



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

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

Београд, јун 2003. године

НАРУЧИЛАЦ: - ЗАВОД ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ И УРБАНИЗАМ
МИНИСТАРСТВА УРБАНИЗМА И ГРАЂЕВИНА,
БЕОГРАД
- РЕПУБЛИЧКА ДИРЕКЦИЈА ЗА ПУТЕВЕ, БЕОГРАД

**ВРСТА
ДОКУМЕНТАЦИЈЕ:** ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА

**ОБРАЂИВАЧ
ПЛАНА:** ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ
НОВИ САД, Железничка 6/III

НОСИЛАЦ ЗАДАТКА: Манојловић Перица, дипл.инж.саобр.

КООРДИНАТОР: Будовалчев Папић Стојанка, дипл.ек.
Вукадиновић Бранислав, дипл.инж.саобр.
Миловановић Бранко, дипл.инж.мелиор.

СТРУЧНИ ТИМ: Дунчић Драгана, дипл.просторни планер
Мр Љубица Протић Еремић, дипл.инж.хорт.
Мр Добривојевић Оливера, дипл.просторни планер
Пивнички Славица, дипл.инж.пејз.арх.
Топрек Бранислава, дипл.инж.арх.
Просеница Весна, дипл.инж.арх.
Миловановић Бранко, дипл.инж.мелиор.
Вукадиновић Бранислав, дипл.инж.саобр.
Радуловић Божидар, дипл.инж.грађ.
Жижић Милан, дипл.инж.маш.
Санадер Зорица, дипл.инж.елект.
Божић Гордана, дипл.инж.геод.
Бошњачић Милко, инж.геод.
Јовичић Малешевић Љиљана, дипл.ек.
Мерганц Љиљана, арх.техн.
Илић Дејан, техн.
Кљајић Ђорђе, техн.
Злата Хома, техн.
Бранислава Крчмар, оператер

САДРЖАЈ

А) ТЕКСТУАЛНИ ДЕО

I ОПШТИ ДЕО	1
1. УВОД	1
2. ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	1
2.1. ОБУХВАТ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....	1
2.2. ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....	2
3. ОСНОВНИ ЦИЉЕВИ И ЗАДАЦИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....	3
II ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА.....	3
1. ЗНАЧАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА.....	3
2. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ПОЈЕДИНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА	4
2.1. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ АУТОПУТА Е-75 И ПУТА КЕЛЕБИЈА - АУТОПУТ Е-75.....	4
2.2. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ПРУГЕ ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ	5
2.3. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ВОДОПРИВРЕДНИХ СИСТЕМА.....	5
2.4. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ВОДНОГ САОБРАЋАЈА	7
2.5. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА.....	7
2.6. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ИНТЕГРАЛНОГ ТРАНСПОРТА.....	8
2.7. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ МАГИСТРАЛНИХ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНИХ КАБЛОВА У КОРИДОРУ.....	10
2.8. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ МАГИСТРАЛНИХ И РЕГИОНАЛНИХ ГАСОВОДА, НАФТОВОДА И ПРОДУКТОВОДА	11
2.9. ФУНКЦИЈЕ И ЗНАЧАЈ ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКИХ ОБЈЕКТА	12
III УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ОКРУЖЕЊЕ	15
1. ОСНОВНИ ЦИЉЕВИ И ПРИОРИТЕТИ У РАЗВОЈУ	15
2. УТИЦАЈ ИЗГРАДЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА РАЗВОЈ ОКРУЖЕЊА	17
2.1. САОБРАЋАЈНО ПОВЕЗИВАЊЕ ПОДРУЧЈА	17
2.2. РЕЖИМ КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА И КРИТЕРИЈУМИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ И ПРИРОДНЕ СРЕДИНЕ	19
2.3. УСМЕРАВАЊЕ ДЕМОГРАФСКИХ ПРОЦЕСА, НАСЕЉАВАЊЕ СТАНОВНИШТВА И МРЕЖА НАСЕЉА	20
2.4. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ПРИВРЕДНИ РАЗВОЈ ОКРУЖЕЊА	23
2.4.1. Утицај инфраструктурног коридора на развој туризма.....	23
IV ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ	25
1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА	25

1.1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА АУТОПОПУТА Е-75 И ПУТА КЕЛЕБИЈА - АУТОПУТ Е-75	25
1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-75	31
1.2. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА ПРУГЕ ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ Е-85	46
1.3. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА	48
1.4. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ, РЕГИОНАЛНИХ И РАЗВОДНИХ ГАСОВОДА, НАФТОВОДА И ПРОДУКТОВОДА	50
2. ПЛАН ВЕЗА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ	52
2.1. ПЛАН ВЕЗА АУТОПУТА Е-75 СА ОКРУЖЕЊЕМ	52
2.2. ПЛАН ВЕЗА ПРУГА ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ Е-85 СА ОКРУЖЕЊЕМ	55
2.3. ПЛАН ВЕЗА ВОДНОГ САОБРАЋАЈА СА ОКРУЖЕЊЕМ	56
2.4. ПЛАН ВЕЗА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА СА ОКРУЖЕЊЕМ	56
2.5. ПЛАН ВЕЗА РАЗВОДНОГ ГАСОВОДА СА ОКРУЖЕЊЕМ	57
2.6. ПЛАН ВЕЗА ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКОГ ИНФРАСТРУКТУРНОГ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ	57
 V ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА	59
1. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, ПРИРОДНА И НЕПОКРЕТНА КУЛТУРНА ДОБРА	59
1.1. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ	59
1.2. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ПРИРОДНА ДОБРА	68
1.3. УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА НЕПОКРЕТНА КУЛТУРНА ДОБРА	70
2. СМЕРНИЦЕ ЗА ЗАШТИТУ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА	75
 VI ОРГАНИЗАЦИЈА, УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА	82
1. МОГУЋНОСТИ И ЦИЉЕВИ КОРИШЋЕЊА ПОЉОПРИВРЕДНОГ И ШУМСКОГ ЗЕМЉИШТА	82
1.1. ПОЉОПРИВРЕДНО ЗЕМЉИШТЕ	82
1.1.1. Мере побољшања и заштите производног потенцијала земљишта	83
1.2. ШУМЕ И ШУМСКО ЗЕМЉИШТЕ	84
1.2.1. Могућности и циљеви коришћења шумског земљишта	85
2. МЕРЕ ЗАШТИТЕ ОД ВОДА, КОРИШЋЕЊА ВОДА И ЗАШТИТЕ ВОДА	86
3. ОЧЕКИВАНЕ ПРОМЕНЕ У ОРГАНИЗАЦИЈИ ПРОСТОРА И РАЗМЕШТАЈУ СТАНОВНИШТВА	87
4. ПОТРЕБНЕ ПОВРШИНЕ ЗА КОРИДОРЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА	88

5. ПРАВИЛА ЗА УСАГЛАШАВАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ	89
6. РЕЖИМ КОРИШЋЕЊА И ПРАВИЛА ЗА УРЕЂИВАЊЕ ЗАШТИТНИХ ПОЈАСА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА И ПРОСТОРА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ	91
VII БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА И КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	
1. БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА	95
2. КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	96
VIII ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	
1. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ	96
1.1. ОПШТИ ПРИОРИТЕТИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	96
1.2. КОРИШЋЕЊЕ ПРИРОДНИХ РЕСУРСА НА ПОДРУЧЈУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	97
1.3. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ	97
2. СМЕРНИЦЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА У ДРУГИМ ПЛАНОВИМА И ПРОГРАМИМА	98
2.1. УСКЛАЂИВАЊЕ ПОСТОЈЕЋИХ УРБАНИСТИЧКИХ ПЛАНОВА	98
2.2. УСКЛАЂИВАЊЕ ДРУГИХ ПЛАНОВА, ПРОГРАМА И ДОКУМЕНТАЦИЈЕ	98
2.3. ОБАВЕЗЕ У СПРОВОЂЕЊУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	99
3. ЕТАПНОСТ ИЗГРАДЊЕ И УРЕЂЕЊА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА	100
4. АКТИВНОСТИ И МЕРЕ ЗА ДОПУНУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА	100

Б) ГРАФИЧКИ ДЕО

РЕФЕРАЛНЕ КАРТЕ

Бр.	Назив	Размера
1.	План намене површина	1:100000
2.	План инфраструктурних система	1:100000
3.	Режими уређења, коришћења и заштите простора	1:100000

ТЕМАТСКЕ КАРТЕ

Бр.	Назив	Размера
1.	План саобраћајне инфраструктуре	1:100000

A) ТЕКСТУАЛНИ ДЕО

Б) ГРАФИЧКИ ДЕО

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 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 праваца 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:

- Е-70 (М-1) Хрватска - Батровци - Рума - Београд,
- Е-70 Београд - граница Румуније - Источна Европа,
- Е-660 Суботица - Батина - Осиек - Плоче,
- ка Јадранском мору,
- ка Македонији и Бугарској.

Значај овог путног сегмента (Е-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 Е-75 и пута Келебија - аутопут Е-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 Е-75 и пута Келебија Е-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 Е-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 - Бјелина
- 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 спрези 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 водозавода 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 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 очекивати 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 претоварноманипулативним 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 вожње, 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 Мбит/с или 7.560 телефонских канала
- друга фаза - системи 2,5 Гбит/с или 30.240 телефонских канала
- трећа фаза - системи 10 Гбит/с 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 Гбит/с, 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 Гбит/с односно 400 Гбит/с, 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 Тбит/с, 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 ОБЈЕКТА

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, 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 110/20kV 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 110kV 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 монтажно-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 и Југославије 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 Бала - 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-Жабал) је локалног значаја у одосу 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 микророзначајни 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 бициклистичких 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 стање квалитета 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 неконтролисаном викенд изградњом и коридорима локалних путева и железничких пруга;

5. шести ниво загађености обухвата сеоска насеља, подручја са природном деградацијом простора (еродиране 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 агломерирања 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 порасти 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 изработом овог Плана припада појасу интензивног развоја I степена (према одредбама Просторног плана Републике Србије), са развијеним индустријским центрима. Северни део овог подручја у погледу пољопривредне производње има карактеристике сточарско-воћарско-виноградарског 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

1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА

1.1. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА АУТОПОПУТА Е-75 И ПУТА КЕЛЕБИЈА - АУТОПУТ Е-75

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

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

Ради лакшег сагледавања и описа саобраћајно-техничких карактеристика аутопута, аутопут смо поделили на шест деоница и то:

1. Хоргош - Суботица (север)
2. Суботица (север) - Жедник
3. Жедник - Врбас
4. Врбас - Нови Сад (север)
5. Нови Сад (север) - Инђија
6. Инђија - Београд (Батајница)
7. Келебија - Суботица (југ)

1. Деоница Хоргош - Суботица (север)

Деоница аутопута Е-75 Хоргош - Суботица (север) је дужине 16+850 (од стационаже 0+000 до стационаже 16+850). 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 120km/h. Ова деоница има просторно пружање ван урбаних простора, тј кроз атар.

Аутопут се на овој деоници денивелисано укршта (у облику петље) са регионалним путем Р-119 (М-22 - Хоргош - Кањижа - Сента - Бачка Топола - Кула - Бачка Паланка на стационажи 4+420) и са магистралним путем М-22 /1 (граница - Хоргош - Суботица - Бачка Топола - Нови Сад - Београд на стационажи 16+850). Од осталих саобраћајних капацитета аутопут на овој деоници пресеца међународну једноколосечну пругу Хоргош - Суботица - Београд на стационажи 16+810.

Магистрални пут М-22/1 (Хоргош - Суботица) је паралелан путни правац аутопуту на овој деоници и он 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 6 денивелација у виду надпутњака, преко којих се остварују везе у систему некатегорисаних атарских путева.

2. Деоница Суботица (север) - Жедник

Деоница Суботица (север) - Жедник је укупне дужине 20.840 km тј од стационоаже 16+850 до стационоаже 37+690. Аутопут Е-75 на почетку ове деонице формира леву кривину којом креће са севера ка југу, да би затим траса постала испружена, 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) - Жедника пресеца магистрални пут М-22/1 (Суботица - Хоргош) на стационоажи 16+850. Аутопут Е-75 на стационоажи 23+150 пресеца у денивелацији у облику петље "стару трасу М-24" (Суботица - Сента) тј локални пут Суботица - Палићко језеро. На стационоажи 26+600 постоји денивелација у облику петље где се укршта аутопут и нова траса магистралног пута М-24 од Келебије до Сенте.

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

Дуж ове деонице су изграђена четири денивелисана укрштања у облику натпутњака, од тога 3 пресецају локалне путеве и један који омогућује одвијање саобраћаја некатегорисаним (атарским) путевима, чиме се остварују везе руралних средина и сировинског залеђа. Аутопут на стационоажи 19+380 пресеца локални пут за Шупљак, на стационоажи 33+560 локални пут Вишњевац.

Аутопут на стационоажи 27+150 пресеца локални пут за Биково - Габрић а који је у систему локалних и некатегорисаних путева у оквиру општине Суботица.

3. Деонице Жедник - Врбас

Деоница Жедник - Врбас је дужине 43 220 km и пружа се од стационоаже 37+690 до стационоаже 80+910. Аутопут на овој деоници има испружену трасу по равничарском терену, обликовану у благим кривинама које пружају угодност и конфор 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 регионални пут Р-118/1 Жедник - Чантавир на стационоажи 37+690 у облику денивелисаног укрштања - петље и ово укрштање је микрорегионално значаја.

Аутопут Е-75 на стационоажи 50+100 пресеца регионални пут Р-119 Бачка Топола - Сента у облику денивелације - петље и омогућује везу са окружењем чиме је омогућено субрегионално повезивање.

Аутопут Е-75 на стационачи 60+100 пресеца планирани регионални пут Осијек - Сомбор - Мали Иђош - Ада (Мол) - Кикинда - граница са Румунијом у облику денивелације - петље и омогућује везу са окружењем чиме је омогућено субрегионално повезивање.

Аутопут Е-75 пресеца регионални пут бр. 108 Бачка Топола - Бечеј на стационачи 54+340 и то у облику натпутњака, мада се кроз мрежу локалних путева остварује веза са аутопутем Е-75.

Аутопут на стационачи 70+850 пресеца магистрални пут М-22/1 Хоргош - Суботица - Бачка Топола - Србобран - Нови Сад у облику денивелисаног укрштања петље чиме се остварује веза са окружењем.

Магистрални пут М-22/1 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.

На овој деоници на стационачи 76+000 планирано је денивелисано укрштање - петља аутопута и новог магистралног пута М-3 (Кула - Врбас - Кикинда).

4. Деоница Врбас - Нови Сад (север)

Деоница Врбас - Нови Сад (север) настаће на денивелисаном укрштању - петља аутопута Е-75 и магистралног пута М-3 Врбас Ђ Србобран, тј на стационачи 80+910 и пружа се до денивелисаног укрштања Нови Сад (север), тј на стационачи 110+540, а деоница има дужину од 29630 m.

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 81+600 укршта са каналом система ДТД, где омогућава пловност пловила, као и везу између атара, а обезбеђује и пролаз за дивљач. Овај правац се наставља тако да на стационачи 82+120 аутопут прелази изнад пруге Врбас - Србобран обезбеђујући попречни профил пруге према условима надлежне железничке институције.

На стационачи 93+600 аутопут Е-75 се пресеца са регионалним путем Р-104 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 и Р-127 који омогућују кретања возила без плаћања путарине.

Дуж ове деонице је изграђено 5 денивелација у облику натпутњака где атарски путеви преко аутопута повезују сировинско залеђе - атаре са руралним срединама.

На деоници аутопута Жедник - Врбас има 4 денивелације - петља и 10 денивелација у виду натпутњака, од тога 3 натпутњака обезбеђују функционисање локалних путева, док 7 натпутњака обезбеђује функционисање система атарских путева око аутопута без већих нултих вожњи до околних регионалних центара.

Аутопут Е-75 на овој деоници пресеца значајан железнички правац који гравитира регионалном центру Новом Саду тј пресеца пругу Бечеј - Тител - Нови Сад на стационачи 110+150. 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.

5. Нови Сад (север) - Инђија

Ова деоница аутопута Е-75 се пружа од петље Нови Сад (север) тј стационаче 110+540, до петље Инђија тј стационаче 151+820 и она је укупне дужине 41 280 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, да би 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 и поледице.

Аутопут Е-75 на стационачи 112+300 пресеца трасу магистралног пута М-22/1 и градске магистрале у облику денивелисаног укрштања петље - Нови Сад центар.

На стационачи 114+600 аутопут пресеца магистрални пут М-7 Нови Сад - Зрењанин и то у облику денивелисаног укрштања петље. На овој деоници је планирана и петља обилазнице око Новог Сада на стационачи 119+200 са омогућавањем кретања ка М-22/1 и М-21 као и Р-107.

На овој деоници аутопута на стационачи 130+310 формирана је петља где се укршта аутопут са регионалним путем Р-122 (Сента - Бечеј - Шајкаш Е-75) и са друге стране имамо локални пут Ковиљ - Нови Сад.

На стационачи 134+600 предвиђа се денивелисано укрштање у облику петље аутопута са локалним путем Ковиљ - Гардиновци.

На овој деоници аутопута се планира петља "Мост" на стационачи 140+300 као и прилазни пут за новоформирано одмориште "Видиковац".

На стационачи 143+200 постоји денивелација у облику петље где се аутопут укршта са локалним путем Бешка - Крчедин, тј овом петљом се остварује веза са системом некатегорисаних путева у окружењу.

На стационачи 147+200 постоји денивелација у облику петље тј у облику преплета, где се остварује веза аутопута Е-75 и магистралног пута М-22/1 а преко магистралног пута М-22/2 који их просторно повезује.

Аутопут Е-75 на стационачи 115+350 пресеца индустријски колосек НИС "Нафтагас" - а и то у виду денивелисаног укрштања - надвожњака са обезбеђењем профила железничке пруге према условима железнице.

Аутопут Е-75 на стационачи 139+000 пресеца пловни пут Дунав и то у облику дуге континуалне конструкције моста који обезбеђује пловност свих пловила Дунавом.

Мост на Дунаву ће се градити као "мост близанац" за сваку траку аутопута.

На овој деоници аутопута егзистира 9 натпутњака различитог значаја, од којих су 2 натпутњака у систему категорисаних путева и 7 натпутњака у систему некатегорисаних атарских путева.

6. Деоница Инђија - Батајница

Ова деоница аутопута настаје од денивелације - петље аутопута и регионалног пута Р-109 (Инђија - Стари Сланкамен), тј од стационаче 151+820 до стационаче 176+000 (граница подручја Београд), а дужина ове деонице износи 24 180 m.

Аутопут на овој деоници је у плитком насипу на равничарском терену (без икакве купираности) 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 регионалним путем Р-106 Стара Пазова - Стари Бановци и то у облику денивелације петље на стационачи 162+700.

Аутопут на овом путном сегменту на стационачи 165-350 се укршта са локалним путем Нова Пазова - Стари Бановци, и то у облику денивелације - петље чиме се остварује непосредна веза са путем Е-70 (М-1).

На стационачи 169+900 егзистира денивелисано укрштање у облику петље аутопута и локалног пута Батајница - Нови Бановци чиме се остварује веза с системом локалних путева уз Дунав.

Ова деоница се завршава на стационачи 176+000 у оквиру урбаног простора Батајница на укрштању са путем М-22/1 где настаје и одвајање магистрале ка Земуну и Београду као и деоница аутопута ка Е-70 тј магистралном путу М-1 (Е-70) Београд - Загреб.

Да би се обезбедило правилно функционисање атара у оквиру ове деонице аутопута од Инђије до Батајнице постоје 4 денивелације у облику натпутњака, с тим да је један на нивоу локалног пута и 3 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.

7. Деоница Келебија - Суботица (југ)

Деоница пута Келебија - Суботица (југ) је дужине 23+150 (од стационаже 0+000 на новом граничном прелазу до стационаже 23+150 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 капацитета и привредни објекти и то нарочито у зони око петље Суботица (југ).

Спојни крак на сегменту Келебија - аутопут Е-75 се на овој деоници пресеца са локалним путем на стационажи 3+100, магистралним путевима М-22 (Бачка Топола - Суботица на стационажи 18+350) и М-17/1 (Сомбор - Суботица на стационажи 13+350). Пут пресеца следеће путеве:

- Л-01 (Миљутски пут),
- Л-04 (Горње Таванкутски пут),
- Л-09 (Пачирски пут - Сивачки пут)
- Чантавирски пут.

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

- Београд - Нови Сад - Суботица на стационажи 18+700 и то у облику денивелације - надвожњак
- Богојево - Сомбор - Суботица на стационажи 9+660 и то у облику денивелације - надвожњак
- Суботица - Баја на стационажи 5+730 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.

Пут Келебија - аутопут Е-75 на сегменту између магистралног пута М-22 и аутопута Е-75 тангира радну зону Суботице и робнотранспортни центар, као и спортски аеродром Суботица и системом локалних путева ови садржаји су укључени у путне капацитете највишег хијерархијског нивоа који обезбеђују везе са ближим и ширим окружењем на највишем нивоу саобраћајне услуге.

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 конфорније путовање, или извршење транспортног рада.

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



Пратећи садржаји аутопутева 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 аутопута. Садржаји за потребе корисника имају индиректан утицај на ниво безбедности и комфора вожње, али имају и значајан допринос за постизање значајних економских ефеката и прихода.

Међутим обе групе пратећих садржаја аутопута морају бити прилагођене и подређене основној функцији аутопута да се обезбеди проточност, сигурност и удобност кретања и извршења транспортног рада.

Функционални садржаји аутопута обухватају све службе и објекте аутопута који директно утичу на експлоатационе параметре и услове на аутопуту, а пре свега на остварење капацитета аутопута, 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.

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 и пуштање у експлоатацију, захтевају да се одмах морају организовати службе одржавања јер се морају обезбедити прописани нивои квалитета свих елемената, као и континуирано праћење промена у домену одвијања саобраћаја дуж 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 аутопутева су следећи:

- аутопут је линијски инфраструктурни систем који дуж своје читаве трасе мора бити покривен са зонама база за одржавање аутопута,
- технолошки и организационо јединична база за одржавање аутопутева покрива деоницу од 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 денивелисаних 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**

- складиште соли и агрегата
- гараже теретних возила
- складишта опреме и материјала
- интерна пумпа за гориво
- зграда управе и пратећих служби
- радионица за оправку механизације
- отворена складишта материјала
- паркинг простор за запослене
- простор за одлагање хаварисаних возила

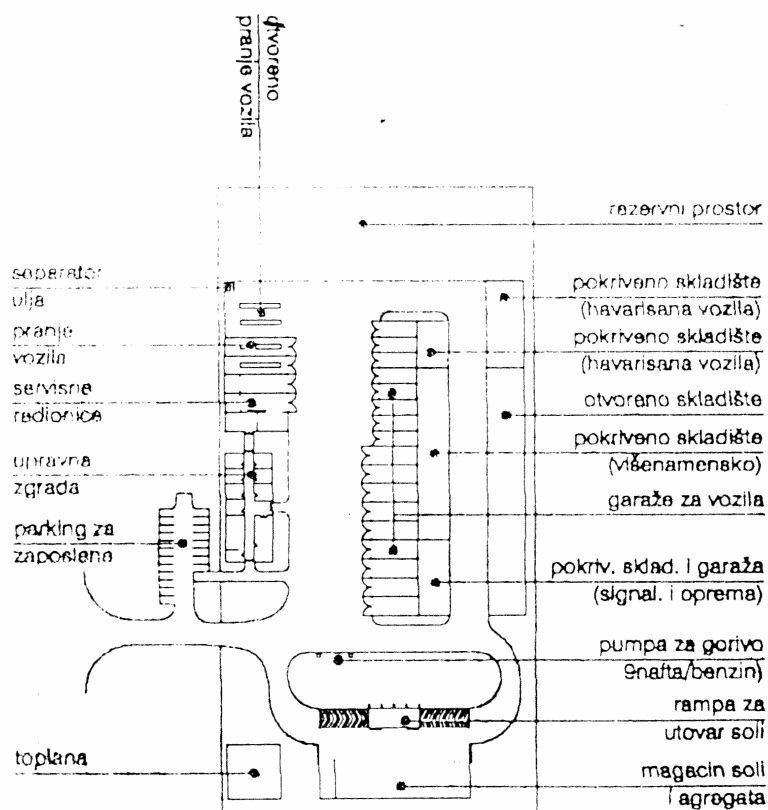
Дуж аутопута Е-75 планиране су 4 основне базе за одржавање путева које ће омогућити правилно одржавање и деонице пута Келебија - аутопут Е-75 а то су:

Број	Страна	Стационажа	Изграђеност	Катаст. општина	Назив
1.	десна	26+100	планирана	Биково	"Суботица"
2.	десна	50+100	планирана	Бачка Топола	"Б. Топола"
3.	лева	112+200	планирана	Нови Сад I	"Нови Сад"
4.	десна	151+800	планирана	Нови Карловци	"Инђија"

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 - је један 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 телекомуникационих веза (факс, телефон, компјутер).
- еколошки услови - су врло 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.

Технолошко решење основне базе за одржање аутопута



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.

Станице за управљање и контролу саобраћаја

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

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

САЗНАТИ → ОБАВЕСТИТИ → ПРЕДУЗЕТИ

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

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

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

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

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

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

- служба одржавања аутопута,
- полиција,
- медицинска служба,
- ватрогасна служба,
- корисници - путем променљиве саобраћајне сигнализације.

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

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

Контролне станице се успостављају тако што ће једна (Нови Сад) бити главна и две споредне (Инђија и Суботица), што представља оптимум са аспекта одвијања и контроле саобраћаја, с тим да ће се у односу на ове службе организовати и систем одржавања (текућег и инвестиционог, летњег и зимског), као и систем полицијског надзора са утврђивањем сталних пунктова дуж аутопута, као и места са већом концентрацијом боравка полиције ради контроле.

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

Систем контроле, вођења и управљања реализоваће стручни тим, који ће вршити надзор функционисања свих елемената система и који ће давати анализе и поступке за санирање насталих ситуација. Ово ће бити организовано у оквиру главног центра за контролу и управљање саобраћајем у Новом Саду.

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

- телефонски стубићи (на свака 2 km)
- сензори саобраћајног тока (после сваке петље)
- сензори локалних метеоролошких услова
- видео системи (у оквиру појединих значајнијих петљи)

- локације патролних возила дуж аутопута, како би се могло одмах интервенисати на местима угрожавања одвијања саобраћаја.

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 саобраћајни капацитет у ближем окружењу који ће омогућити одлазак у одредиште по сличном дужинском итинереру као аутопут, а то је у овом случају Магистрални пут М-22/1 Хоргош-Суботица-Нови Сад-Београд и регионални путеви. Планиране су следеће станице за наплату путарине:

Број	Стационажа	Изграђеност	Катаст. општина	Назив
1.	27+500	планирана	Биково	"Суботица"
2.	95+500	изграђена/планирана	Камендин	"Сириг"
3.	160+060	изграђена/планирана	Стара Пазова	"С. Пазова"

Генерално постоје четири система наплате путарине:

1. Отворени
2. Затворени
3. Комбиновани
4. Електронски

Отворени систем наплате путарине дуж аутопута Е-75 се заснива на концепцији да се деоница пута која је предвиђена за комерцијалну експлоатацију дели на тарифне зоне са различитом висином путарине, при чему корисник пута плаћа путарину за сваку зону посебно. Основна предност овог система је смањење трошкова манипулације и персонала. Овај начин наплате путарине се може модификовати наплатом путем кредитних картица или жетона. Уштеде се могу остваривати и у организационом смислу, ако се усвоји да је аутопут једна зона и имамо једно заустављање.

Недостатак овог система наплате путарине је што он обухвата само "транзитна" кретања, док се саобраћај између наплатних места, као и пре и после наплатног места не обухвата наплатом путарине. У зависности од близине петљи, као и квалитета паралелних путева, долази до обилажења наплатних места и избегавања путарине.

Отворени систем наплате путарине дуж аутопута Е-75 на деоници Хоргош-Суботица - Нови Сад ће се задржати и у првим периодима експлоатације аутопута ако концесионари то не промене.

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. Овај систем има и низ организација (на улазу се плати тарифа, а на излазу је само контрола, а примењују се негде и магнетне картице).

Основна предност овог 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.

Комбинован систем наплате путарине је настао као комбинација отвореног и затвореног система наплате путарине, где се наплата путарине за транзитни саобраћај обавља на начин као код отвореног система наплате путарине, а за саобраћај са околних прикуључних праваца наплата путарине је као код затвореног система. Погодност овог система је што се лако прилагођава захтевима саобраћаја, јер има еластичност прилагођавања размештају и организацији наплате путарине, али има и предност у односу на саобраћајне токове јер токови се само једном заустављају због наплате и једном због контроле (улаза).

Код овог система нема могућности неплаћања путарине, осим да се цела траса аутопута заобиђе споредним или паралелним путевима.

Електронска наплата путарине У циљу повећања обима финансијског ефекта наплате путарине, али и скраћивања времена задржавања због наплате путарине, настали су нови системи који електронски наплаћују путарину и који не задржавају возила ради наплате путарине већ уведени системи (преплатна карта, чип картица и сл.) наплаћују путарину у паушалном износу за временски период (месец, полугодиште, година). Ове технологије омогућавају да возила не заустављају на наплатним рампама, већ се идентификује њихов пролаз путем транспондера који емитује сигнал и на основу шифре идентификације возила аутоматски се доставља рачун на наплату кориснику.

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 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) Царинско административни послови
- б) Сервисни послови
- ц) Комерцијално-туристички послови

а) Царинско административни послови

Послови царинске и административне службе су прописани Царинским законом као послови који обављају представници МУП-а (контрола улаза / излаза) и представници царине и инспекцијских служби.

б) 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.

ц) 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 (Free shop, ресторан, мотел, банка, пошта, услужни сервис). 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.

САДРЖАЈИ ЗА ПОТРЕБЕ КОРИСНИКА АУТОПУТА

Пратећи садржаји за потребе корисника аутопута су обавезни елементи аутопута који позитивно утичу на ниво услуге, степен безбедности, као и на укупни ниво комфора који се нуди дуж аутопута. Садржаји за потребе корисника аутопута 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 аутопута, али и како би се истовремено остварио значајни економски ефекат.

Пратећи садржаји за потребе корисника аутопута 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:

- мотели
- бензинске станице
- одморишта.

Мотели

Објекти мотела уз аутопут представља најбогатији пратећи садржај за кориснике аутопута јер обезбеђују функције које омогућују корисницима аутопута активан и пасиван одмор, преноћишта, услуге исхране, освежења као и задовољење других услуга (телефонске услуге, туристичке услуге, туринг 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 аутопутеве. 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 разврставању и минималним условима и категоризацији угоститељских објеката ("Сл. гласник РС", бр. 66/94).

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 стационарање возила (путничких, теретних и аутобуса) и то у обиму који се очекује са задовољавајућим степеном измене и чувања као и сервиси за техничко одржавање возила. Ови комплекси мотела по обиму изграђености могу бити тип I и тип II.

За избор локација мотела у коридору аутопута утврђују се следећи посебни критеријуми:

- функционално растојање од 30-60 km, а евентуално одступање је могуће услед размештаја постојећих мотела;
- мотели су подељени у две категорије, тип II (стандардни мотел) и тип I (мотел у туристичко-рекреативном комплексу);
- локације су условљене положајем постојећих мотела, природним и створеним вредностима, близином насеља, могућношћу повезивања са регионалним и локалним путевима, односно уз највећа саобраћајна чворишта, посебно према најзначајнијим туристичким дестинацијама.

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

Обавезни садржаји мотела типа I на аутопуту су:

- зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
- објект мотела са 50-100 лежајева, са рестораном капацитета 80-160 места у затвореном делу и 100-200 места на тераси и сви пратећи садржаји;
- комерцијално-пословни део (продавнице, бутици, банке, мењачнице, говорнице).
- Простори за стационарање возила (за цео комплекс) и то:
 - паркинг гаража у оквиру мотела до места
 - паркинг за путничка возила капацитета 50-100 паркинг места (са обезбеђењем 10 места за возила са приколицама)
 - паркинг за теретна возила са 20-40 места за аутовозове, 10 места за камионе
 - паркинг за аутобусе са 5-10 места
 - сервис за поправку и одржавање возила
- јавна чесма, засебни мокри чвор
- тотем са називом мотела
- план мотелског комплекса на улазу у пункт
- информативно-туристички пункт на излазу из комплекса (са јавним и службеним телефоном и информацијама о кружењу и туристичким дестинацијама, културно историјским добрима)
- смештајни капацитети за особље и друге коминтенте у служби аутопута
- бензинска станица уз мотел
- уређен простор за одмор, површине за одмор и рекреацију са пратећим мобилијаром.

Оријентациона површина за комплекс мотела типа I износи од 3-4,5 ha.

Обавезни садржаји мотела типа II на аутопуту су:

- објекат мотела са 50-60 лежајева са рестораном капацитета до 100-120 места у затвореном делу и 100-120 места на тераси, са пратећим садржајима
- паркинг за 50-60 путничка возила, 15-20 теретних и 5-8 аутобуса
- сервис са лаке оправке
- јавна чесма, засебан јавни мокри чвор
- информативно-технички пункт
- места за одмор и седење и рекреацију
- бензинска станица уз motel.

Оријентациона површина за комплексе мотела типа II износи око 3 ha.

Планирани су следећи мотели дуж аутопута Е-75:

Бр.	Страна	Оријентац. стационажа	Изграђеност	Катастарска општина	Назив	Тип
1.	обе	*1+000 2+868		Хоргош	Хоргош	I
2.	десна	*23+150 20+000	планирано	Суботица	Палић	I
3.	обе	33+900	планиран	Жедник	Жедник	I
4.	обе	73+000	планирано	М. Иђош	"Родић"	I/II
5.	десна	86+200	изграђен/планиран	Б.Д.Поље	"Мандић"	I
6.	обе	106+500	изграђен	Руменка	"Салаш"	II
7.	обе	113+500	планиран	Нови Сад	"Нови Сад"	I
8.	обе	120+300	планиран	Каћ	"Минут"	II
9.	десна	130+600	планиран	Ковиљ	"Етно Село"	II
10	лева	140+300	планиран	Бешка	"Видиковац мост"	I
11.	десна	141+500	планиран	Бешка	"Бешка"	I
12.	десна	161+500	планиран	С. Пазова	С. Пазова	II
13.	лева	164+800	изграђен	С. Пазова	"Каштел"	II
14.	десна	173+000	планиран	Земун	"ПИМ"	II

* Коначна стационажа ће се утврдити детаљном разрадом

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

Број	Страна	Стационажа	Изграђеност	Катастарска општина	Назив	Тип
1.	лева	0+800	планирани	Келебија	"Мајур"	II
2.	обе	11+500	планирани	Доњи град	"Таванкут"	I
3.	лева	20+500	планирани	Биково	"Субест"	II

Бензинске станице

Бензинске станице су пратећи садржаји на аутопуту, намењени опслуживању свих структура возила, као и опслуживању возача и сапутника у домену исхране, освежења и задовољењу неких захтева (телефонске услуге, туристичке услуге итд). Бензинске станице дуж аутопута по својој изграђености, опремљености, доступности, безбедности и остали морају да прате европске стандарде за ову врсту објеката. Постојећи објекти који не задовољавају по било ком основу ове стандарде морају се реконструисати. Бензинске станице, осим капацитета за опслуживање возила, морају имати пратеће садржаје (продавнице резервних делова, уља, опреме) продавнице допунског асортимана (храна, освежавајућа пића, козметика и сл.), ресторане са простором за пиће и обедовање (са терасом), као и простор за одмор и рекреацију. Од пратећих капацитета обавеза ових садржаја су паркинзи за теретна возила и то у обиму који се очекује, с тим да се ови садржаји хортикултурно уређују како би се подигао ниво чувања возила. Бензинске станице се просторно обликују и разрађују на основу документације са детаљном урбанистичком разрадом. Бензинске станице могу бити саставни делови комплекса мотела или самостални комплекси. Потребна површина за овакве комплексе износи око 2,5 - 3 ha.

За избор локација бензинских станица утврђују се следећи посебни критеријуми:

- функционално растојање од 20-30 km - обострано и наизменично размештање самосталних бензинских станица типа I и типа II. Евентуално одступање је могуће услед размештаја постојећих бензинских станица;
- постојеће бензинске станице у саставу мотела мањег су капацитета и имају основну намену услуге гостију мотела, док се на планираним локацијама нових мотела бензинске станице планирају само у туристичко - рекреативним комплексима;
- уколико је могуће, пожељно је обезбедити обострани приступ бензинској станици и са аутопута и са регионалног или локалног пута;
- површина од 1,5 до 3 ha.

Основни садржаји бензинских станица су:

1. Бензинска станица - самостална локација тип I

- пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила - од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила - по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.;
- зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
- паркинг за 40 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама;
- јавна чесма и јавни мокри чвор;
- табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу;
- информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним

добрима и сл.)

- служба прве помоћи са лекаром и помоћним медицинским особљем
- етно ресторан са 50 места у затвореном делу и 70 места на тераси, са кухињом и мокрим чвором (мин. 250 m² бруто + 100 m² тераса);
- продавница опште потрошње (пиће, храна, цигарете, штампа и сл.), мин. 100 m²;
- службени смештај особља ресторана и пумпне станице, свратиште инспекције, полиције и др.;

2. Бензинска станица уз мотел - тип II

- пумпна станица са 8 точионих места (6 за путничка возила - од тога 3 за бензин, 2 за дизел, 1 за плин, и 2 за теретна возила - по једно за бензин и дизел), са продавницом осталог потрошног материјала и ситних резервних делова за аутомобиле, са простором за чекање возила у реду, местима за промену уља и др.;
- зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
- паркинг за 20 путничких возила, 16 теретних возила и 4 аутобуса, са потребним пролазним тракама;
- јавна чесма и јавни мокри чвор;
- табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу;
- информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о окружењу, о саобраћајним скретањима према градовима, туристичким дестинацијама, културним добрима и сл.)
- служба помоћи и информација, са службеним и јавним телефоном;
- продавница резервних делова и опреме (мин. 100 m² бруто)
- сервис за оправку возила (за путничка возила, аутобусе и теретна возила) са шлеп службом, паркингом за хаварисана возила и др., површине мин. 200 m² бруто;
- кафе са 60 седишта у затвореном делу и 80 места на тераси (мин. 150 m² + 100 m² тераса)
- службени смештај особља сервиса, пумпне станице, кафеа, помоћи и информација, свратиште инспекције, полиције и др.

Планиране су следеће бензинске станице дуж аутопута Е-75:

БЕНЗИНСКЕ СТАНИЦЕ НА АУТОПУТУ Е-75 ХОРГОШ - СУБОТИЦА - БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)

Бр	Стране	Оријентац. стационажа	Израђеност	Облик	Катастарска општина	Назив
1.	обе	*1+000 2+868	планирана	уз мотел	Хоргош	"Хоргош"
2.	обе	13+150	планирана	уз одмориште	Б.Виногради	"Б.Виногради"
3.	десна	*23+150 20+000	планирана	уз мотел	Суботица	"Палић"
4.	обе	33+900	планирана	уз мотеле	Жедник	"Жедник"
5.	обе	43+000	планирана	уз одмориште	М. Београд	"Зобнатица"
6.	обе	53+750	планирана	уз одмориште	Б.Топола	"Б.Топола"

7.	обе	73+000	изграђена/ планирана	уз мотеле	М.Иђош	"Родић"
8.	обе	86+200	изграђена/ планирана	уз мотел /одм.	Б.Д. Поље	"Мандић"
9.	обе	106+500	планирана	уз мотеле	Руменка	"Салаш"
10.	обе	113+500	планирана	уз мотеле	Нови Сад	"Нови Сад"
11.	обе	120+300	изграђена/ планирана	уз мотеле	Каћ	"Минут"
12.	десна	130+600	планирана	уз мотел	Ковиљ	"Етно село"
13.	лева	140+300	планирана	уз мотел	Бешка	"Видиковац мост"
14.	десна	141+500	планирана	уз мотел	Бешка	"Бешка"
15.	десна	161+500	изграђена	уз мотел	С.Пазова	"С. Пазова"
16.	лева	164+800	изграђена	уз мотел	С.Бановци	"Каштел"
17.	обе	173+000	планиране	уз мотел/ слободна	Земун	"ПИМ"

* Коначна стационача ће се утврдити детаљном разрадом

БЕНЗИНСКЕ СТАНИЦЕ НА ПУТУ КЕЛЕБИЈА - АУТОПУТ Е -75

Бр	Страна	Стационача	Изграђеност	Облик	Кат.општина	Назив
1.	лева	0+800	планирана	уз мотел	Келебија	"Мајур"
2.	обе	11+500	планиране	уз мотел	Доњи град	"Таванкут"
3.	лева	20+500	планирана	уз мотел	Биково	"Субест"

Одморишта

Одморишта су уређени простори у оквиру пратећих садржаја аутопута који омогућују корисницима аутопута краће или дуже задржавање, 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. Од осталих садржаја ови комплекси садрже сталне продавнице, ресторане, кафе, маркете.

Одморишта 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 аутопута с тим да се просторном дисперзијом ових садржаја не наруши безбедност одвијања саобраћајног тока, као и ниво саобраћајне услуге аутопута. Постоје два типа одморишта.

Основни садржаји и параметри одморишта I типа су

- паркинг за путничка возила 20-50 места
- паркинг за теретна возила 20-30 места
- паркинг за аутобусе 5-10 места
- санитарно хигијенски чвор до 100 m²
- продавнице до 100 m²
- мини тржница до 300 m²
- простор за одмор и седење 100-200 особа
- стазе за шетњу

- информативно туристички пункт 25 m²
- простори за рекреацију 500 m²

Укупна потребна површина за организацију одморишта 2-3 ha

Одморишта типа II предвиђена су за дужа задржавања путника са савим потребним комфором за одмор (30-90 мин.). Основни садржаји одморишта типа II су:

- паркинг за путничке аутомобиле (капацитета до 40 места), паркинг за теретна возила (капацитета до 16 места) и паркинг за аутобусе (4 места);
- јавна чесма, санитарни чвор (површине 50-100 m² бруто);
- кафе, продавница, игралиште;
- мини пијаца за продају локалних пољопривредних и занатских производа са наткривеним простором са тезгама (минимум 200m²);
- места за одмор и седење, површина за одмор и релаксацију (стазе, клупе и столови, корпе за отпатке и др.).

ОДМОРИШТА НА АУТОПУТУ Е-75 ХОРГОШ - СУБОТИЦА - БЕОГРАД (БАТАЈНИЦА)

Бр.	Страна	Оријентац. стационажа	Изграђеност	Катастарска општина	Назив	Тип
1.	обе	7+200		Хоргош	Хоргош	II
2.	обе	13+000	изведена/план.	Б.Виногради	Б.Виногради	II
3.	десно	23+150	планиран	Суботица	Палић	I
4.	обе	30+500	планирана	Биково	Биково	II
5.	обе	43+000	изведен./план,	М.Београд	Зобнатица	II
6.	обе	53+150	изведен./план.	Б.Топола	Б.Топола	II
7.	лево десно	63+800	изведен./план.	Ловћенац	Ловћенац	II I
8.	лева	86+200	планиран	Б.Д.Поље	"Мандић"	II
9.	обе	97+700	изграђен	Ченеј	Ченеј	II
10.	обе	133+400	изграђен./план.	Ковиљ	Ковиљ	II
11.	лева	152+500	планирана	Н.Карловци	Н.Карловци	II
12.	обе	156+100	планиране	Н.Карловци	Н.Карловци	II

ОДМОРИШТА НА ПУТУ КЕЛЕБИЈА - АУТОПУТ Е -75

Бр.	Страна	Стационажа	Изграђеност	Кат.општина	Назив	Тип
1.	лева	8+100	планирано	Горњи град	"Б.Виногради"	II
2.	десна	8+800	планирано	Горњи град	"Чекерија"	II
3.	лева	16+500	планирано	Доњи град	"код Раде"	II
4.	десна	*19+500 19+700	планирано	Биково	"Аеродром"	II

* Коначна стационажа ће се утврдити детаљном разрадом

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

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

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

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

2. Просторни услови су врло значајан критеријум за избор локације пратећих садржаја, јер у зависности од обима садржаја зависи и обим заузимања земљишта (од 0,5 - 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). Најозбиљнија просторна ограничења за изградњу пратећих садржаја на аутопуту су зоне Дунава и Фрушке Горе тј. деонице аутопута са високим насипима и дубоким усецима, као и постојећим клизиштима.

3. Природни услови су увек прилика за афирмацију појединих микролокација кроз формирање апстрактних 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 Војводину је пребогат природним лепотама, као што су Палићко и Лудашко језеро, комплекс Зобнатица, водоток канала ДТД 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

• Др Љубиша Кузовић - Анализа капацитета и нова саобраћајне услуге на аутопуту Е-75 - Београд 2001.год.

да поремете природне односе већ напротив, кроз оваква уређења треба да подигну ниво привlačности 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. Одморишта 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, земљиште, морају се сагледати и мере очувања одрживог стања животне средине, јер њено нарушавање може током експлоатације да смањује економске ефекте функционисања пратећих садржаја.

1.2. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА ПРУГЕ ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ Е-85

Железничка мрежа Европе у будућем развоју предвиђа успостављање капацитета који ће омогућити велике брзине (до 250 km/h), као и повезивање свих саобраћајно значајних метропола Европе. Овакав развој железничке мреже подразумева повезивање свих великих изворишта и одредишта роба и побољшање свих параметара у домену манипулације и логистике, како би се знатно побољшале конкурентске способности железнице у односу на остале видове саобраћаја. 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 велике брзине (од 160-200 km/h) и омогућавање експлоатационих параметара безбедности према захтевима и стандардима европских железница.

Основни значај пруга за велике брзине у оквиру коридора аутопута Е-75 је омогућавање одвијања железничког саобраћаја дуж тзв. интернационалних итинерера на правцу север-југ а преко територије Југославије и њихово повезивање са Европом тј. са земљама Блиског и Далеког Истока.

Просторни план Републике Србије је установио инфраструктурне коридоре свих пруга на нивоу Југославије 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 - Нови Сад - Суботица - Мађарска

2. Београд - Рума - Хрватска
3. Београд - Шид - Република Српска
4. Суботица - Богојево - Хрватска
5. Суботица - Кикинда - Румунија
6. Нови Сад - Богојево - Хрватска
7. Београд - Вршац - Румунија

као и низ пруга које имају ранг споредних, а које су у систему Југословенских железница.

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

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

Пруге у окружењу аутопута Е-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 Војводине.

1.3. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНОГ ОПТИЧКОГ КАБЛА

Магистрални оптички кабл Београд - Нови Сад - Суботица полази из ТК центра у Катићевој улици у Београду, иде кроз постојећу ТТ канализацију улицама Кнеза Милоша, Адмирала Гепрата, Гаврила Принципа, прелази преко моста у Бранковој улици кроз за то предвиђену проходну колону, затим улицама Булевар Лењина, Угриновачком и Барањском до последњег ТТ окна бр.515 на km 194+430 пута М-22 (Аутопут Е-75).

Од km 194+430 кабл се полаже поред пута Е-75 у урбаном градском земљишту све до km 188+490, укрштајући се са локалним путевима и саобраћајницом Земун Поље - Батајница код Електронске индустрије на km 191+134. Од km 188+490 кабл иде поред магистралног пута Е-75 до места приближавања магистралном путу М-22.1 са којим ће се укрстити на km 187+773, и ићи његовом десном страном све до места приближавања магистралном путу М-22 код km 187+100 у зони постојеће раскрснице, а будуће петље Батајница.

Траса кабла иде десном страном пута М-22 до km 185+000 где укрштањем прелази на леву страну аутопута гледано у смеру према Суботици. На km 184+330 траса кабла укршта се са насипом надпутњака локалног пута за Батајничке винограде. Истом страном пута траса иде до km 169+910, обилази подручје петље локалног пута Батајница - Бановци, затим наставља истом страном пута све до km 165+344 где се укршта са насипом надпутњака локалног пута Војка - Стари Бановци и иде до km 164+840 где обилази бензинску пумпу.

Од km 164+840 траса кабла иде истом страном, укршта се са регионалним путем Р-106 на km 78+065 односно км.162+555 аутопута, затим истом страном до km 160+400 где до km 159+900 обилази наплатну рампу и наставља даље да би се на km 159+600 укрстио са надпутњаком локалног пута и одводног канала. На km 151+640 аутопута кабл се укршта са регионалним путем Р-109 Инђија - Н.Карловци на km 16+279, затим прелази испод надпутњака локалног пута на km 149+185, да би се на km 147+230 укрстио са путем М-22.2 на стационажи km 6+662.

Кабл се даље полаже са леве стране пута до укрштања локалног пута Крчедин - Бешка на km 143+331. Укрштај Бешка обилази на делу од km 143+370 до km 142+950 а затим се полаже до места укрштања са локалним путем на km 140+944 и даље до почетка моста на Дунаву на km 139+725. Конструкцију моста на Дунаву од km 139+725 до km 137+360 кабл пролази кроз посебну цев за то постављену по конструкцији моста.

Од km 137+360 кабл иде левом страном пута, да би између km 136+655 и km 136+574 прешао преко моста на рукавцу Дунава. Даље траса кабла иде истом страном до зоне паркинга код km 133+744 и даље све до наплатне станице и укрштања пута за Ковиљ на km 130+370. На км.128+325 кабл се укршта са локалним путем Будисава - Ковиљ, као и на km 126+585, km 124+955 и km 121+708 са другим локалним путевима. На km 119+980 прелази насип, затим канал Субић Дунавац као и канал Пољарев на km 118+850.

На km 118+000 одваја се од магистралног пута М-22 (Е-75), улази на територију Новог Сада левом страном пута Нови Сад - Шангај, прелази Чуварев канал а мало затим Грбави канал, укршта се са локалним путем за насеље Шангај, укршта се са индустриском пругом на км.8+290, а затим прилази петљи на магистралном путу М-7 Нови Сад - Зрењанин кога сече на km 44+824.

Кроз град Нови Сад траса кабла иде дуж улица Гундулићеве и Игњатовићеве до постојећег ТТ окна бр.254д и полаже се кроз ТТ канализацију улицама Косовском, Ј.Ј.Змаја и Краља Александра све до објекта ГЦ Нови Сад.

Траса магистралног оптичког кабла од ГЦ Нови Сад према Суботици иде кроз постојећу ТТ канализацију улицама Успенском, Јована Суботића, Темеринском, Темерински пут до последњег окна Н-4, а затим у ров десном страном Темеринског пута и Сечањском, где се укршта са магистралним путем М-22/1.

Траса кабла иде дуж пута М-22/1, укршта се са железничком пругом Нови Сад - Тител на km 7+317, иде левом страном пута М-22 до km 109+736, укршта се са надпутњаком на km 108+663 а затим и са надпутњаком пута Кисач - Ченеј на km 105+682. На km 102+806 укршта се са надпутњаком локалног пута за Ченеј, обилази резервисан

простор за паркинг од km 102+711 до km 102+286 и наставља даље до преласка испод канала на km 100+685.

Траса кабла наставља даље левом страном, обилази паркинг на km 97+000, укршта се са путем Змајево- Нови Сад на km 96+660, обилази наплатну станицу између km 95+664 и km 95+305 и иде даље до пута Змајево - Сириг кога сече на km 93+710 као и кракове Сиришке петље у тој зони. На km 92+500 обилази паркинг и наставља даље левом страном до моста изнад Јегричке реке кога прелази између km 91+933 и km 91+890 да би на km 89+800 прошао испод надпутњака локалног пута Змајево - Србобран, а на km 86+570 секао пут Добро Поље - Србобран.

На km 86+250 обилази резервисани простор за паркинг и другу инфраструктуру и наставља даље левом страном све до укрштања са железничком пругом Сомбор - Бечеј између km 82+198 и km 82+186. На km 81+486 прелази преко моста пловног канала Бездан - Бечеј, пролази Србобранску петљу и долази до места укрштања са путем Батина Скела - Бечеј на ком месту је предвиђено одвајање кабла за Врбас.

Од овог места траса магистралног оптичког кабла има три крака: улаз у Врбас, излаз из Врбаса и део који наставља дуж аутопута (међународни телекомуникациони саобраћај).

Улазни део у Врбас траса иде левом страном пута Батина Скела - Бечеј, прелази преко моста на каналу Бездан - Врбас и у ул.Светозара Марковића улази у постојећу ТТ канализацију у коју се полаже улицама Светозара Марковића и Народног Фронта све до објекта АТЦ Врбас. Излазни део трасе из АТЦ Врбас иде градским улицама а затим преко поља(пољоприврадним земљиштем) излази поново на трасу аутопута испред петље Фекетић на km 74+850 где се поново уклапа у крак магистралног кабла који не улази у Врбас.

Траса крака магистралног оптичког кабла који не улази у Врбас, од места одвајања за Врбас, наставља да иде поред магистралног пута М-22 левом страном , укршта се са надпутњаком пута Врбас - Србобран између km 80+971 и km 80+129 да би наставио даље левом страном до km 78+576 где се укршта са пољским путем Врбас - Србобран. На km 74+375 сече пут Србобран - Фекетић, наставља левом страном, обилази паркинг простор на km 73+000, прелази преко моста на реци Криваји на km 72+145 и долази до укрштања са постојећим (старим) путем Нови Сад - Суботица на km 70+830.

Дуж магистралног пута М-22 од km 70+940, где се у пут М-22 улива стари пут Суботица - Београд М-22.1, оптички кабл иде левом страном пута М-22.1 до km 82+972 , сече поменути пут и приближава се са леве стране путу М-22, иде његовом левом страном, укршта се са локалним путевима на km 60+500 и на km 58+580 све до km 54+210 где се укршта са регионалним путем Бачка Топола - Његошево бр.108 на km 35+030. Између km 52+510 и km 52+420 сече надпутњак локалног пута , да би на km 50+615 до km 50+080 у широком луку обишао јаму од позајмишта и секао регионални пут бр.119 на km 63+408.

Траса кабла иде даље са леве стране пута М-22, укршта се са локалним путевима на km 42+140 и km 39+845, долази до места укрштања са регионалним путем Р-119.1 код km 37+714, иде левом страном регионалног пута и исти прелази на km 11+945 да би поново пришао левој страни пута М-22 на km 37+390. На km 32+865 укршта се са каналом Чикер да би између km 27+890 и km 27+390 обишао наплатну рампу Суботица.

На km 27+180 оптички кабл напушта трасу магистралног пута М-22, полаже се са леве стране локалног пута Суботица - Биково, где на km 5+222 (граница ГУП-а) прелази на десну страну где на почетку Толминске улице улази у ТТ окно И-78 а затим кроз постојећу ТТ канализацију улицама Југословенска, Ивана Милутиновића, Пазинском и Првомајском долази до објекта ГЦ Суботица.

1.4. ПОЛОЖАЈ КОРИДОРА МАГИСТРАЛНИХ, РЕГИОНАЛНИХ И РАЗВОДНИХ ГАСОВОДА, НАФТОВОДА И ПРОДУКТОВОДА

Траса аутопута Е-75 се укршта са објектима крупне термоенергетске инфраструктуре од значаја не само за Покрајину, већ и за целу Републику.

У најзначајније објекте ове врсте спада ЈА-НА, јадрански нафтовод који допрема нафту за прераду у рафинеријама у Покрајини и даље.

Осим овога постојећи и планирани нафтоводи на територији Војводине, који ће бити повезани са јадранским нафтоводом, допремаће нафту која ће се произвести из налазишта на територији Покрајине. С обзиром на то да се ови нафтоводи уводе у рафинерију нафте Нови Сад, укрштају се са аутопутем.

Други објекти од значаја за целу Републику су магистрални гасоводи, постојећи и планирани који транспортују гас из Русије и гас који је произведен у Покрајини. На ове магистралне гасоводе повезани су постојећи, а повезаће се и планирани регионални и разводни гасоводи у Покрајини. Од великог значаја је и продуктовод СО₂ од фабрике Карбодииоксид у Бечеју до Азотаре у Суботици. Планирани магистрални гасовод МГ О7 Хоргош - ГРЧ Госпођинци, неће се укрштати са аутопутем, већ ће се повезати са постојећим магистралним гасоводом код Госпођинаца.

Према Просторном плану Републике Србије поред већ изграђених, предвиђена је изградња нафтовода који ће повезивати новооткривена лежишта са постојећим нафтоводима, а то је нафтовод Турија - север - рафинерија Нови Сад. Изградња нафтовода Стиг - Панчево (као и неких потенцијалних у Војводини) треба да се техноекономски потврди, јер релативно мале количине нафте са тих лежишта за сада не оправдавају изградњу нафтовода. Уколико се повећа производња, треба предвидети коридор до Смедерева и од њега се уклопити у предвиђени коридор продуктовода Панчево - Смедерево. Предвиђа се цевоводна веза енергетских рафинерија у Новом Саду и Панчеву, путем једног или два цевовода за транспорт полупроизвода, који би били изграђени уз постојећу трасу нафтовода. Потребно је изградити продуктоводе на правцу Панчево - терминал Смедерево у првој фази, а затим Смедерево - Јагодина у другој фази за транспорт деривата нафте.

Термоенергетска инфраструктура

а) Гасоводи:

- МГ 04/II	Госпођинци - Батајница	(Ø 762 mm)
- МГ 05	Батајница - Авала	(Ø 609,6 mm)
- МГ 02	ГРЧ Госпођинци - Нови Сад	(Ø 219,1 mm)
- МГ 04/I	Сента - ГРЧ Госпођинци	(Ø 762 mm)

- МГ 07 Хоргош - ГРЧ Госпођинци (Ø 762 mm) - планирани
- МГ 08 Госпођинци - Бачка Паланка (Ø 508 mm) - планирани
- МГ 06 Хоргош - РЧ Сента (Ø 711 mm)
- РГ 04-07 Батајница - Панчево (Ø 508 mm)
- РГ 05-04/І Батајница - Шабач (Ø 406,4 mm)
- РГ 04-24 МГ 04/ІІ - Нова Пазова (Ø 219,1 mm)
- РГ 04-17 МГ 04/ІІ - Сремска Митровица (Ø 323,8 mm)
- РГ 04-05 РГ 04-17 - Инђија (Ø 168,3 mm)
- РГ 04-04/ІІ МГ 04/ІІ - ТЕТО Нови Сад (Ø 323,8 mm)
- РГ 04-04 ГРЧГоспођинци - Нови Сад (Ø 323,8 mm)
- РГ 04-11 РГ 04-04 Нови Сад - РЧ Футог (Ø 219,1 mm)
- РГ 04-11/ІІ ГРЧ Госпођинци - РЧ Футог (Ø 406,4 mm)
- РГ 04-15 ГРЧ Госпођинци - Сомбор (Ø 406,4 mm)
- РГ 04/15 - ГМРС Врбас (Ø 219,1 mm)
- РГ 04-15 - ГМРС Србобран (Ø 114,3 mm)
- РГ 04-15 - ГМРС Бановци (Ø 114,3 mm)
- РГ 06-02 МГ 06 - Суботица (Ø 219,1 mm)
- ДГ 02-02 Србобран - ГРЧ Госпођинци (Ø 323,8 mm)
- РГ 06-01 МГ 06 - Кањижа (Ø 114,3 mm)
- ДВ 04-18 ГРЧ Госпођинци - Банатски Двор - планирани
- Разводни гасовод СГС Ада - Бачка Топола (Ø 219,1 mm)
- Разводни гасовод Инђија - Нови Карловци
- Разводни гасовод Бешка - Крчедин
- Разводни гасовод МГ 04/ІІ - Бешка
- Разводни гасовод Нови Сад - Институт Римски Шанчеви
- Разводни гасовод Будисава - Ковиљ
- Разводни гасовод РГ 04-04/ІІ - Будисава
- Разводни гасовод Батајница - Прњавор (Ø 508 mm) - планирани
- Разводни гасовод Бачка Топола - Мали Иђош (Ø 168,3 mm) - планирани
- Разводни гасовод ППС Хоргош - Палић (Ø 219,1 mm) - планирани (делимично изведен, прва деоница ППС Хоргош - Хоргош у дужини од 3,5 km је у функцији)

б) Нафтоводи:

- ЈА - НА (Јадрански нафтовод) Хрватска - Терминали Нови Сад - Рафинерија Панчево
- Адоријан - Нови Сад
- Елемир - Нови Сад
- "Југоисточни европски нафтовод СЕЕП" - планирани

ц) Продуктоводи:

- продуктовод CO₂ фабрика карбодиоскид Бечеј - азотара Суботица

2. ПЛАН ВЕЗА ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ

2.1. ПЛАН ВЕЗА АУТОПУТА Е-75 СА ОКРУЖЕЊЕМ

Аутопут као сегмент паневропског саобраћајног "коридора 10", представља саобраћајну основу Југославије 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 денивелисаних укрштања како би се обезбедила рационалнија обрада земљишта.

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

- петље лоцирати на свим пресечиштима 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 економског развоја (Палић, Лудаш, Фрушка Гора, Мост, РТЦ Нови Сад, РТЦ Суботица, индустријске зоне)

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

НАЗИВ ПЕТЉЕ	СТАЦИОНАЖА	ПЛАНИРАНА ИЗГРАЂЕНОСТ
прикључење за Хоргош	4+420	изграђена
укрштање Суботица север	16+850	изграђена
прикључење Суботица исток	23+150	изграђена
укрштање Суботица југ	26+600	изграђена
укрштање Жедник	37+691	изграђена
укрштање Б.Топола	50+104	изграђена
укрштање Мали Иђош	60+100	планирана
укрштање Фекетић	70+845	изграђена
укрштање Врбас	80+910	изграђена
укрштање Сириг	93+600	изграђена
прикључење Нови Сад север	110+540	планирана
укрштање Нови Сад центар	112+300	планирана
укрштање Зрењанин	114+620	изграђена
укрштање Нови Сад југ	119+200	планирана
укрштање Ковиљ	130+310	изграђена
укрштање Гардиновци	134+620	планирана
прикључење Видиковац	140+300	планирана
укрштање Бешка	143+194	изграђена
прикључење Марадик	147+210	изграђена
укрштање Инђија	151+820	изграђена
укрштање Ст. Пазова	162+686	изграђена
укрштање Н. Пазова	165+350	планирана
укрштање Н. Бановци	169+900	изграђена
укрштање Батајница	176+000	изграђена

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

НАЗИВ ПЕТЉЕ	СТАЦИОНАЖА	ПЛАНИРАНА ИЗГРАЂЕНОСТ
укрштање Келебија	3+100	планирана
укрштање Бајмок	13+400	планирана
укрштање Верушић	18+300	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, као 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 магистралног пута М-22/1 и траса регионалних путева кроз простор Бачке, и система локалних 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.

Списак денивелисаних укрштања и њихове стационаже на аутопуту Е-75

НАТПУТЊАК ПОДВОЖЊАК	ОРИЈЕНТАЦИОНА СТАЦИОНАЖА	ОПШТИНА
натпутњак	1+350	Кањижа
натпутњак	2+868	Кањижа
натпутњак и подвожњак	5+606	Кањижа
натпутњак и подвожњак	8+556	Кањижа
натпутњак	11+470	Суботица
натпутњак	15+070	Суботица
подвожњак	16+300	Суботица
натпутњак	19+385	Суботица
подвожњак	25+467	Суботица
натпутњак	27+150	Суботица

натпутњак	29+890	Суботица
натпутњак	33+590	Суботица
натпутњак	42+123	Б. Топола
натпутњак	44+557	Б. Топола
натпутњак	48+565	Б. Топола
натпутњак	52+462	Б. Топола
натпутњак	54+360	Б. Топола
натпутњак	58+593	Б. Топола
натпутњак	64+564	Б. Топола
натпутњак	68+078	М. Иђош
натпутњак	74+375	Врбас
натпутњак	78+530	Врбас
надвожњак	82+200	Врбас
натпутњак	86+420	Врбас
натпутњак	89+780	Нови Сад
натпутњак	96+560	Нови Сад
натпутњак	102+720	Нови Сад
натпутњак	105+690	Нови Сад
натпутњак	108+650	Нови Сад
подвожњак	110+150	Нови Сад
натпутњак	111+900	Нови Сад
подвожњак	115+379	Нови Сад
натпутњак	117+973	Нови Сад
натпутњак	121+410	Нови Сад
натпутњак	124+900	Нови Сад
натпутњак	126+415	Нови Сад
натпутњак	128+150	Нови Сад
натпутњак	132+220	Нови Сад
натпутњак	140+925	Инђија
натпутњак	149+000	Инђија
натпутњак	155+150	Ст. Пазова
натпутњак	157+740	Ст. Пазова
натпутњак	159+730	Ст. Пазова
натпутњак	172+950	Земун

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

НАТПУТЊАК ПОДВОЖЊАК	ОРИЈЕНТАЦИОНА СТАЦИОНАЖА	СА ПУТЕМ - ПРУГА
надвожњак	5+730	пруга за Бају
потпутњак	9+160	Таванкутски пут
натпутњак	9+660	пруга за Сомбор
натпутњак	14+250	Пачирски пут
надвожњак	18+700	пруга за Б.Тополу
натпутњак	19+050	пут за Чантавир
натпутњак	22+250	Биковачки пут

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 ће се у путничкој опреми остваривати у железничким станицама и стајалиштима, а у робној опреми у оквиру робнотранспортних центара, претоварно манипулативних пунктова - лука као и у оквиру железничких станица у оквиру урбаних простора која су већа изворишта и одредишта роба. Стратегијом развоја железничког саобраћаја на простору 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 стандардима европских земаља, 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 ДТД и пловног пута река Дунав и Сава а преко успостављених и планираних капацитета лука, пристаништа и робно транспортних центара. Превозни капацитети водног саобраћаја треба да омогуће велике Transporte 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

Магистрални оптички кабл на правцу Београд - Нови Сад - Суботица, обезбедиће повезивање националног телекомуникационог чвора **Нови Сад** са Београдом, као и повезивање у националну телекомуникациону мрежу непосредно следећих регионалних чворова:

Суботица и Врбас, као и чворова Бачка Топола, Инђија и Стара Пазова (изградњом посебних приводних каблова од магистралног кабла до ових чворова).

Поред тога, кабл ће омогућити и повезивање одређених крајњих (локалних) телекомуникационих чворишта на своје регионалне чворове и то:

- на подручју чвора **Београд** - Земун Поље и Батајница
- на подручју чвора **Стара Пазова** - Стари и Нови Бановци
- на подручју чвора **Инђија** - Нови Карловци, Стари и Нови Сланкамен и Бешка
- на подручју чвора **Нови Сад** - Ковиљ, Кисач, Степановићево
- на подручју чвора **Врбас** - Змајево и Србобран
- на подручју чвора **Бачка Топола** - Мали Иђош, Његошево, Ново Орахово и Гунарош
- на подручју чвора **Суботица** - Чантавир, Стари Жедник, Нови Жедник и Биково

2.5. ПЛАН ВЕЗА РАЗВОДНОГ ГАСОВОДА СА ОКРУЖЕЊЕМ

Везе разводног гасовода са конзумним подручјем оствариће се главним мерно-регулационим станицама (ГМРС) у којима се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12 бара. Локације ГМРС утврђују се разрадом планских решења на нивоу плана са детаљном урбанистичком разрадом применом следећих критеријума:

- а) да су ван насеља и индустријских зона, а поред локалних путева којима се омогућава непосредни приступ станицама и напајање на електро и ТТ мрежу;
- б) минимално сигурносно растојање према другим наменама, становању или радним зонама је 15 m за капацитете до 30000 m³/h, односно до 25 m за капацитете станица преко 30000 m³/h, када су станице у објектима од чврстог материјала (зидани објекти),
- ц) најмање сигурносно растојање од станица и трафостаница, железничких пруга и аутопута је 30 m.

2.6. ПЛАН ВЕЗА ЕЛЕКТРОЕНЕРГЕТСКОГ ИНФРАСТРУКТУРНОГ СИСТЕМА СА ОКРУЖЕЊЕМ

У границама Плана остварене су следеће везе електроенергетског инфраструктурног система са окружењем:

Далеководи 400 kV

1. ДВ 400 kV бр. 406/1 полази из РП "Младост" код ТЕ "Никола Тесла Б" у Обреновцу и иде у правцу севера. На подручју општине Инђија, тачније на К.О. Нови Карловци пресеца аутопут Е-75 око 151 km. На К.О. Гардиновци скреће северо-западно и долази до ТС Нови Сад 3.
2. Од ТС Нови Сад 3 наставља 400 kV далековод бр. 444 у правцу севера до ТС Суботица 3. На К.О. Биково пресеца аутопут у близини 28 km.
3. Од ТС Суботица 3, 400 kV далековод бр. 454 у правцу северо-истока иде ка ТС Сегедин. На овом простору укрштање са аутопутем остварено је око 25 km.
4. ДВ 400 kV, бр. 450 полази из РП "Младост" и иде у коридору ДВ бр. 406/1 до ТС Нови Сад 3.

Далеководи 220 kV

1. ДВ 220 kV, бр. 217/1 полази из ТС Обреновац А и у коридору са ДВ 406/1 и бр. 450 иде до ТС 400/220/110 kV Нови Сад 3.
2. ДВ 220 kV, бр. 275 повезује ТС 400/220/110 Нови Сад 3 и ТС 220/110 Зрењанин 2. Не укршта се са трасом аутопута.
3. ДВ 220 kV, бр. 217/2 повезује ТС Нови Сад 3 и ТС 220/110 kV Србобран. нема укрштања са трасом аутопута.
4. ДВ 220 kV, бр. 209/2 повезује ТС С. Митровица са ТС 220/110 kV Србобран. У близини 91 km укршта се са аутопутем.

Далеководи 110 kV

1. ДВ 110 kV, бр. 104/4 повезује ТС БГ9 и ТС 110/20 kV Стара Пазова. Трасу аутопута пресеца између 165 и 166 km.
2. ДВ 110 kV, бр. 104/5 повезује ТС 110/20 kV Стара Пазова са ТС 110/20 kV Инђија и иде до ЕВП Инђија. Не укршта се са трасом аутопута.
3. ДВ 110 kV, бр. 104/6 повезује ТС Инђија са ТС 110/35/20 kV Нови Сад 6.
4. ДВ 110 kV, бр. 104/7 повезује ТС Нови Сад 6 са ТС Нови Сад 1 110/35 kV.
5. ДВ 110 kV, бр. 124/1 повезује ТС Рума 1 са ТС Нови Сад 1, 110/35/20 kV.
6. ДВ 110 kV, бр. 1217 повезује ТС Нови Сад 1 са ТС Нови Сад 7, 110/35/20 kV.
7. ДВ 110 kV, бр. 195/3 повезује ТС Нови Сад 1 са ТС БФЦ 110/35/6 kV.

8. ДВ 110 kV, бр. 127/1 повезује ТС Нови Сад 1 са ТС Нови Сад 3, 400/220/110 kV.
9. ДВ 110 kV, бр. 1108 повезује ТС Нови Сад 3 са ТС Футог, 110/35/20 kV.
10. ДВ 110 kV, бр. 1136 повезује ТС Нови Сад 5 са ТС Нови Сад 3.
11. ДВ 110 kV, бр. 1135 повезује ТС Нови Сад 5 са ТС Нови Сад 3.
12. ДВ 110 kV, бр. 175 повезује ТС Нови Сад 4 са ТС Нови Сад 3.
13. ДВ 110 kV, бр. 176/1 повезује ТС Нови Сад 4 са ТС Нови Сад 3.
14. ДВ 110 kV, бр. 1005 повезује ТС Нови Сад 3 са ТЕТО Нови Сад.
15. ДВ 110 kV, бр. 176/3 повезује ТС Нови Сад 4 са ТЕТО Нови Сад.
16. ДВ 110 kV, бр. 176/2 повезује ТС Нови Сад 4 са ТЕТО Нови Сад.
17. ДВ 110 kV, бр. 1106 повезује ТС Нови Сад 3 са ТС Темерин, 110/35/20 kV.
18. ДВ 110 kV, бр. 127/2 повезује ТС Нови Сад 3 са ТС Србобран, 220/110 kV.
19. ДВ 110 kV, бр. 159/1 повезује ТС Бачка Паланка 1 са ТС Србобран.
20. ДВ 110 kV, бр. 1124/1 повезује ТС Србобран са ТС Врбас 2, 110/20 kV.
21. ДВ 110 kV, бр. 174 повезује ТС Србобран са ТС Врбас 1, 110/20 kV.
22. ДВ 110 kV, бр. 132/3 повезује ТС Србобран са ТС Кула, 110/20 kV.
23. ДВ 110 kV, бр. 133/1 повезује ТС Србобран са ТС Б.Топола 2, 110/35 kV.
24. ДВ 110 kV, бр. 133/2 повезује ТС Б.Топола 2 са ТС Б.Топола 1.
25. ДВ 110 kV, бр. 133/3 повезује ТС Б.Топола 1 са ТС Суботица 3, 400/110 kV.
26. ДВ 110 kV, бр. 1155 повезује ТС Суботица 3 са ТС Бајмок, 110/20 kV.
27. ДВ 110 kV, бр. 1004 повезује ТС Суботица 3 са ТС Суботица 4, 110/20 kV.
28. ДВ 110 kV, бр. 1003 повезује ТС Суботица 3 са ТС Суботица 4.
29. ДВ 110 kV, бр. 1101 повезује ТС Суботица 3 са ТС Суботица 2, 110/20 kV.
30. ДВ 110 kV, бр. 1002 повезује ТС Суботица 3 са ТС Суботица 2.
31. ДВ 110 kV, бр. 135/2 повезује ТС Суботица 3 са ТС Сегедин.
32. ДВ 110 kV, бр. 160/3 повезује ТС Суботица 3 са ТС Кањижа, 110/35/20 kV.
33. ДВ 110 kV, бр. 190АБ повезује ЕВП Нови Сад са ТС Нови Сад 3.
34. ДВ 110 kV, бр. 135/1 повезује ТС Суботица 3 са ЕВП Суботица.
35. ДВ 110 kV, бр. 160/4 повезује ТС Суботица 3 са ЕВП Суботица.

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 m, 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 аорганичних 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, наиме, врло битним да се у ове анализе, поред угљенмоноксида, 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 угљенмоноксидом.

Све изнесене чињенице условиле су да се као меродавне компоненте аерозагађења, за све анализе из оквира урађеног студијског истраживања, усвоје: угљенмоноксид (CO), азотмоноксид (NO), азотдиоксид (NO₂), сумпордиоксид (SO₂), 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 рибака. 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 тупа, 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,

- таложeње 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 гађења 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,
- таложeња 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 таложe 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 тупа 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 неопходних 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 труп 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 6637,35ха. 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 ха.

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 ха. 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 ха 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 m². 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 I 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", број 14/79, 28/83, 47/87 и "Сл. гласник РС", број 16/90 и 25/90) и Одлуке о утврђивању непокретних добара од великог значаја ("Сл. лист АПВ", број 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 раносредњевековно насеље.
23. Локалитет од km 108+450 до km 109+000, средњевековна насеља (VIII-IX век и XIII-XV век).
24. Локалитет од km 109+200 до km 109+500, касноантичко и средњевековно 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 до km 140+200. 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 уништена. 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 уништено 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-km 145+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 средњовековне 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 заштитљена 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-V, Врбас, 06.11.1992.год.

Змајево-

- Сеоска кућа, улица Лењина 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 - силуэта 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 оgrade 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 cm; 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 плавлeња 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 отпаци) 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 оgrade 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 1x1,5 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 ха 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*, *Ruscus aculeatus* 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 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 уопште 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 m. Гајење здраве хране без икаквих утицаја загађивача са аутопута, могуће је тек на растојањима која су већа од 1000 m.

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 пољопривредних 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 I 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.

Tabela: Površine pod šumama (ha) po katastarskim opštinama

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
Темерин	12.	Камендин	0
Врбас	13.	Змајево	26
	14.	Бачко Добро Поље	2
	15.	Врбас	70
Мали Иђош	16.	Фекетић	5
	17.	Ловћенац	9
	18.	Мали Иђош	7
Бачка Топола	19.	Бачка Топола	53
	20.	Мали Београд	126
	21.	Чантавир	15
	22.	Жедник	18
	23.	Биково	13
Суботица	24.	Палић	1302
	25.	Бачки Виногради	4
	26.	Доњи Град	24
	27.	Стари Град	1295
Кањижа	28.	Хоргош	105
		УКУПНО	5705

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 пољопривредно земљиште, економије, салаше и све категорије насељског зеленила).

За потребе подизања заштитног појса 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 виšekратно 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 рецикулисана.
- 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 објеката који се штите.

3. ОЧЕКИВАНЕ ПРОМЕНЕ У ОРГАНИЗАЦИЈИ ПРОСТОРА И РАЗМЕШТАЈУ СТАНОВНИШТВА

Услед изградње аутопута доћи ће до одређног 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 објеката, 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, сервис 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 трупа 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 m 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 400kV 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 200m.
- 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, денивелисаних 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, посебно 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 акцидентата 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	Пољоприв редне 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
	Чантавир	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	Камендин	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	7103	2137	75	1329
	Будисава	1478	1300	3	10	165
9.ИНЂИЈА	Бешка	4697	3958	113	60	566
	Крчедин	5744	5113	25	10	595
	Н. Карловци	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 1:100000. 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

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 општина, ужих територијалних целина, насеља, јавних предузећа, као и кроз друге програме и пројекте,
- 2) применом утврђених критеријума, појединачних политика, мера и инструмената,
- 3) поштовањем утврђених норматива и стандарда,
- 4) наставком истраживања, израдом техничке документације, мониторингом промена у простору и операционализацијом основних концепција Просторног плана.

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, општим прописима 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. подстицаће се укрупњавање поседа и својинска трансформација пољопривредног земљишта ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава,
3. 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,
4. обезбедиће се контрола и надзор над коришћењем земљишта, ради спречавања контаминације, деградације и деструкције пољопривредног земљишта,
5. 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,
6. 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 енергетских 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 општински органи 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 и посебне организације у року од месец дана по доношењу Просторног плана ускладиће са планским решењима, мерама и смерницама овог Просторног плана своје средњорочне и годишње планове и техничку документацију, а посебно планове реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасовода, оптичких каблова и др.

Надлежна служба заштите природе уградиће у року месец дана по доношењу 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 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 и природе уградиће у року од месец дана по доношењу 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 сардањи са Министарством грађевина - Заводом за просторно планирање и урбанизам, 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 доношењу Просторног плана.

Надлежне скупштине општина ускладиће своје средњорочне и годишње програме уређивања грађевинског земљишта са одредбама овог Просторног плана, у року од шест месеци по његовом доношењу.

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 утврђениј овим просторним планом,
- 3) надлежна јавна предузећа и посебна организација (Републичка дирекција за путеве) 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 доношењу 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 зајеницу 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. Приоритет уређења инфраструктурног коридора овим Планом утврђује се за аутопут Е-75 и пут Келебија - аутопут Е-75 и то:
 - до 31.12.2003.год. изградити и донети документацију на нивоу плана детаљне регулације за деоницу Београд - Нови Сад и осталу документацију за одобрење за грађење,
 - до 31.12.2004.год. изградити пуни путни профил деонице Нови Сад - Суботица - државна граница,
 - до 31.12.2004. године изградити и донети документацију на нивоу плана детаљне регулације за деоницу од Келебије до петље Суботица - југ (Е-75),
 - до 2004. год. изградити гранични прелаз "Хоргош", а до 2005. год. гранични прелаз "Келебија"
 - до 2005. Год. изградити и донети урбанистичке пројекте, програме уређења и комуналног опремања, као и остала акта за локације пратећих садржаја, те приступити грађењу.
2. За остале инфраструктурне системе носиоци власти - сектора су дужни да до краја 2003.год. утврде динамику припреме и изградње и покрену поступак израде одговарајуће урбанистичке и техничке документације, као и евентуални поступак измене и допуне овог Плана.

4. АКТИВНОСТИ И МЕРЕ ЗА ДОПУНУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Допуне и, евентуалне измене Просторног плана обавиће се по комплетирању и/или измени и верификацији техничке документације за поједине магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору на нивоу генералног пројекта.

Допуна Просторног плана разрадом планских решења на нивоу плана детаљне регулације за планиране магистралне инфраструктурне системе извршиће се по обезбеђењу техничке документације на нивоу идејних пројеката од стране надлежних јавних предузећа и посебних организација.