утицаји су истраживани првенствено путем проблематике буке, аерозагађења, загађења воде, загађења тла, оштећења пејзажа и визуелних ефеката.

Истраживања већине аутора, који су се бавили проблематиком дефинисања еколошког ризика за потребе процеса планирања, показују да се сви непосредни утицаји јављају у одређеним границама у односу на осовину аутопута. Ове границе првенствено зависе од саобраћајног оптерећења, морфолошких карактеристика простора и појединих потенцијала. Зона утицаја је генерално најужа у погледу потенцијала тла а најшира код потенцијала везаних за просторе резервисане за одмор и рекреацију. За саобраћајно оптерећење аутопута Е-75 и његову структуру, онако како је то дефинисано у поглављу о меродавном саобраћају, као и за карактеристике изразито равничарског терена ови утицаји се простиру у границама од 300 до 1000 m, лево и десно од осовине коловоза. На основу ових чињеница за потребе анализе еколошког ризика дуж аутопута Е-75 дефинисана је зона непосредних еколошких утицаја на растојању од 1000 m.

На основу свих података по карактеристичним деоницама дефинисана су подручја са припадајућим нивоом еколошког ризика.

На основу спроведених анализа за потребе дефинисања еколошког ризика изградње аутопута Е-75 државна граница – Суботица – Београд, издиференциране су у том контексту одређене категорије.

Највећи степен еколошког ризика, дакле врло високи, карактеристичан је за подручје Палићког и Лудошког језера. Овај ризик је изражен у домену највећег броја анализираних потенцијала. Ради се о подручју природног резервата, ендемским биотопима, стајаћим водама са карактеристичним параметрима, посебним карактеристикама обала и другим показатељима, који упућују да се ради о заиста специфичном простору, који се мора заштитити.

Средњи ниво еколошког ризика присутан је приликом пресецања свих водених површина, првенствено са становишта њиховог загађења, нарочито у инцидентним слиучајевима.

С обзиром на карактеристике подручја, кроз које траса пролази, евидентирано је да се њен највећи део карактерише малим еколошким

ризиком, који је првенствено последица загађења пољопривредног земљишта и заузимања површина за изградњу аутопута и његових пратећих садржаја.

## **Бука**

На бази добијених података, за карактеристичне деонице претходно издвојене, добијени су следећи показатељи, који се односе на еквивалентни ниво:

Еквивалентни ниво саобраћајне буке за карактеристичне деонице аутопута Е-75 Суботица – Београд

Деоница	Leq(925)dB(A)
Граница – Суботица	69.4
Суботица – Бачка Топола	71.5
Бачка Топола – Србобран	72.0
Србобран – Нови Сад	72.6
Нови Сад – Инђија	73.4
Инђија – Београд	74.2

Узимајући у обзир просторне карактеристике садржаја у утицајној зони, закључило се да се проблеми у вези са проблематиком буке јављају на првој и последњој деоници, односно у зони Палићког и Лудошког језера, као и у зони Батајнице. На првој деоници проблематика је делимично изражена у домену урбаног ткива а знатније на просторне потенцијале природног резервата. У зони Батајнице проблематика буке изражена је првенствено због прекорачења дозвољене граничне вредности у зони урбаних садржаја.

## **Аерозагађење**

Досадашње анализе отпадних гасова, који настају као продукт рада аутомобилских мотора, показују постојање чак неколико стотина штетних органских и анорганских компонената. Све анализе, везане за проблематику аерозагађења, темеље се на неколико параметара на основу којих се, са прихватљивом тачношћу, може доћи до нумеричких података.

Сматра се, наимае, врло битним да се у ове анализе, поред угљенмооксида, укључе и оксиди азота, оксиди сумпора, угљоводоници, олово и честице прашине (чађи). Пораст броја возила са дизел-моторима нарочито је повећао значај оксида азота, што је потенцирано и преласком на безоловни бензин. Истраживања су такође показала да су оксиди азота, с обзиром на дозвољене вредности, често ближе граници или изнад ње, него што је то случај са угљенмооксидом.

Све изнесене чињенице условиле су да се као меродавне компоненте аерозагађења, за све анализе из оквира урађеног студијског истраживања, усвоје: угљенмоксид (CO), азотмоксид (NO), азотдиоксид (NO<sub>2</sub>), сумпордиоксид (SO<sub>2</sub>), угљоводоник (CH), олово (Pb) и честице прашине и чађи (CC).

На бази поступака коришћених за прорачун концентрација компонената аерозагађења за деонице аутопута добијени су подаци који представљају меродавне показатеље аерозагађења.

Узимајући у обзир све релевантне показатеље, добијене прорачуном, просторне карактеристике и карактеристике урбанистичких садржаја, као и прописане граничне вредности које су дефинисане нашим прописима и оне које се регулишу иностраним смерницама, донет је следећи закључак:

– проблематика аерозагађења изражена је само у оквиру просторне целине природног резервата Лудошког језера, а иначе је присутна на блиским растојањима уз аутопут (до 70 m).

## **Загађење воде**

Процес загађења воде карактеришу две основне фазе – загађења у изградњи и загађења у току експлоатације. Загађења у фази изградње су, како је то у уводном разматрању већ истакнуто, привременог карактера и по обиму и интензитету ограничена, мада у случајевима појединих хаварија могу изазвати драстичне последице. За потребе овог плана сасвим је довољно истаћи чињеницу да организација градилишта и нарочито лоцирање асфалтних база морају бити подређени проблематици загађења воде. Проблем се посебно потенцира у зони Палићког и Лудашког језера.

У фази експлоатације аутопута Е-75 логично је очекивати да ће загађење воде првенствено бити последица следећих процеса:

- таложења издувних гасова,
- хабања гуме,
- деструкције каросерије и процеђивања терета,
- просипање терета,

- одбацивање органских и неорганских отпадака,
- таложења из атмосфере,
- доношења ветром,
- развејавање проласком возила.

Загађење, које је последица наведених процеса, по својој временској карактеристици, може бити стално, сезонско и случајно (инцидентно). Стална (систематска) загађења везана су за обим, структуру и карактеристике саобраћајног тока, карактеристике саобраћајнице и климатске услове.

Узимајући у обзир карактеристике трасе аутопута Е-75, просторне карактеристике подручја, хидрогеолошке карактеристике и карактеристике система за одводњавање донети су следећи закључци:

- систем за одводњавање аутопута пројектован је као отворени, што подразумева да се све воде са коловоза слободно одводе у простор отицањем преко банке и косине насипа или се у усецима системом сегментних канала воде до реципијента,
- због малих висинских разлика и отежаног вођења каналске мреже до реципијента врло често се вода и из канала испушта у околне обрадиве површине.

Што се тиче пратећих садржаја, на постојећој деоници аутопута пунктови су са релативно малом количином употребљене воде, која се најчешће евакуише у подземље, уз претходно пречишћавање путем септичких јама. Изградњом већих пратећих објеката појавиће се знатнија количина употребљене воде, коју, с обзиром на ограничену пропусну моћ тла, није могуће спровести у подземље. Тек након тога потребно је прећи на примену адекватних уређаја за пречишћавање, из којих ће се, вода пречишћена до одговарајућег степена, испуштати у најближе реципијенте. Поред органски загађених отпадних вода, на траси аутопута већ сада су уочене мале почетне количине хемијски загађене воде. Њихова количина ће се увећати све до коначног завршетка аутопута.

Оне се неће моћи испуштати на досадашњи начин, непречишћене, чак ни у подземље. Стога је неопходно да следи претходно пречишћавање до одговарајућег степена, у зависности од врсте реципијента, односно да се утврди да ли дотични реципијент има вишенаменску функцију, као, на пример, за снабдевање водом рибњака. Та врста реципијента долази у обзир само уколико других могућности нема. Треба избећи да реципијенти атмосферске воде са површине аутопута буду:

1. мелиоративни канали око Палићког и Лудашког језера, односно посредно или непосредно иста језера;
2. водотоци Криваја и Чик,

3. канал Јегричка.

### **Загађење тла**

У погледу загађења тла, издвајају се две фазе које се односе на период изградње и период експлоатације. Код изградње ће се ова проблематика огледати у потребама за транспортом огромних количина грађевинског материјала, као и потребом за отварањем позајмишта тог материјала. Други важан чинилац у овој фази је и потреба да се са великих површина скине горњи, репродуктивно најквалитетнији слој. Сам процес изградње аутопута карактерисаће се, такође, обимном механичком стабилизацијом у коридору трупа, која може на појединим осетљивим деоницама утицати на читав систем параметара тла у смислу његове водопропустљивости, садржаја ваздуха у тлу и сл. Ова проблематика је посебно изражена у зони Палићког и Лудашког језера, пошто је у овој зони доста висок ниво подземних вода.

У фази експлоатације аутопута загађење тла ће углавном бити последица следећих процеса:

- загађења од површинских вода са коловоза,
- таложење издувних гасова,
- одбацивање органских и неорганских отпадака,
- просипање терета,
- доношења ветром,
- развејавања проласком возила.

Сва загађења која су последица наведених процеса, по својој временској карактеристици, могу бити стална, сезонска и случајна (инцидентна). Стална (систематска) загађења, као што је већ речено, везана су првенствено за обим, структуру и карактеристике кретања саобраћајног тока.

Сезонска загађења су везана за одређени годишњи период. Типичан пример ове врсте загађења је употреба соли за одржавање пута у зимским месецима. Ова врста загађења после извесног периода доводи до знатног повећања салинитета тла уз аутопут, тако да тло губи своје првобитне карактеристике.

Случајна (инцидентна) загађења најчешће се јављају као последица мањих или већих хаварија возила која транспортују хазардне материје. Најчешће се ради о нафти и њеним дериватима, мада није редак случај да долази и до хаварије возила која транспортују врло опасне хемијске производе. Оно што у овом случају представља посебан проблем јесте чињеница да се при оваквим загађењима, настало стање може санирати једино одстрањивањем

загађеног тла и његовим транспортовањем на места где неће угрожавати животну средину.

У тлу непосредно уз аутопут, па и на одређеном већем растојању, присутно је низ штетних материја у концентрацијама које су често изнад максимално дозвољених, у смислу гајења одређених пољопривредних култура.

Ради се, пре свега, о компонентама горива, као што су: угљоводоници, органски и неоргански угљеник, једињења азота (нитрати, нитрити, амонијак). Посебну групу елемената представљају тзв. тешки метали, као што су: олово (додатак гориву), кадмијум, бакар, цинк, жива, гвожђе и никл.

Знатан део представљају органске и неорганске материје које су последица одбацивања потрошних добара учесника у саобраћају. У смислу наведених чињеница, неопходно је формирати потпуно уређена одморишта са свим санитарним елементима.

Загађење земљишта поред аутопута зависи од више фактора:

- система одводњавања пута (воде које отичу са пута отвореним каналима представљају највећег загађивача тла),
- саобраћајног оптерећења и структуре саобраћајног тока,
- конфигурације околног терена,
- расипања материјала са коловоза,
- таложења из атмосфере (може бити присутно и на неколико стотина метара удаљености).

Највећи значај има присуство тешких метала, јер се они из земљишта директно апсорбују од стране пољопривредних култура, а њиховим конзумирањем се таложе у људском организму и органима животиња.

На основу наведених чињеница, као и нумеричких података, може се закључити да проблематика загађења тла има значајно место у склопу укупних односа аутопута и животне средине. Карактеристика овог коридора је да пролази кроз најквалитетније земљиште и у том смислу нема друге алтернативе. Оно што би, можда, имало смисла, са становишта шире политике планирања и оптималног коришћења земљишта, везано је за напор да се на овом простору велики линијски инфраструктурни објекти уједине у јединствен коридор.

Друга битна напомена, која се односи на планирани аутопут Е-75 и коришћење земљишта у његовој близини, везана је за тенденције производње здраве хране. Извесни подаци недвосмислено показују да се најмање 500 метара лево и десно од аутопута оваква делатност не може планирати а за даљих још 500 метара проблематика се мора детаљно истражити. Ова чињеница, пак, указује на то, да се чак 20 ha земљишта по

километру аутопута, са становишта производње здраве хране, налази под сумњом.

Дестабилизација тла такође може бити узрок деградације, што се рефлектује појавом клизања и одрона, ерозије, променом пермабилитета тла и сл. Деградацију земљишта могу изазвати и отварања позајмишта, формирање депоније и др.

Потенцијална клизишта представљају терен у приобаљу Дунава.

До промене пермабилитета тла може доћи у алувиуму Дунава, где је висок ниво подземних вода и може доћи до слегања трупа пута, о чему се мора водити рачуна у фази грађења.

С обзиром да се код изградње друге траке аутопута користе позајмишта, која су већ коришћена код претходне изградње, њихов утицај у погледу деградације тла је сведен на минимум.

## **Заузимање површина**

Проблематика заузимања површина неопходна је за изградњу аутопута, као и свих пратећих садржаја који прате ову категорију саобраћајнице представља меродаван показатељ за дефинисање односа са животном средином.

Дефинисање аутопутског профила у простору, са становишта просторног размештаја основних функционалних елемената и потребе за одређеним површинама, представља релативно дефинисан проблем, уколико се познаје ранг саобраћајнице, усвоји ниво комфора пратећих садржаја, дефинишу положаји и концепције свих чворишта и познају топографске карактеристике подручја кроз које трасе пролазе. Сви ови подаци за конкретну деоницу су мање или више познати с обзиром на спроведене анализе. Неки од потребних података познати су и дефинисани са много већим степеном прецизности, јер су евидентирани у постојећој извођачкој документацији. На основу свега, што је претходно дефинисано, одређени су и основни методолошки кораци за квантификацију овог показатеља.

Заузимање површина за потребе изградње аутопута може се поделити у две основне категорије. Ради се о површинама које се неповратно ангажују за потребе аутопута и површинама које се најчешће ангажују привремено у току саме изградње. У површине које се неповратно ангажују спадају:

### **1.0. Површине које обухвата планум аутопута**

- возне траке,
- зауставне траке,



- разделни појас,
- траке за убрзање и успорење,
- банке.

#### 2.0. Површине елемената трупа аутопута:

- косине усека и насипа,
- површине система за одводњавање (канални),
- површине пројектоване за обезбеђивање прегледности,
- површине које обухватају разне заштитне и потребне конструкције.

#### 3.0. Површине пратећих садржаја:

- денивелисани чворови и укрштаји са свим својим елементима,
- паркинзи и одморишта,
- бензинске пумпе,
- базе за одржавање аутопута,
- разни пратећи путеви и стазе,
- конструкције за заштиту од буке.

#### 4.0. Остале површине:

- путно земљиште у оквиру појаса експропријације.

У површине које се привремено ангажују спадају позајмишта која се након изградње аутопута морају рекултивисати и привести новој намени како се не би нарушиле визуре и пејсаж предела.

## **Флора и фауна**

Чињенице које дају посебно обележје подручју кроз које траса пролази садржане су, првенствено, у карактеристикама фауне и флоре, изразито равничарског поднебља.

Утицаји у домену флоре ограничени су, у највећем броју случајева, на пољопривредне културе. Већ изнесени закључци у оквиру загађења тла, могу се за ове потребе конкретизовати чињеницом да се изражени утицаји на пољопривредне културе могу очекивати само у уском појасу до 50 m. Гајење здраве хране, без икаквих утицаја загађивача са аутопута, могуће је тек на растојањима која су већа од 1000 m.

Целине које се одликују посебно вредним биотопима налазе се у приобаљу Дунава и у зони Палићког и Лудашког језера. Утицаји који су у овом случају

меродавни, односе се првенствено на концентрације оксида азота и проблематику просторно ограничене појаве киселе кише. Овај проблем је више изражен у зони језера него у приобаљу Дунава, јер су у овом другом случају знатно изражена ваздушна струјања.

Проблематика фауне изражена је првенствено ефектом раздвајања (пресецања) простора. Аутопут представља саобраћајницу која је ограђена од околног простора, чиме се потпуно пресецају сви традиционални путеви животиња у овом региону. За потребе претходне анализе није се могло доћи до података о овим путевима, будући да таква истраживања на овим подручјима нису обављена. Обзиром на постојећа ловишта, такви проблеми ће се јавити а могу се приближно лоцирати и према удесима животиња на постојећој мрежи. У оваквим ситуацијама се морају размотрити потребе за изградњом посебних пролаза које ће користити само животиње. Овакви пролази се морају пројектовати и градити по посебним критеријумима који ће бити прописани пројектном документацијом нижег реда.

На основу изнесених података, може се закључити да се у домену заштите флоре и фауне највећи утицаји могу очекивати у зони Палићког и Лудашког језера, посебно ако се узме у обзир постојање традиционалних станишта ендемских птица селица, као и карактеристика флоре језерских биотопа.

## **Визуелна загађења**

Предели, кроз које пролази аутопут, ће бити свакако измењени предвиђеним грађевинским захватима, јер ће постојећа природна средина, са устаљеним односима бити поремећена.

Да би аутопут био уклопљен у постојећи просторни склоп, без визуелних загађења по околни простор и кориснике ове саобраћајнице, неопходно је у фази израде пројектне документације извршити комплексну валоризацију простора, која ће усмерити деловање грађевинских радова на адекватно обликовање простора.

Простор око аутопута се доживљава као просторна целина што значи да аутопут мора бити уклопљен, са свим компонентама: облик терена, зеленило и грађевински објекти.

Под грађевинском техником се подразумева изградња насипа, усека и пресецање шине. Укључивање насипа у околни простор се најбоље постиже адекватним озелењавањем. Усеци увек формирају свој сопствени простор, посебно ако су закривљени. Велики, али добро озелењени на косинама, са повременим прекидима, усеци могу представљати оквир за поглед на један шири предео, према коме се вози.

Понекад, за време вожње, наизменично, са зеленим групацијама, пријатно делује празан, ничим неометан поглед у правцу вожње. Дрвеће поред пута не би требало да буде само у форми дрвореда, већ са различитим размацима, различите висине и разнолико, јер се тако стиче утисак природног пејсажа. Алеје често делују неприродно, јер је дрвеће сађено по „строгом“ распореду, па њихов смисао мора бити јасан односно почетак / крај би требало осмислити као деонице до којих треба стићи, као прикључке и наставак. Улазне алеје би требало започети далеко испред града, а као наставак простора за вожњу формирати између два суседна пролаза кроз шуму.

Најпријатнији визуелни доживљаји дуж аутопута ће се реализовати функционалним озелењавањем, које се такође мора извршити након специфичних анализа простора. На пример, интензивним озелењавањем аутопута се губи утисак дубине простора, а понекад усамљено дрво на путу даје утисак размере и баш наглашава дубину простора. Околни простор за вожњу, у сваком случају, не треба претварати у густ, зелени тунел, већ је пожељно отворити бочне видике и створити лепе просторне слике предела.

### *1.2. Утицај инфраструктурног коридора на природна добра*

Инфраструктурни коридор аутопута Е-75 обухвата простор на коме се налазе бројна заштићена природна добра: предео изузетних одлука „Суботичке шуме“, („Суботичка пешчара“), Специјални резерват природе „Селевењске пустаре“, Специјални резерват природе „Лудашко језеро“, Парк природе „Палић“, „Парк у Хоргошу“, Парк на пољопривредном добру „Криваја“, „Парк у Бачкој Тополи“, Парк шума – „Зобнатица“, Ботанички локалитет степске вегетације „Чарнок“, Специјални резерват природе „Ковиљско-петроварадински рит“, „Споменик природе: „Два стабла тисе у Суботици“, „Дуд на Ченејском салашу“, „Бела топола код Старе Пазове“.

Ради очувања заштићеног природног добра, актом о заштити, зависно од специфичности добра, прописане су мере његове заштите које се односе на изричито забрањене радње и радње којима се обезбеђује унапређење добра.

При томе треба имати у виду да се на простору заштићеног добра не могу обављати радови без претходне израде анализе утицаја планираних (дозвољених) радова на заштићено добро.

Полазећи од севера према југу на простору инфраструктурног коридора аутопута налазе се:

**Регионални парк „Суботичке шуме“** заштићен је Одлуком Скупштине општине Суботица 1982. године. Од тада до данас утврђено је да знатно шире подручје има природне карактеристике које треба посебно штитити. У

том циљу код Владе Републике Србије води се поступак за доношење акта о заштити Предела изузетних одлика „Суботичка пешчара“, на подручју општине Суботица, К.О. Стари Град, Нови Град и Палић, површине 6637,35 ha. Ради се о природном добру од великог значаја II категорије.

Влада Републике Србије је Уредбом о заштити Специјалног резервата „Селевењске пустаре“ („Сл. гласник РС“, бр. 37/97) сврставала ово добро у добро од великог значаја II категорије. Налази се на подручју општина Кањижа и Суботица у катастарским општинама Хоргош и Бачки Виногради, површине 677,035 ha.

Уредбом о заштити **Специјалног резервата природе „Лудашко језеро“** („Сл. гласник РС“, бр. 56/94), на подручју општине Суботице, односно катастарске општине Палић заштићен је простор од 633 ha. Ово је природно добро од великог значаја I категорије, које је заштићено и као Рамсарско подручје.

У току је поступак за измену граница овог заштићеног добра, тако што ће у границе ући водоток Кереша, који повезује Суботичку пешчару и Лудаш и канал Палић – Лудаш са припадајућим влажним и степским ливадама.

**Парк природе „Палић“** заштићен је Одлуком Скупштине општине Суботица. Заузима површину од 712,9037 ha и простире се на површини Општине Суботица, К.О. Доњи град, Нови град и Палић. Као значајно природно добро Парк је сврстан у III категорију заштићених добара. У зони „Палића“ планира се заштитни појас зеленила уз ауто-пут.

Скупштина општине Кањижа заштитила је **Парк у Хоргошу** као природни споменик вртне архитектуре, налази се у К.О. Хоргош, а простире се на површини 2 ha 70 aри 18 m<sup>2</sup>. Ревизија овог објекта је у току, а до коначне одлуке не смеју се вршити грађевински и други радови на заштићеном добру.

Природни споменик вртне архитектуре Парк на **ПД „Криваја“** ставила је под заштиту општина Бачка Топола. Налази се у К.О. Горња Рогатица. Заузима површину од 14,9841 ha. На заштићеном добру забрањена је изградња објеката и обављање радова, који би могли утицати на деградацију вредности заштићеног добра.

У току је поступак за заштиту читавог **водотока Јегричке**. Ово опредељење уграђено је у Просторни план Републике Србије. Река – Канал Јегричка, од Темеринских салаша до ушћа, на површини од 5400 ha проглашена је за међународно значајно станиште птица (ИВА подручје).

Као Регионални парк, Скупштина општине Бачка Топола заштитила је **парк и парк шуму на ПД „Зобнатица“**. Заштићено добро налази се у К.О. Мали Београд, а површине је 30 ha. У заштићеном добру не могу се градити објекти, нити изводити радови којима би се нарушиле природне вредности и интегритет простора.

**Ботанички локалитет степске вегетације** на месту званом „**Чарнок**“ заштитила је Скупштина општине Врбас на К.О. Бачко Добро Поље, к.п. бр. 1320 у површини од 3,2183 ha. Заштићено природно добро представља редак остатак аутохтоне степске вегетације са природним реткостима. На овом простору не могу се организовати градилишта, позајмишта, одлагати хумус и обављати сличне радње којима би се угрозиле природне вредности добра.

Подручје **Ковиљско-петроварадинског рита** стављено је под заштиту као природно добро од изузетног значаја и сврстано је у И категорију заштите као специјални резерват природе, који са заштитном зоном чини јединствену целину.

Налази се на подручју Града Новог Сада и општине Сремски Карловци, Инђија и Тител, катастарске општине Сремски Карловци, Ковиљ, Чортановци, Гардиновци, Бешка, Петроварадин и Каћ. Укупно је заштићено 4840,6052 ha.

Планирана траса аутопута Е-75 пролази кроз Специјални резерват „Ковиљско-петроварадински рит“ па би све активности на изградњи аутопута и планска документација морали бити у складу са одредбама уредбе о заштити овог добра („Сл. гласник РС“ бр. 27/98).

На планираној траси има неколико споменика природе и то:

**Два стабла тисе** у Суботици у К.О. Доњи град на кат. честици 6126 и кат. честици 6131,

**Стабло дуда „Ченејац“** на територији општине Нови Сад, К.О. Ченеј, кат. парцела 2037,

**Стабло беле тополе**, територији општине Стара Пазова, у зеленом појасу са леве стране пута Стара Пазова – Стари Бановци.

За сва заштићена стабла заштићена површина је пројекција крошње, а заштитну зону чини прстен у ширини од 3-5 m око заштићене површине.

### *1.3. Утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра*

У подручју обухваћеном Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-75 на деоници Суботица – Београд и аутопута Келебија Е-75 констатовано је:

- четири непокретна културна добра од изузетног значаја и то:
- три споменика културе
- једно знаменито место

- педесетдва непокретна културна добра од великог значаја, и то:
- четрдесетпет споменика културе
- једна просторна културно-историјска целина
- пет археолошких налазишта
- једно знаменито место.

Ови подаци су констатовани увидом у Списак заштићених непокретних културних добара, који је урађен на основу Одлуке о утврђивању непокретних културних добара од изузетног и великог значаја („Сл. гласник СРС“, бр. 14/79, 28/83, 47/87 и „Сл. гласник РС“, бр. 16/90 и 25/90) и Одлуке о утврђивању непокретних добара од великог значаја („Сл. лист АПВ“, бр. 25/91 и 28/91).

Подручје обухваћено Просторним планом чине делови једанаест општина, тачније, тридесет три катастарске општине, а број заштићених непокретних културних добара у појединим општинама је:

- Кањижа 0
- Суботица 19
- Бачка Топола 4
- Мали Иђош 0
- Србобран 1
- Врбас 6
- Темерин 0
- Нови Сад 0
- Инђија 22
- Стара Пазова 4
- Земун 0

Ови подаци се односе на непокретна културна добра од великог и изузетног значаја. Што се тиче културних добара и добара која уживају претходну заштиту, у току израде Просторног плана од надлежних установа – Завода за заштиту споменика културе прибављена су потребна обавештења. Тако је дуж трасе аутопута Е-75 на деоници Суботица-Београд (Батајница) евидентирано 31 археолошко налазиште ( погледати графички приказ број 4).

Међуопштински Завод за заштиту споменика културе Суботица евидентирао је следећа археолошка налазишта:

1. Средњевековна некропола (VIII-IX век) и средњевековно насеље (XV век).
2. Средњевековна некропола „Стара Торина“ (XII-XV век).
3. Средњевековна некропола (IX век).
4. Сарматско насеље (IV век) и средњевековно насеље (XII-XIV век)
5. Средњевековно насеље (VIII-IX век).
6. Средњевековно насеље (IX век).
7. Сарматско насеље (IV век).
8. Сарматско насеље (IV век).

Покрајински Завод за заштиту споменика културе Нови Сад је констатовао следеће археолошке локалитете:

9. Локалитет се налази на простору од km 71+500 до km 71+850, на основу конфигурације терена и близине водотока Криваје предпоставља се постојање насеља из ранијих историјских епоха.
10. Локалитет се налази између km 72+150 и km 72+750 и представља вишеслојно археолошко налазиште са насељима из периода касне антике (Сармати) и средње века (XII-XIV век).
11. Локалитет се простире од km 81+200 до km 81+450 и представља насеље раног средњег века.
12. Локалитет се налази на простору од km 81+700 до km 81+900, насеље средњег века (XII-XIV век).
13. Локалитет од km 88+750 до km 88+850, налази се праисторијско и средњевековно насеље (XII-XIV век).
14. Локалитет од km 91+700 до km 91+900, налази се раносредњевековно насеље.
15. Локалитет од km 91+950 до km 92+250 касноантичко насеље (Сармати).
16. Локалитет од km 96+900 до km 97+000, насеља старијег неолита (старчевачка култура) и средњег века (XII-XIV век).
17. Локалитет од km 98+600 до km 99+000, касноантичко насеље и насеље средњег века (XII-XIV век).
18. Локалитет од km 99+100 до km 99+200, касноантичко насеље.
19. Локалитет од km 100+400 до km 100+800, праисторијско (неолит) и средњевековно (XIII-XV век).
20. Локалитет од km 102+700 до km 103+100, насеља бронзаног доба и средњег века (XIII-XIV век).

21. Локалитет од km 105+400 до km 105+650, насеље средњег века (XII-XIV век).

22. Локалитет од km 105+800 до km 106+550, касноантичко и раносредњовековно насеље.

23. Локалитет од km 108+450 до km 109+000, средњовековна насеља (VIII-IX век и XIII-XV век).

24. Локалитет од km 109+200 до km 109+500, касноантичко и средњовековно насеље (XII-XIII век).

25. Локалитет од km 111+850 до km 112+000, касноантичка (сарматска) некропола и насеље бронзаног доба и средњег века.

Завод за заштиту споменика културе – Сремска Митровица евидентирао је следећа археолошка налазишта:

26. Локалитет од km 139+100 m-km +200 m. КО Бешка – потес Калакача – локалитет „Калакача“. Археолошко налазиште од великог значаја за Републику Србију проглашено 1974. год. категорисано 1991. год. Археолошко налазиште обухвата површину од 1,2 km на десној обали Дунава. Откривено је праисторијско насеље са неколико надземних правоугаоних кућа које су имале дрвену конструкцију. Око куће су пронађени објекти економског карактера, оставе и силоси. На истраженом делу насеља откривен је укупно 151 објекат различите намене што указује на интензитет насељавања. Културни слој богат је керамичким посудама које су украшене жљебљеним орнаментима и „с урезима“. Већи број пратећих економских објеката указује на развијену земљорадњу. Остеолошке анализе показују гајење животиња, као и бављење ловом. Насеље припада културама раног гвозденог доба нашег Подунавља: II фаза Белегиш-Илинци и Гана група. Живот на њему траје од X до средине VIII века пре нове ере. Припадајућа некропола није убицирана. Испод целе површине постојеће трасе аутопута вршена су од 1972–1974. године археолошка истраживања. Преостали део насеља налази се на делу где ће бити нова трака аутопута Е-75.

27. Локалитет km 143+500 m – km 144 КО Бешка, локалитет „Патка“ на обе стране обале истоименог потока убицирано је велико једнослојно равничарско средњовековно и римско насеље. Приликом градње аутопута вршена су археолошка истраживања мањег обима. Средишњи део насеља простире се на површини коју ће захватити нова трака.

28. Локалитет од km 144+500 m-km145+500 m КО Бешка, потес „Патка“ са обе стране безименог потока који се улива у поток Патка налази невелико праисторијско келтско насеље из времена гвозденог доба. Већи део насеља простире се изван простора где је изграђен мост. Сондажна археолошка истраживања вршена су приликом изградње аутопута. На периферији



насеља (КО Крчедин) уз аутопут нађена је велика праисторијска остава сребрног келтског новца.

29. Локалитет од km 151+500 m-km 152+500 m КО Инђија, петља Инђија у зони петље утврђено је постојање површинских налаза насеобинског карактера из времена касно бронзаног и почетка старијег гвозденог доба. Такође је нађен материјал из периода касне антике и средњег века, као и фрагменти људских костију (што указује на некрополу) и легуре од топљења метала. Приликом градње постојеће трасе аутопута нису вршена археолошка истраживања.

30. Локалитет од km 159 – km 160 на овом делу траса аутопута Е-75 укршта се са трасом римског магистралног аутопута који је од некадашњег Сирмијума (Сремска Митровица) водио за Теутобургијум (Стари Бановци). Археолошка истраживања нису вршена. Потребно је извршити заштитна археолошка истраживања ради детектовања трасе јер ће је савремени аутопут на том месту уништити.

31. Локалитет од 165 – km 165-500 m уз постојећу трасу аутопута прикупљени су фрагменти средњевековне керамике што указује на постојање насеља из овог периода, а претпоставља се да се ту налазе и остаци римске комуникације. Археолошка истраживања нису вршена.

Такође, у обухвату Просторног плана, на територији општина Врбас и Србобран, Покрајински Завод за заштиту споменика културе – Нови Сад је констатовао следећа заштићена непокретна културна добра:

Врбас –

- Утврђење „Чарнок“, земљано утврђење латенског периода, решење бр. 531, Нови Сад, 02.09.1960.год. археолошко налазиште од великог значаја,
- Партизанска база „Центар“ у улици Миливоја Чобанског 126, решење бр. 02-143/2, Нови Сад, 25.02.1977. год. знаменито место од великог значаја,
- Реформаторска црква (саграђена 1822.-1824. год.) решење бр. 02-368/5 Нови Сад 03.08.1981. год. споменик културе од великог значаја,
- Српска православна црква (сазидана 1738. год. освећена 1744. год.) и иконостас (рад сликара Јована Клајића 1862 год. дрворезбара Јована Кунстнера и позлатара Николе Димшића) решење бр. 02-369/5 Нови Сад 03.08.1981. год. споменик културе од великог значаја
- Капела „Водица“ посвећена светом Илији (саграђена 1794. год.), улица Светозара Марковића, Одлука СО Врбас бр. 011-28/9-В, Врбас, 06.11.1992. год.

Змајево-

- Сеоска кућа, улица Лењинова 68, одлука Владе РС „Сл.гласник РС“ 8/98 од 24.04.1998. год.

#### Савино Село-

– Црквено звоно (поклон Јосифа II) и две спомен плоче (подаци о историји села) у евангелистичко-реформатској цркви, решење бр. 01-215, Нови Сад, 17.05.1989. год.

#### Србобран –

– Српска православна црква (19 век), решење бр. 444, Нови Сад, 05.06.1962. год. и иконостас (42 иконе) и зидна слика изнад солеје, рад Новака Радонића, резбарија Георгија Девића, решење бр. 1552, Београд, 20.12.1950. год. споменик културе од великог значаја.

– Четири стара надгробна споменика из 18 века (на углу улице Каналске и Јована Стерије, на левој страни Стеријине улице, на углу Каналске и Љубљанске улице и прекопута овога), решење бр. 02-204, Нови Сад, 27.03.1969. год.

– Зграда Скупштине Општине предложена за заштиту 1999.год.“Водица”, евидентирана 1999. год.

#### Надаљ -

– Војно граничарска зграда, улица Светог Саве 28, предложена за заштиту 1997. год.

#### Турија –

– Археолошки локалитет „Старо гробље“ – праисторијско насеље, решење бр. 02-774/2-69, Нови Сад 23.07.1970. год.

– Осам надгробних споменика на Старом гробљу и гроб Јована Клајића, решење бр. 01-495/1, Нови Сад, 14.07.1970. год.

– Српска православна црква (саграђена 70-тих година 18 века), Одлука СО Србобран бр. 633-1/91, Србобран, 14.06.1991. год.

– Кућа значајна за НОБ, улица Вука Караџића 48, у којој је штампан први број „Истине“ и била позната база, решење бр. 202, Нови Сад, 25.11.1964. год.

– „Водица“ евидентирана 2000. год.

Како је број културних добара која уживају претходну заштиту, по правилу, знатно већи од заштићених културних добара и обухвата културно-историјске и урбанистичко-архитектонски значајне објекте у насељима и њихове делове или целине, те знатан број археолошких локалитета и историјски знаменитих места у ваннасељском простору, процењује се да оваквих непокретних културних добара на подручју за које се ради ПП има много више, па је до њихове идентификације, у предлагању просторно-планских решења потребно о томе повести посебно рачуна.

Ово се нарочито односи на фрушкогорске манастире, које је Просторни план Републике Србије („Сл. гласник РС“, број 13/96), категорисао као културна добра предложена за упис у Листу светске културне баштине, а читаво подручје Фрушке горе означио као зону средњовековног културног наслеђа. Такође, ПП Републике Србије је, као меру заштите, прописао да се приоритет у валоризацији и категоризацији непокретних културних добара треба дати зонама текућих или очекиваних великих промена, пре свега градовима и појасима интензивног развоја и инфраструктурним коридорима.

Несумњиво је да инфраструктурни коридор аутопута Е-75 на деоници Суботица – Београд има значајан утицај на подручје за које се ради План, а које обухвата већ побројана непокретна културна добра и целине, као и делове градова и насељених места на траси аутопута, или у његовој контактної зони. Тај утицај је двојак – позитиван и негативан.

Позитиван утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра огледа се у:

- опремању одговарајућих подручја и објеката инфраструктуром довољних капацитета за укључивање инфраструктуре унутар градитељских и амбијенталних целина или објеката на магистралне правце истих;
- режиму коришћења и распореду активности, које ће се у простору обезбедити ради најрационалније повезаности градских и амбијенталних целина или непокретних културних добара са другим целинама и објектима;
- привлачењу комерцијалних инвестиција и туристичко-рекреативних садржаја у зоне заштите и активирање простора унутар или уз ове целине и објекте, уз вођење рачуна о условима заштите непокретних културних добара, животне средине и еколошким аспектима;
- реализовању конкретних конзерваторских програма за поједине целине и појединачне објекте.

Негативан утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра огледа се у:

- штетном дејству интензивног саобраћаја – вибрације, бука, аеро-загађења и друго;
- нарушавању пејсажа – силуета и визура, постојећих природних и створених целина и амбијената.

У току израде и реализације просторно-планских решења, мора се тежити, са једне стране, отклањању штетних утицаја инфраструктурног коридора на непокретна културна добра или смањењу до одређене границе могуће толеранције тих утицаја, а, са друге стране, развијању и обогаћењу позитивних утицаја.

## **2. Смернице за заштиту животне средине, природних и непокретних културних добара**

У контексту реализације Просторног плана и његове даље разраде, предлажу се следеће смернице за заштиту животне средине и природних добара:

- у подручјима са прекораченим или високим нивоом буке неопходно је, на основу типолошких анализа, обезбедити адекватне техничке мере заштите у виду заштитних конструкција,
- поштовати прописане режими изворишта (подземних и површинских) водоснабдевања и предвидети све неопходне мере заштите вода и земљишта од загађивања у нормалним и акцидентним ситуацијама, а посебно:
  - у зонама непосредне заштите изворишта водоснабдевања обезбедити потпуну изолацију попречног профила аутопута од подлоге, ради спречавања загађивања водоносног слоја;
  - на попречном профилу аутопута обезбедити обостране одбојне ограде ради задржавања возила на путу у случају несреће; обострани ивичњаци дуж ивичних трака за каналисано прикупљање и одвођење загађених атмосферских вода са коловозне површине, пречишћавање прикупљених атмосферских вода од суспендованих чврстих честица уља, горива и других сталожених загађења, пре упуштања у реципијент; хумусирање косине насипа слојем најмање дебљине од 40 см; озелењавање и пожбуњивање хумусних косина аутохтоним биљним врстама ради учвршћавања тла и смањења ерозије; и
  - обезбедити контролисано одводњавање трупа пруге за велике брзине и његове заштите од плављења изазваног неадекватним радом мелиоративних канала,
  - комплетан хумусни материјал који ће бити скинут у процесу изградње аутопута потребно је искористити за хумузирање косина насипа и ако је складиштење неопходно, оно се мора извести на уређеним депонијама,
  - у циљу спречавања непотребног збијања тла, чиме се губе неке од његових важних карактеристика, рационализовати кретање возног парка. Ово се нарочито односи на тла са високим нивоом подземних вода (зона приобаља Дунава). Ископ у оваквом тлу вршити при оптималним условима у погледу његове влажности. При скидању хумусног материјала настојати да читав слој буде скинут у једном прелазу како би се избегло непотребно збијање другог слоја хумусног материјала,
  - на местима депонија хумусног материјала, ниво подземне воде треба да буде такав да не утиче на додатно влажење хумусног материјала,

- заштита свих делова терена ван непосредне зоне радова, подразумева да се ван појаса експропријације, површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платои за паркирање и поправку машина,
- по завршетку грађевинских радова, плодно земљиште се уграђује на косине новоизграђених насипа и усека. Овакав начин поновног коришћења ископаног земљишта је користан и са становишта брзог обнављања вегетације, што спречава ерозију тла и умањује потенцијалне трошкове одржавања,
- облагањем косина насипа са хумусним материјалом могуће је само на оним косинама које својим нагибом обезбеђују полазне услове за заштиту од ерозије,
- уколико се у оквиру уређења терена појаве потребе за посебним мерама заштите од ерозије, оне се морају применити. Дефинисање ових мера мора бити предмет посебног пројекта,
- за сузбијање корова на зеленим површинама избегавати коришћење хербицида већ путни појас одржавати кошењем,
- у циљу заштите од засољавања земљишта у околини аутопута, као последице зимског одржавања, коришћење натријум-хлорида супституисати са другим материјама, које имају сличан или бољи ефекат одмрзавања,
- све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења и снабдевања машина, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите, како не би дошло до просипања. Сва амбалажа за уље и друге деривате нафте, мора се сакупљати и односити на контролисане депоније,
- обавезно је паркирање машина само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, неопходно је уклањање тог слоја земље и његово одношење на депонију,
- у циљу заштите од разношења чврстог отпада, који се јавља у процесу градње и боравка радника у зони градилишта (амбалажа од хране, други отпади) мора се вршити његово систематско прикупљање и депоновање на уређеним депонијама,
- за сва позајмишта и депоније материјала морају се урадити посебни пројекти рекултивације, како би се спречило деградирање већих површина тла,
- комплексе пратећих садржаја је потребно снабдети посебним контејнерима за прикупљање чврстог отпада како би се у току експлоатације избегло

загађење тла у зони аутопута. Контејнери се морају празнити од стране овлашћеног предузећа,

– подизање заштитног зеленила уз аутопут које би било у функцији заштите пољопривредног земљишта, заштићених природних добара и урбаних средина, од емисије загађујућих материја аутопута. Треба га формирати од аутохтоних дендролошких врста, претежно лишћара и партерног зеленила у пејсажном стилу, тако да чини густе масиве или групе стабала неправилне контуре, континуиране или наизменично распоређене у зависности од функције коју ће имати. Овако формираним зеленилом ће се постићи, сем поменутих утицаја, физичка и ликовна равнотежа природне средине поремећене насилним захватима у терену, створити визуелне доминанте које оцртавају просторни ток пута и директно утицати на перцепцију возача као и смањење утицаја завејавања, засењивања фаровима и ублажење дејства ветра,

– подизање заштитног зеленила и живе ограде уз пругу великих брзина на местима где је железнички саобраћај угрожен од наноса снега,

– подизање заштитног зеленила у оквиру пратећих садржаја које треба формирати у складу са наменом и функцијом тих простора ради поправке микроклиматских услова и амбијенталних вредности,

– хумузирање косина насипа ( $d = 40 \text{ cm}$ ) и затрављивање и озелењавање партерном вегетацијом ради учвршћивања земљишта и смањења ерозије,

– обезбеђење уклапања трасе и објеката планираних инфраструктурних система (аутопута и пруге) у пејсаж, обликовањем потпорних и заштитних конструкција, мостова, тунела, косина, насипа и усека,

– подизање ремиза озелењавањем, на местима где су остављени пролази за животиње,

– у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 обезбедити пролазе за дивљач, чији ће број бити одређен за основу анализе популације, правца и густине кретања, уз уважавање оптималног размака између пролаза од око 2 km, док ће се димензионисање извршити уз уважавање минималне висине пролаза од 1 x 1,5 m за ниску ловну дивљач а за високу дивљач прелази ће се уређивати као надземни објекти димензије 2 x 2 m,

– према подацима добијеним од Завода за заштиту природе у делу регионалног парка „Суботичке шуме“ у контактної зони са аутопутем, испод аутопута на очекиваним местима пролаза дивљачи треба оставити улазно-излазне отворе за пролаз животиња а испред ових отвора на местима очекиване појаве животиња подићи ремизе (извршити озелењавање) и поставити заштитне конструкције за смањење буке на најугроженијим местима. Утицај аутопута Е-75 се може очекивати у зони Лудашког и Палићког језера као значајном станишту ендемских птица, па је с тим у вези

неопходно извршити озелењавање како би се птицама омогућио амбијент за прелет аутопута. Такође је потребно извршити заштиту читавог водотока Јегричке од Темеринских салаша до ушћа, где је површина од 5400 ha проглашена за међународно значајно станиште птица,

- у делу Ковиљско-петроварадинског рита, морају се предвидети простори-отвори испод аутопута који ће омогућавати дивљачи, пре свега ниској, на овом простору да прелази са једне стране на другу страну пута,

- у циљу заштите здравља животиња на простору обухваћеном Планом, неопходно је контролисано коришћење хербицида и других заштитних хемијских средстава тако да се сведе на најмању могућу меру као и да се техничким решењима онемогући директно одвођење атмосферских вода са коловоза у забарене депресије са природном водом,

- пројектовање будућих објеката на ловним површинама подручја обухваћеног планом мора бити усклађено са одредбама Закона о ловству („Сл.гласник РС”, бр. 39/93) и ловним основама,

- чување шума и унапређивање њиховог стања у оквиру граница овог Плана у складу са Законом о шумама,

- заштита ретких и угрожених биљних и животињских врста на основу Уредбе о заштити природних реткости.

У циљу заштите заштићених природних добара, забрањено је:

- На простору Регионалног парка „Суботичке шуме“:

- грађење нових објеката

- пресецање нових саобраћајница

- прокопавање канала, сем реверзибилних

- отварање нових позајмишта песка

- депоновање чврстог и течног материјала и физичко и хемијско загађење простора

- преоравање, ископавање и други земљани радови који нарушавају интегритет простора и стабилност екосистема

- приступ моторним возилима у режиму заштите I степена

- На простору Специјалног резервата „Селевењске пустаре“:

- грађење објеката и мењање намене површина

- прокопавање канала, осим реверзибилних јама за заливање и исушивање мочвара и извођење других радова који би довели до промене водног режима

- отварање позајмишта песка и извођење других радова који би могли утицати на морфологију терена и стабилност екосистема
- градња паркиралишта или било какво задржавање моторних возила
- депоновање чврстог и течног отпадног материјала, ложење ватре и паљење траве.
- На простору Специјалног резервата природе „Лудашко језеро“:
- коришћење и загађивање воде
- раскопавање добра и одношење земље
- подизање грађевинских објеката.
- У Парку природе „Палић“:
- депоновање чврстог и течног отпадног материјала, као и физичко хемијско и микробиолошко загађивање простора
- раскопавање обале и одношење земљишта и стварање позајмишта
- подизање грађевинских објеката
- градња паркиралишта на местима где заштићено природно добро тангира аутопут.
- На подручју Ковиљско-петроварадинског рита:
- изградња објеката и извођење хидротехничких радова којима би се онемогућило периодично плављење и изазвало снижење нивоа подземних вода (нарочито изградњом рени бунара) и трајне промене орографских и хидрографских карактеристика природног добра, претварање мочварно-барских екосистема у сувоземне, чиме би се и угрозиле зоне природног мрестилишта:
- експлоатација песка, као и стварање позајмишта
- изградња паркинг простора и задржавање моторних возила
- депоновање чврстог и течног отпадног материјала, као и физичко, хемијско и микробиолошко загађивање простора.

С обзиром да пут пресеца заштићено добро, треба имати у виду да се приликом изградње предметног пута, морају предвидети простори – отвори испод аутопута који ће омогућавати дивљачи на овом простору да прелази са једне на другу страну пута. Постојећи канали не смеју се затрпавати односно морају се одржавати у претходном стању.

Заштићена стабла се не смеју сећи, не смеју им се ломити гране, нити изводити друге активности, које би заштићено добро могло угрозити.

У контактної зони са аутопутем, испод аутопута, треба оставити улазно излазне отворе за пролаз животиња, а испред ових отвора подићи ремизе



(извршити озелењавање) и поставити заштитне конструкције за смањење буке на најугроженијим местима.

Траса аутопута Е-75 мора се озеленити с тим што се у ту сврху не смеју користити врсте *Crataegus monogyna*, *Pyracantha* sp. и *Cotoneaster* sp. и ниски чемпрес.

Приликом детаљног одређивања локација за планиране инфраструктурне објекте морају се прибавити услови Завода за заштиту природе, нарочито када је у питању планирање објеката на заштићеном добру, односно у његовој непосредној близини. Са туристичког аспекта, посебно ће бити интересантно размотрити на којим местима се планира изградња прикључних путева, паркиралишта и сличних објеката.

За целу трасу аутопута треба израдити пројекат озелењавања, за који ће Завод за заштиту природе прописати услове.

Сви планови који се доносе за простор на коме се налазе заштићена добра морају бити у складу са одредбама Закона о заштити животне средине, односно акта о заштити.

У смислу спречавања негативних ефеката који су присутни због нарушавања морфолошких карактеристика пејсажа и умањења ефеката површинске ерозије косина насипа, неопходно је хортикултурно уређење и предузимање свих планираних мера за рекултивацију путног земљишта.

Нагиб косина насипа треба прилагодити морфолошким карактеристикама околног терена. У току извођења грађевинских радова, поготову у осетљивим зонама (зона Дунава), површина заузетог земљишта се мора свести на минимум.

За све активности у домену обликовања пејсажа потребно је користити врсте које су заступљене на анализираном простору.

На растојању до 50 m од аутопута ограничене су могућности за гајење пољопривредних култура, а на растојању до 1000 m, не препоручује се производња здраве хране.

По завршеној изградњи инфраструктурног система, током експлоатације неопходно је успоставити мониторинг систем за испитивање квалитета воде, ваздуха, земљишта, буке и вибрације како би се предузимале, по потреби, адекватне мере заштите животне средине.

Смернице за заштиту непокретних културних добара подразумевају да се заштићена непокретна културна добра, добра која уживају претходну заштиту и амбијенталне вредности у подручју обухваћеном Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-75 деоница Суботица – Београд и деоница Келебија Е-75, морају третирати у складу са:

I. Одредбама Закона о културним добрима („Сл. гласник РС“, бр. 71/94), при чему су значајна три нивоа обавеза:

1. Обавезе надлежних органа, организација и предузећа, у поступку припреме, израде, разматрања и доношења просторних и урбанистичких планова (члан 107. Закона),
2. Обавезе предузећа која припремају инвестиционо – техничку документацију за изградњу, односно, реконструкцију објеката на подручјима, на којима су непокретна културна добра или добра која уживају претходну заштиту, као и обавезе инвеститора радова да на ту документацију прибаве одговарајуће са сагласности (члан 99. Закона) и
3. Обавезе извођача радова, ако у току извођења грађевинских и других радова наиђу на археолошка налазишта или археолошке предмете, да без одлагања прекину радове и обавесте надлежни завод за заштиту споменика културе, који ће спровести потребна истраживања и дати додатне услове за изградњу на оваквом простору, уколико налази то изискују (члан 109. Закона);

II. Циљевима, начелима и мерама заштите непокретних културних добара утврђеним Просторним планом Републике Србије („Сл. гласник РС”, број 13/96);

III. Условима за заштиту које утврђују надлежни заводи за заштиту споменика културе, и то:

- за културна добра од изузетног значаја услове утврђује Републички завод за заштиту споменика културе – Београд,
- за непокретна културна добра и културна добра од великог значаја услове утврђују:
- Међуопштински завод за заштиту споменика културе – Суботица за територију општина: Кањижа, Суботица, Бачка Топола и Мали Иђош,
- Покрајински завод за заштиту споменика културе – Нови Сад за територију општина: Србобран, Врбас, Темерин и Нови Сад и
- Завод за заштиту споменика културе – Сремска Митровица за територију општина Инђија и Стара Пазова.

Смернице за заштиту непокретних културних добара у подручју обухваћеном Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-75 деоница Суботица – Београд и аутопута Келебија Е-75:

- Стриктно придржавање свих учесника у припреми и у изградњи аутопута и пратећих објеката, обавеза које проистичу из Закона о културним добрима, што ће се обезбедити кроз поштовање сва три нивоа наведених обавеза, као и категоризације споменичког фонда која је већ извршена или ће бити извршена у складу са Законом о културним добрима.
- Ревизија и допуна топографског прегледа (инвентаризација и идентификација) постојећег фонда непокретних културних добара, уз

неопходна претходна додатна рекогносцирања и истраживања терена, кроз постојеће и текуће програме ове врсте и посебна тематска и топографски усмерена и функционално-циљна истраживања одређених врста споменика (етнографска и етнологска); истраживања карактеристичних целина и амбијената, по етапама, фазама и приоритетима у корелацији са етапама, фазама, приоритетима и потребама просецања трасе, изградње пута, пратеће инфраструктуре, активирања и уређивања делова простора и подручја за која се планом оцени да су приоритетна уопгледу испуњења циљева које изградња аутопута Е – 75 има. Све то подразумева израду додатне, односно нове документације о затеченом стању фонда непокретних културних добара, добара која уживају претходну заштиту и о амбијенталним целинама.

– Ревалоризација и валоризација инвентарисаног и истраженог фонда вредности на простору дуж аутопута Е – 75 Суботица – Београд и аутопута Келебија Е-75 уз акцентовање оних карактеристика и могућности које представљају развојни потенцијал са привредно – туристичко – рекреативног аспекта.

– Израда програмских студијско-аналитичких елабората о могућем укључењу фонда непокретних културних добара или делова тог фонда, објеката и целина у развојне програме, за целину или делове простора и подручја кроз које пролази аутопут Е-75.

– Израда јединствених, целовитих и хијерархијски и функционално координираних појединачних пројеката и програма санације, заустављања процеса деградације и ревитализација непокретних културних добара на траси и на простору које обрађује Просторни план. При томе се информативно-пропагандна, маркетиншка и друга питања и проблеми презентације и функционалне доступности непокретних културних добара директним корисницима аутопута и онима који уз њега обављају своје активности третирају посебним сепаратима.

– Синхронизација свих програмско – планерских послова заштите непокретних културних добара са истим пословима у домену заштите и третмана природних елемената и фактора, пејзажа и посебно заштићених делова природе, дакле поступак синтезног програмско-планског приступа свим фондовима природних и радом створених вредности на посматраном простору.

– Републички завод за заштиту споменика културе би, у координацији са извођачем радова и инвеститором требало да, приликом извођења радова, обезбеди стални надзор у циљу стварања услова за правовремено проналажење и заштиту пронађених културних добара.

## VI. ОРГАНИЗАЦИЈА, УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА

## **1. Могућности и циљеви коришћења пољопривредног и шумског земљишта**

### *1.1. Пољопривредно земљиште*

Подручје обухваћено Просторним планом инфраструктурног коридора аутопута Е-75, одликује се изузетно повољним природним условима за развој пољопривредне производње. Траса аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75 пролази у готово целокупној дужини преко ораница веома доброг квалитета, а на већим потезима пресеца просторно обједињене комплексе друштвених газдинстава.

Удео обрадивог земљишта у укупној површини обухваћеној Планом износи око 84,7% а ораничних 81,7%. Највише ораница се налази у КО Србобран, КО Жедник, КО Бачка Топола, КО Чантавир а најмање у КО Нови Бановци.

Од укупно обухваћеног простора планом аутопута Е-75 и аутопута Келебија Е-75, пољопривредно земљиште представља 84,7%, плодно 87.6,7% а неплодно свега 8,8%.

С обзиром да се земљиште на овом простору може сматрати најзначајнијим потенцијалом, основни циљеви његовог коришћења и заштите су:

- усклађивање коришћења земљишта са природним и створеним вредностима,
- максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта, као и
- хумусног комплекса са делова које ће покривати траса и са подручја непосредно уз трасу,
- заштита земљишта од могуће деградације отпадним водама,
- ревитализација свих деградираних површина дуж ауто-пута,
- подизање пољозаштитних појасева у зони заштите од еолске ерозије,
- побољшање бонитетних својстава расположивог земљишта.

Промене у структури коришћења земљишта у коридору аутопута Е-75 и пута Келебија – аутопут Е-75, односе се на површине које су под њивама, ливадама и другим културама. Из пољопривредне производње искључују се земљишта у заштитном појасу инфраструктурног коридора, а за потребе подизања шумског заштитног појаса.

У домену пољопривреде, простор обухваћен Планом, као и шире подручје, биће усмерен у правцу производње здраве хране у условима сувог ратарења

и наводњавања. Због губитка обрадивих површина услед изградње аутопута и загађења околних пољопривредних површина, неопходно је надокнадити изгубљено земљиште интензификацијом пољопривредне производње на преосталом простору, применом савремених агротехничких мера, наводњавањем и одабирањем сорти високог генетског потенцијала.

Чињеница да аутопут пролази кроз простор у ком доминантно учешће у целокупном билансу површина припада ораницама определила је и планирано стање у коме ће се очувати овај однос и сачувати оранице у највећој могућој мери.

Услед изградње аутопута у зони путног коридора доћи ће до смањења пољопривредних површина и то ораничних. Пољопривредне површине изван путног коридора неће битно мењати своју намену, што значи да ће се ораничне површине сачувати где год је то могуће, а пашњаци агротехничким мерама привести култури или пошумити. Овакво опредељење у складу је са Законом о заштити пољопривредног земљишта, као и поставкама ПП Републике Србије.

Изражени утицаји аутопута на пољопривредне културе могу се очекивати само у уском појасу до 50 м. Гајење здраве хране без икаквих утицаја загађивача са аутопута, могуће је тек на растојањима која су већа од 1000 м.

#### 1.1.1. Мере побољшања и заштите производног потенцијала земљишта

На основу напред изнете оцене продуктивности земљишта и услова за развој пољопривреде, приоритети побољшања и заштите производног потенцијала земљишта, на подручју обухваћеном Планом, а у складу са основним поставкама ПП Републике Србије су:

- промена структуре усева – повећање учешћа индустријског и крмног биља на рачун житарица,
- боље коришћење потенцијала ливада и пашњака за успостављање оптималног односа између биљне и сточарске производње и
- спречавање ерозије као фактора угрожавања и уништавања земљишта.

У циљу реализовања планских задатака на интензивирању коришћења површина пољопривредног земљишта примениће се следеће мере:

- наводњавање земљишта, која у складу са педолошким карактеристикама имају потенцијал за интензивнију пољопривредну производњу, с тим да се систем за наводњавање и одводњавање планира обједињено за подручја свих општина у инфраструктурном коридору,

– санирање појава ерозије и спречавање појава клизишта применом антиерозивних мера: мелиорацијом ливада и пашњака и враћањем деградираног земљишта природној намени, пошумљавањем и подизањем ваншумског зеленила, затрављивањем ораница а посебно земљишта из пете и слабијих катастарских класа,

– очување мреже атарских путева обезбеђивањем алтернативних праваца дуж аутопута, као и комасација дела пољорпивредних површина које ће се утврдити основама заштите, коришћења и уређења земљишта за обухваћене општине.

Такође, у циљу организовања виших нивоа прераде и финалне производње као и активнијег приступа у пласману пољопривредних производа, неопходно је спровести следеће активности:

- боље коришћење постојећих прерађивачких капацитета,
- побољшање организације откупа пољопривредних производа,
- пласман производа у оквиру предвиђених услужних сервисних и туристичких садржаја.

У односу на постојеће стање, стратешко опредељење налаже да се пољопривреда овог подручја усмерава као сировинска база за прехранбену индустрију. Други правац иде ка оснивању већих предузећа прехранбене индустрије чији ће се пласман обезбедити у оквиру предвиђених пратећих туристичких, услужних и других садржаја.

## *1.2. Шуме и шумско земљиште*

Шуме и шумско земљиште у државној и приватној својини у оквиру граница Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, припадају следећим шумским подручјима: севернобачком, јужнобачком и сремском.

У северном делу су државне шуме које припадају северно-бачком шумском подручју и чине део газдинске јединице „Суботичке шуме“. Према глобалној намени дефинисане су као регионални парк „Суботичке шуме“, а основни задатак им је заштита земљишта од еолске ерозије. Овим шумама газдује ЈП „Србијашуме“ Ш.Г. Сомбор.

У јужном делу инфраструктурног коридора се налазе државне шуме јужнобачког подручја под ингеренцијом ЈП „Србијашуме“, Ш.Г. Нови Сад. Ове шуме припадају газдинским јединицама „Тополик“, „Шајкашка“ и „Дунавске аде“. Овим шумама треба додати и ГЈ. Крчединска ада, којом незванично газдује Ш.Г. Нови Сад. У оквиру ових шума је и природно добро

од изузетног значаја И категорије – специјални резерват природе „Ковиљско-Петроварадински рит“.

На територијама КО које су на подручју сремског шумског подручја за које је надлежно Ш.Г. Сремска Митровица, нема државних шума.

У границама овог Плана се налазе и мањи комплекси друштвених шума (шуме водопривредних предузећа, пољопривредних добара, економија) и приватне шуме.

Ваншумско зеленило чине заштитни појасеви уз све категорије путева, уз водотоке, уз пољопривредно земљиште (пољозаштитно зеленило), на деградираним површинама и зеленило салаша.

Табела: Површине под шумама (ha) по катастарским општинама

Општина	Редни број	Катастарска општина	ha
Стара Пазова	1.	Нови Бановци	0
	2.	Стари Бановци	1
	3.	Стара Пазова	1
Инђија	4.	Нови Карловци	1
	5.	Крчедин	25
	6.	Бешка	113
Нови Сад	7.	Ковиљ	2137
	8.	Каћ	270
	9.	Ченеј	41
	10.	Руменка	13
	11.	Кисач	9

На основу увида у постојеће стање шума и ваншумског зеленила, закључује се да је шумовитост посматраног простора испод планираних 11%, колико је предвиђено за Војводину. Уочен је недостатак, не само површина под шумама, већ и свих категорија ваншумског зеленила.

#### 1.2.1. Могућности и циљеви коришћења шумског земљишта

Постојеће шумске површине у оквиру граница овог Плана је потребно сачувати и унапредити у складу са Законом о шумама, тј његовим одредбама које се односе на крчење шума, одређене намене шума и др. одредбе.

Шумским површинама под заштитом – Регионални парк „Суботичке шуме“ и специјални резерват природе „Ковиљско-Петроварадински рит“, је потребно управљати у складу са Законом о заштити животне средине и условима надлежних институција.

С обзиром на малу шумовитост Војводине, у оквиру граница овог Плана, потребно је унапредити стање постојећих шума и повећати површине под шумама пошумљавањем VI и VII бонитетне класе, пашњака и деградираних површина.

Сем повећања површине под шумама, потребно је повећати и све категорије ваншумског зеленила (заштитно зеленило уз путеве и водотокове, уз пољорпивно земљиште, економије, салаше и све категорије насељског зеленила).

За потребе подизања заштитног појаса уз аутопут (имисионе шуме), ово земљиште ће бити искључено из пољопривредне производње.

## **2. Мере заштите од вода, коришћења вода и заштите вода**

У циљу задовољења водопривредних интереса на подручју обухваћеном Планом предузеће се следеће мере:

- прелазак са релативно екстензивног на интензивно коришћење вода у свим сферама коришћења, а то подразумева рационализацију потрошње воде и прелазак на ресурсно рационалније технологије као и вишекратно коришћење вода, где год је то могуће, уз одговарајуће пречишћавање.
- приоритет у расподели вода имаће: гарантовани минимуми, снабдевање становништва водом, наводњавање, пловни пут, енергетика, рекреација, снабдевање индустрије водом, рибњаци.
- неопходни развој речно-каналског система са вишенаменским функцијама: обезбеђивање воде за наводњавање и индустрију, заштита од поплава, одводњавање, стварање повољних услова за пријем пречишћених употребљених вода, пловидба итд.
- споро обновљиве залихе подземних вода високог квалитета користиће се само за снабдевање становништва водом, као и за индустрију са технолошким процесима који захтевају воду највишег квалитета.
- вода за технолошке потребе биће захватана, по правилу, из водотокова (коришћењем за то одговарајућих акумулација), и уз то обавезно рециклисана.



- подручја на којима се налазе изворишта подземних и површинских вода, које се користе за снабдевање водом за пиће, морају бити под посебном заштитом од намерних или случајних загађивања и других утицаја од магистралних инфраструктурних система у коридору.
- техничка документација за магистралне инфраструктурне системе обавезно ће садржати пројекат заштите од ерозије и седиментације у току грађења објекта, које одобрава и реализацију контролише надлежна водопривредна организација.
- окосницу заштите од поплава у наредном периоду представљаће, на највећем делу површина угрожених поплавама, линијски системи за пасивну заштиту, тј системи одбрамбених насипа, уз њихово комплетирање, доградњу, реконструкцију и одржавање. Меродавне велике воде за заштитне насипе одређиваће се према значају простора и објекта који се штите.

### **3. Очекиване промене у организацији простора и размештају становништва**

Услед изградње аутопута доћи ће до одређеног смањења пољопривредних површина и то највећим делом ораничних. Поред физичког смањења обрадивих површина веома доброг квалитета, траса аутопута на већим потезима пресеца просторно обједињене комплексе друштвених газдинстава и приватне поседе. Осим поседа, односно парцела, пресечени су атарски путеви, канали ДКМ (детаљне каналске мреже) система ДТД, као и путеви кретања дивљачи.

Атарске путеве треба системски обликовати тако да синхронизују кретања између руралних средина и сировинског залеђа са две стране аутопута. Канали су решени (или ће се решити) изградњом мостова односно пропуста, а за кретање дивљачи се такође планира остављање одговарајућих пропуста.

Пресецање категорисаних путева (магистралних, регионалних и локалних) аутопутем превазиђено је изградњом одговарајућих петљи или надпутњака. Пловни путеви (Дунав, канал ОКМ система ДТД Бездан – Бечеј) су премоштени објектима који капацитативно не задовољавају, те се планира доградња нових објекта, који ће задовољити све критеријуме из домена правилне експлоатације аутопута.

Траса аутопута прелази и преко локалитета заштићених природних добара: регионални парк „Палић-Лудош“ и Ковиљско-петроварадински рит, као специјални резерват природе. На овим подручјима је обавезно уређење у складу са условима који се добију од Завода за заштиту природе Србије.

Пре десетак година је дефинисана траса аутопута, па је извршеном делимичном комасацијом у већини општина образована укупна траса. Предлаже се уређење атара путем комасације у следећим општинама и катастарским општинама: Кањижа-Хоргош; Суботица – Бачки Виногради, Палић, Суботица, Биково, Жедник и Нови Жедник; Инђија – Бешка, Крчедин и Нови Карловци; Стара Пазова – Стара Пазова, Стари Бановци и Нови Бановци и за пут Келебија – аутопут Е-75 од општине Суботица, Келебија, Стари Град, Нови Град.

У ужој зони аутопута градиће се објекти супраструктуре, неопходни за функционисање саобраћајног система аутопута (паркиралишта, бензинске станице, сервиси и тд.), пратећи објекти намењени задовољавању различитих потреба учесника у саобраћају (ресторани, мотели, продавнице, банке, информациони центри), као и објекти привреде за чије је функционисање битна близина саобраћајница високог нивоа и капацитета (трговачки и пословни центри, привредне, складишне и друге зоне). За све набројане садржаје обезбедиће се одговарајућа инфраструктура, тако да се постигне висок ниво комуналне опремљености.

Просторни размештај туристичких локалитета и центара на ширем подручју усклађен је са Просторним планом Републике Србије. Посебно су истакнути само центри и локалитети који су међународног или регионалног туристичког значаја, утврђени на бази вредновања свих фактора утицаја на туристичко активирање простора. Туристички центри и локалитети међународног значаја су: Суботица са широм околином (Палић, Лудаш, Суботичке шуме), Кањижа са бањом и Тисом, Бачка Топола са Зобнатицом, Нови Сад и Сремски Карловци са својим изразито атрактивним и туристички вредним окружењима дуж Дунава и на Фрушкој гори.

Развој туризма у овим просторима, као и просторно уређење усмераваће се посебним програмима. Програми развоја туризма који су урађени за предметно подручје, односно за поједине делове, ће се ускладити са смерницама Просторног плана Републике Србије.

Траса аутопута је тако пројектована да не пролази кроз насеља, те не утиче директно на размештај становништва, мада се осећају тенденције флукуације

#### **4. Потребне површине за коридоре инфраструктурних система**

Потребне површине за коридоре инфраструктурних система утврђене су на бази критеријума који су коришћени на Просторним плановима аутопутског коридора од Београда до границе БРЈ Македоније. 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 и експлоатације инфраструктурног система од негативних утицаја на окружење као што су непланска изградња, неконтролисано одлагање отпада и слично.

Просторним планом се резервише простор за коридоре планираних магистралних инфраструктурних система следеће ширине:

- 700 m за аутопут
- 250 m за пругу велике брзине
- 200 m за гасовод
- 4 m оптичке каблове
- 300 m за коридор пловног пута

Трајно заузимање земљишта за потребе изградње и функционисање система и објеката у инфраструктурном коридору чине појасеви просечне ширине од:

- 70 m за аутопут, уз додатне површине за мотел око 5 ha, за одмориште око 3 ha, за петљу око 5 ha,
- 35 m за железничку пругу за велике брзине уз додатне површине за станице и друге садржаје,
- 5 m за гасовод.

Око магистралних инфраструктурних система постоје два заштитна појаса – непосредни појас заштите и шири појас заштите.

Непосредни појас има функцију обезбеђења заштите од штетних утицаја инфраструктурних система на окружење. Ширина појаса одређена је законским прописима. У зони аутопута тај појас износи 150 m. У том појасу није дозвољена градња осим за објекте који су у функцији аутопута. Уколико објекти постоје потребно је да се изместе или адекватно заштите. Заштитни појас око железничке пруге износи 100 m. У том појасу није дозвољена градња осим за објекте који су у функцији пруге. Непосредни појас заштите за гасовод је 60 m, за оптички кабл 6 m.

Шири појас заштите у функцији сваког појединачног инфраструктурног система како би он несметано функционисао у простору. У овом појасу дозвољена је изградња по селективном приступу. Ширина овог појаса за аутопут износи 480 m, за пругу за велике брзине 115 m, за гасовод 135 m.

Ширина заштитних појаса појединих инфраструктурних система биће утврђена кроз израду планова са детаљном урбанистичком разрадом.

## **5. Правила за усаглашавање инфраструктурних система у коридору**

Основна правила за међусобно усклађивање положаја планираних коридора магистралних инфраструктурних система у инфраструктурном коридору произилазе из њиховог односа у простору (укрштање или паралелан положај), као и из важећих Закона, техничких прописа и услова заштите животне средине и утврђују се овим Просторним планом за следеће инфраструктурне системе:

### **1) Водопривредна инфраструктура**

- сва укрштања планираних инфраструктурних система (аутопут, пруга, гасовод, оптички кабл) са површинским водотоцима (природним и вештачким) изводиће се уз поштовање услова да се не ремети основна намена и функција водотока и да се осигура нормалан протицај водотока у свим условима (у току извођења и трајно),
- по правилу, положај трасе инфраструктурног система биће ван зоне непосредне и уже заштите подземних и површинских изворишта водоснабдевања, а када то није могуће, заштита изворишта обезбедиће се посебним пројектом заштите и континуалне контроле квалитета вода,
- пропусти и мостови димензионисаће се на стогодишње воде, а да се при томе не угрози безбедност функционисања инфраструктурног система; док ће се на местима укрштања обезбедити заштита обала и корита (обалоутврда узводно и низводно према хидрауличком прорачуну) од ерозије, уз одводњавање у зони мостова,
- положај трасе површинског или подземног линијског инфраструктурног система, по правилу је ван водног земљишта, а на местима укрштања са водотоком, када је год могуће, под углом од приближно 90°, под условом да се подземни инфраструктурни системи на месту укрштања са водотоком обезбеђују путем објеката (моста) за веће водотоке, или заштитним цевима испод дна корита мањих водотока, на минималној дубини од 0,8 до 1,5 m,
- препоручује се типизирање изгледа пропуста тако да димензионисање отвора задовољи хидрауличке елементе за поједине водотоке и канале,
- обезбедиће се контролисано прикупљање и евакуација атмосферских вода дуж тупа аутопута и пруге и њихово одвођење у постојеће ретенционе просторе по принципу брже евакуације (риголе, пропусти и др.),

- на местима укрштања аутопута и пруге са постојећим трасама водовода и канализације предвидеће се пропусти са заштитним цевима,
- све радње на усаглашавању саобраћајних система са водопривредном инфраструктуром обављаће се уз сагласност и контролу надлежних органа за послове водопривреде.

### **Меродавне велике воде за системе заштите од поплава**

Број становника и карактер добара на заштићеном подручју – касети	Приоритети	Повратни период меродавне велике воде (год)
Преко 50000 становника	1	мин. 200
Од 20000 до 50000 становника	1	мин. 100
Врло велики и значајни индустријски и други привредни објекти	1	мин. 100
Од 5000 до 20000 становника	2	мин. 50
Средњи индустријски и други привредни објекти	2	мин. 50
Мелиорациони системи и изворишта за водоснабдевање становништва	2	мин. 25
До 5000 становника	3	мин. 25
Мали индустријски и други привредни објекти	3	мин. 25
Пољопривредне површине ван мелиорационих система	3	мин. 20

### **2) Термоенергетска инфраструктура**

Магистрални гасоводи, нафтоводи и продуктоводи по правилу, ће се укрштати са свим осталим инфраструктурним системима бушењем испод тих система и постављањем у заштитну цев, по могућству под углом од 90°, на минималној дубини од 0,8 m од дубине дренажног канала и 1 m од водоводних, телекомуникационих и других цеви и каблова и 1,5 m од дна

нерегулисаних корита водених токова и 1,0 м од дна регулисаних корита водених токова.

Код проласка у близини или паралелног вођења гасовода уз друге објекте одстојање не сме бити мање од:

- 5 m од спољне ивице путног појаса регионалних и локалних путева,
- 10 m од спољне ивице путног појаса магистралних путева,
- 20 m од спољне ивице путног појаса аутопута,
- 30 m од спољне ивице путног/пружног појаса код надземних делова гасовода, осим ако гасовод није постављен на друмски или железнички мост,
- 15 m од спољне ивице пружног појаса индустријских колосека,
- 10 m од ножице насипа регулисаних водотока и канала,
- 0,5 m од спољне ивице других укопаних инсталација и мелиорационих објеката,
- 1,0 m (мерено хоризонтално) од темеља грађевинских објеката, уколико не угрожава стабилност објекта.

### **3) Електроенергетска инфраструктура**

– Укрштање електроенергетских водова до 20 kV са аутопутем и пругом извешће се каблирањем и постављањем у заштитну цев, са минималном дубином укопавања од 1 m испод дна одводног канала, под углом од 90° и удаљености стуба електричног вода и пруге од 10-40 m.

– Остали електроенергетски водови напонског нивоа 35 kV, 110 kV, 220 kV и 400 kV могу се укрштати и надземно са аутопутем и пругом по могућности под углом од 90°, али не мањим од 45°, при чему најмања висина проводника од горње ивице коловоза треба да буде 7 m, а од шина железничке пруге 12 m.

– Минимална удаљеност електричног стуба од земљишног појаса аутопута треба да буде од 10-40 m при укрштању. Најмања удаљеност стуба, од железничке пруге треба да буде 15 m. При паралелном вођењу електроенергетских водова напона до 35 kV, најмања удаљеност стуба од земљишног појаса треба да буде 100 m, а преко 35 kV је 150 m.

– Укрштање гасовода и оптичког кабла са електроенергетским водовима треба да буде на минималном растојању од 25 m од електричног стуба.

– Оптички кабел ће се, по правилу, укрштати бушењем испод постојећих инфраструктурних система, а преко већих водотока и на конструкцијама мостова вешањем.

## **6. Режим коришћења и правила за уређивање заштитних појаса инфраструктурних система и простора посебне намене**

Режим коришћења простора у заштитним појасима магистралних инфраструктурних система у инфраструктурном коридору установљава се за:

1) непосредни појас заштите – режим подразумева строго контролисано коришћење простора којим се:

– у начелу не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев објеката у функцији аутопута, пруге велике брзине и разводног гасовода,

– у начелу не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, као ни подизање трајних засада у непосредном појасу заштите магистралног оптичког кабла.

2) шири појас заштите – режим подразумева контролисано коришћење простора за потребе развоја активности које нису у колизији са просторним, функционалним и техничким захтевима планираних инфраструктурних система.

Наведени режими коришћења простора прецизно ће се дефинисати разрадом планских решења на нивоу планске документације са детаљном урбанистичком разрадом.

Правила за уређивање заштитних појаса магистралних инфраструктурних система и зона заштите простора посебне намене утврђују се за;

### **Заштита насеља од негативних утицаја планираних магистралних инфраструктурних система**

– у случају када је траса аутопута у грађевинском подручју насеља:

– за све постојеће и планиране стамбене објекте у ширем заштитном појасу (до 300 m од трасе аутопута) предузимаће се мере заштите од буке, вибрација и загађености ваздуха

- сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу (до 50 m од ограде аутопута) измештаће се на друге локације у грађевинском подручју насеља, под условом да се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (бука, аерозагађење).
- у случају када је траса пруге за велике брзине у грађевинском подручју насеља
- за све постојеће и планиране стамбене објекте у ширем заштитном појасу (удаљеност 100 m од последњег колосека) предузимаће се мере заштите од буке и вибрације
- стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу (удаљеност 25 m од ограде пруге) измештаће се на друге локације у грађевинском подручју насеља, под условом да се техничким решењима не може обезбедити одговарајућа заштита од буке, вибрација и аерозагађења.
- није пожељан положај коридора магистралних гасовода, нафтовода и продуктовода у грађевинским подручјима насеља, а када то није могуће избећи обезбедиће се минимална удаљеност гасовода и нафтовода од најближих стамбених објеката од 30 m, као и неопходне мере заштите од акцидената у ширем заштитном подручју на удаљености од 200 m.
- у непосредном појасу заштите магистралног оптичког кабла не дозвољава се изградња нових и реконструкција постојећих објеката и подизање трајних засада.
- у појасу од 50 m са обе стране стубова 110 kV, 220 kV и 400 kV далековода не дозвољава се изградња нових објеката и подизање трајних засада.
- коришћење, изградња и уређење простора у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система у грађевинском подручју насеља вршиће се према правилима, смерницама и условима утврђеним овим Планом, до доношења планске документације са детаљном урбанистичком разрадом

## **Заштита флоре и фауне**

- у коридору аутопута и пруге за велике брзине обезбедиће се пролази за дивљач, чији ће број бити одређен на основу анализе популације, праваца и густине кретања, и уз уважавање оптималног размака између пролаза од око 2 km, док ће се димензионисање извршити уз уважавање минималне висине пролаза од 1 m за ниску дивљач, а за високу дивљач прелази ће се уређивати као надземни објекти.



– у циљу заштите здравља животиња на простору заштитних појаса магистралних инфраструктурних система, коришћење хербицида и других заштитних хемијских средстава свешће се на најмању могућу меру, и онемогућиће се одвођење атмосферских вода са коловоза и трупа пруге у забарене депресије са природном водом.

### **Заштита непокретних културних добара:**

– за утврђена, категорисана и евидентирана непокретна културна добра која уживају претходну заштиту и налазе се у заштитним појасима планираних магистралних инфраструктурних система надлежни орган утврдиће границе заштићене околине непокретних културних добара и мере заштите, које ће се уграђивати у техничку документацију и разраду планских решења на нивоу регулационог плана,

– до утврђивања мера техничке заштите у заштићеној околини утврђених, категорисаних и евидентираних културних добара која уживају претходну заштиту, не могу се обављати активности на изградњи и уређењу простора без претходно утврђених услова и сагласности надлежне службе заштите споменика културе,

– пре извођења радова на планираним магистралним инфраструктурним системима, као и осталих радова на изградњи и уређењу простора, обавеза инвеститора је да обезбеди услове за спровођење стручне опсервације терена од стране надлежне службе заштите споменика културе.

### **Заштита и унапређење пејзажа:**

– обезбеђење биолошког, односно еко-функционалног уклапања планираних инфраструктурних система и објеката у пејзаж путем:

– пејзажног обликовања и уклапања објеката заштите од ерозије, насипа и усека, прелаза и пропуста (са ремизама),

– хигијенско-санитраног раздвајања објеката и подизања заштитних баријера од буке, гасова, визуелне заштите и друго,

– повећања заштите корисника саобраћајних система и корисника простора у заштитном појасима подизањем заштитног зеленила (дуж трасе аутопута и железничке пруге, на одмориштима, уз бензинске станице и мотеле, база за одржавање аутопута и др.), уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денivelисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидената (ограничења за

подизање зеленила и заштитних појаса гасовода и електроенергетских водова),

– обезбеђење естетског и ликовног доживљаја корисника коридора, применом принципа подизања заштитних баријера и отварања визуре код обликовања терена за трасе, објекте и пратеће садржаје аутопута и пруге за велике брзине.

**Заштиту пољопривредног и шумског земљишта** од нерационалног коришћења за потребе изградње планираних магистралних инфраструктурних система путем:

– полагања траса аутопута и пруге што ниже, односно у плитким усецима и ниским насипима, по

себно на местима изградње петљи.

– давања предности код укрштања аутопута и пруге решењима преласка пруге изнад аутопута, за које је потребна двоструко мања висина објекта.

– дефинисање денивелисаних укрштања пруге и аутопута са постојећим путевима на начин да нивелета аутопута и пруге буде што нижа за надвожњаке, односно што виша за подвожњаке.

**Заштиту од акцидента и елементарних непогода и обезбеђење потреба одбране:**

– мере и поступци за могуће акциденте дефинисаће се посебним програмом надлежне организације или јавног предузећа за управљање магистралним инфраструктурним системом на начин предвиђен прописаном методологијом за процену опасности од хемијског удеса и од загађивања животне средине, мерама припреме и мерама за отклањање последица удеса.

– за објекте који се могу сматрати објектима од посебног значаја израдиће се уз тахничку документацију посебан прилог мера заштите од елементарних непогода и услова од интереса за одбрану.

## VII. БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА И КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

### 1. Биланс планиране намене површина

Биланси планиране основне намене површина на подручју обухваћеном Просторним планом дати су у следећој табели:

Општина	Катастарска општина	Укупна површина обухваћена планом	Пољопривредне површине	Шумске површине	Остале површине	
					Површина коридора	Остале површине
1	2	3	4	5	6	7
1. КАЊИЖА	Хоргош	8604	7724	105	49	726
2. СУБОТИЦА	Б. Виногради	2048	1886	4	29	129
	Палић	10947	8473	1302	59	1113
	Доњи Град	15499	14346	24	79	1050
	Биково	7928	7659	13	69	187
	Жедник	11833	11416	18	28	371
	Чанташир	9233	8622	15	57	539
	Стари Град	8071	5911	1295	52	813
3. Б.ТОПОЛА	Мали Београд	5596	4876	126	3	591
	Бачка Топола	9896	9342	53	64	437
4. МАЛИ ИЂОШ	Мали Иђош	8125	7680	7	29	409
	Ловћенац	3930	3722	9	33	166
	Фекетић	6064	5725	5	50	284
5. ВРБАС	Врбас	9293	8598	70	38	587
	Б. Д. Поље	4180	3838	2	31	309
	Змајево	5757	5158	26	42	532
6. СРБОБРАН	Србобран	19441	18131	69	11	1230
7. ТЕМЕРИН	Камедани	1212	1152	/	13	47
8. НОВИ САД	Ченеј	8611	8038	41	38	494
	Кисач	2967	2590	9	25	343
	Руменка	2970	2538	13	24	395
	Нови Сад 1	27	/	/	6	/
	Нови Сад 3	171	/	/	40	/
	Нови Сад 4	36	/	/	8	/
	Каћ	7491	6395	270	36	790
	Ковиљ	10644	7108	2137	75	1329
	Будисава	1478	1300	3	10	165
	9. ИНЂИЈА	Бешка	4697	3958	113	60
Крчедин		5744	5113	25	10	595
Н. Карлови		5332	4994	1	45	292
10. СТ. ПАЗОВА	Ст. Пазова	6468	5735	1	30	702
	Ст. Бановци	3904	3386	1	27	490
	Н. Пазова	1789	951	/	/	838
	Н. Бановци	888	638	/	28	222
11. ЗЕМУН	Батајница	174	/	/	41	/
УКУПНО:		211048	186998	5757	1239	16741

## 2. Карте просторног плана

Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Суботица–Нови Сад–Београд (Батајница) графички је приказан на три рефералне и једној тематској карти у размери 1:100 000. Карте Просторног плана су:

- План намене површина – реферална карта
- План инфраструктурних система – реферална карта
- Режији уређења, корићења и заштите простора – реферална карта
- План саобраћајне инфраструктуре – тематска карта

*НАПОМЕНА ИЗДАВАЧА: Уредбом о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Суботица - Београд (Батајница) ("Службени гласник РС", број 143/2014), Глава VIII. Примена и спровођење просторног плана замењена је новом Главом VIII.(види члан 4. Уредбе - 143/2014-3).*

## VIII. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

### **1. Опште одредбе**

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

- 1) уграђивањем и разрадом циљева и концепција утврђених Просторним планом у планове и програме развоја јединица локалне самоуправе, просторне и урбанистичке планове ужих територијалних целина, насеља, као и кроз друге програме и пројекте јавних предузећа;
- 2) применом утврђених критеријума, појединачних политика, мера и инструмената;
- 3) поштовањем утврђених норматива и стандарда;
- 4) наставком истраживања, израдом урбанистичке и техничке документације, мониторингом промена у простору и операционализацијом основних концепција Просторног плана, кроз издавање локацијских услова за функционалне садржаје аутопута и израдом планова детаљне регулације за пратеће садржаје аутопута.

#### *1.1. Општи приоритети просторног плана*

Приоритети Просторног плана у спровођењу планских циљева и концепције, као и у примени дефинисаних критеријума, мера и инструмената, норматива и стандарда су:

- 1) обезбеђење неопходних услова и смањење на прихватљиви ниво просторних ограничења за изградњу, опремање и функционисање инфраструктурних система у коридору у складу са законским прописима, општим развојним опредељењима и поставкама Просторног плана;
- 2) санација до сада насталих штета од постојећих инфраструктурних система и будуће ригорозно спречавање свих директних и индиректних негативних утицаја;
- 3) социјална, економска и еколошка заштита становништва у инфраструктурном коридору које је угрожено изградњом и функцијом инфраструктурних система;

- 4) примена просторно планских, урбанистичких и еколошких мера које су утврђене Просторним планом, опшних прописа у погледу заштите животне средине и непосредних техничко-технолошких мера заштите;
- 5) стимулисање развоја оних делатности и активности које на планском подручју најбрже повећавају запосленост и остваривање добити;
- 6) обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење Просторног плана, као и услова за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих програма, планова и пројеката од интереса за развој подручја.

### *1.2. Коришћење природних ресурса на подручју просторног плана*

Коришћење природних ресурса биће засновано на принципима рационалности и дугорочним циљевима развоја. У вези стим поштоваће се следећи захтеви:

- 1) коришћење пољопривредног земљишта усмераваће се ка квалитативном унапређивању расположивог земљишта, уз обезбеђење спољне подршке (специјализовани програми, образовање, кредитна и пореска политика и сл.) за активирање резерви у пољопривредној производњи индивидуалних домаћинстава, ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенцијала пољопривреде и побољшања економске и социјалне ситуације пољопривредних домаћинстава;
- 2) обезбеђење заштите обрадивог пољопривредног земљишта од прве до пете класе, нарочито оног које је уређено у поступку комасације, с тежњом да се при реализацији путне и железничке инфраструктуре (са пратећим садржајима), где је могуће, избегне искоришћавање квалитетног пољопривредног земљишта, односно користи земљиште слабије бонитетне класе и необрадиво пољопривредно земљиште;
- 3) подстицаће се укрупњавање поседа и својинска трансформација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава;
- 4) припремиће се и реализовати комплексни програми обнове пољопривредних и других површина које су у претходном периоду заузеле и физички или хемијски оштећене од инфраструктурних система, индустрије и примене неодговарајуће агротехнике, с тим да се код ревитализације оштећених површина поштује критеријум реституције природних карактеристика предела;
- 5) обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљишта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта;
- 6) интензивираће се пошумљавање у складу са природним својствима земљишта, (посебно деградираних и необрађених површина чија обрада не

обезбеђује одговарајуће економске ефекте), побољшати биолошко стање шумских састојина и предузети биотехничке и друге мере заштите од ерозије, поплава и других видова деградације шумског земљишта;

7) обавезаће се субјекти изградње инфраструктурних система да у складу са програмима и динамиком заузимања земљишта предузму подизање заштитног зеленила око инфраструктурних система, а власници и корисници других, специфичних земљишних површина, на подизање и неговање зелених површина.

### *1.3. Заштита животне средине*

Приоритет у заштити животне средине имаће:

1) заустављање даље деградације и санирање подручја у којима је квалитет средине највише нарушен досадашњим деловањем инфраструктурних и привредних система;

2) подстицање оних сектора и грана у којима услови привређивања омогућавају рационалније коришћење природних ресурса и бољу заштиту животне средине;

3) стимулисање примене чистих и енергетски штедљивих технологија за формирање нових производних сектора и постепено напуштање прљаве технологије, уз обавезу отклањања штетних последица изазваних овим активностима;

4) обезбеђење задовољавајућег квалитета живљења у насељима, поштовањем стандарда уређења простора и комуналне опремљености насеља и индивидуалних поседа;

5) контрола спровођења прописа и мера заштите од стране државних и/или независних стручних институција.

## **2. Смернице за спровођење просторног плана у другим плановима и програмима**

### *2.1. Усклађивање постојећих урбанистичких планова*

Усклађивање важећих урбанистичких планова за обухваћена грађевинска подручја насеља, као и за делове подручја магистралних инфраструктурних коридора, надлежни органи општина и градова извршиће у роковима усклађеним са динамиком изградње тих система, утврђеном овим просторним планом.

До усклађивања, наведени планови могу се примењивати у деловима који нису у супротности са планским решењима, правилима и смерницама Просторног плана у вези са магистралним инфраструктурним системима у инфраструктурном коридору.

### *2.2. Усклађивање других планова, програма и документације*

Надлежна јавна предузећа, ЈП „Путеви Србије“ и посебне организације у року од месец дана по ступању на снагу Просторног плана ускладиће са планским решењима, мерама и смерницама овог просторног плана своје средњорочне и годишње планове и техничку документацију, а посебно планове изградње, реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасовода, продуктовода, електромереже, оптичких каблова и др.

Надлежна служба заштите природе уградиће у року од месец дана по ступању на снагу Просторног плана у своје средњорочне и годишње програме рада послове на: (а) инвентаризацији, валоризацији и утврђивању просторног обухвата природних вредности на подручју инфраструктурног коридора, приоритетно оних која су Просторним планом Републике Србије предвиђена за утврђивање статуса и режима заштите и (б) анализи потреба и могућности повезивања вегетацијских и еколошких коридора међусобно и са блиским шумским и мочварним зонама и дефинисању услова за утврђивање положаја пролаза/прелаза за животиње у планираним коридорима аутопута и пруге за велике брзине, ради очувања флоре и фауне (посебно миграторних врста).

Надлежне службе заштите споменика културе уградиће у року од месец дана по ступању на снагу Просторног плана у своје програме и планове рада стручне послове на опсервацији терена, евидентирању, утврђивању и категоризацији непокретних културних добара и утврђивању граница заштићене околине непокретних културних добара у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система.

Приоритети у извршењу послова из претходна два става утврдиће се сагласно динамици разраде планских решења на нивоу планова са детаљном урбанистичком разрадом и изградње магистралних инфраструктурних система, а надлежни републички органи и посебне организације, у сарадњи са надлежним министарством, обезбедиће координацију свих радова на претходном истраживању природних и непокретних културних добара на планском подручју.

Надлежни републички органи за пољопривреду, шумарство, водопривреду, просторни и урбани развој и животну средину, као и јавна предузећа и друге организације које се баве делатностима од општег интереса, уградиће смернице и опредељења овог просторног плана у планове, односно основе уређења и коришћења земљишта и покренути израду комплексних програма уређивања пољопривредног и шумског земљишта и коришћења и заштите водних ресурса у року од шест месеци по ступању на снагу Просторног плана.

Надлежне скупштине општина и градова ускладиће своје средњорочне и годишње програме уређивања грађевинског земљишта са одредбама овог просторног плана, у року од шест месеци по његовом ступању на снагу.

### *2.3. Обавезе у спровођењу просторног плана*

Приоритетне мере и обавезе за спровођење планских решења и смерница су:

- 1) обезбеђење мера појачаног надзора грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре до његовог привођења планираној намени;
- 2) надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге за велике брзине, гасовода, оптичког кабла), а према динамици изградње појединих инфраструктурних система утврђеној овим просторним планом;
- 3) надлежна јавна предузећа, ЈП „Путеви Србије“ и посебне организације утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система у року од шест месеци по ступању на снагу Просторног плана;
- 4) надлежне скупштине града и општина донеће средњорочне и годишње програме реконструкције и уклањања објеката у непосредним заштитним појасима инфраструктурних система, а на основу постигнутог споразума о висини, динамици и условима обезбеђења финансијских средстава надлежних јавних предузећа и посебних организација;
- 5) стручне службе надлежне скупштине града и општина информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну заједницу о донетим програмима из претходне тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана.

### **3. Етапност изградње и уређења инфраструктурног коридора**

- 1) Аутопут Е-75 Суботица – Београд (Батајница) у целини са свим деоницама, објектима, петљама и денивелисаним прелазима ће бити завршен и пуштен у експлоатацију до краја 2015. године;
- 2) На планираном коридору аутопута Келебија – Суботица југ („Y” крак) планира се изградња I фазе полуаутопута до краја 2015. године, а детаљнију динамику изградње утврдиће својим плановима и програмима ЈП „Путеви Србије“;
- 3) За неизграђене пратеће садржаје аутопута потребно је урадити урбанистичку и пројектну документацију, те исте изградити до 2016. године.