

ИЗВОД ИЗ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ МРЕЖЕ КОРИДОРА САОБРАЋАЈНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА ОСНОВНОМ ПУТНОМ ПРАВЦУ ДРЖАВНОГ ПУТА I РЕДА БР. 24 СУБОТИЦА-ЗРЕЊАНИН-КОВИН

(Одлука о изради је објављена у "Службеном листу АПВ", бр. 5/2009)

Изградњом планираног саобраћајног коридора доћи ће до промене досадашњег режима коришћења простора. Просторним планом ће бити дефинисан коридор потребан за функционисање саобраћаја са заштитним зонама. Планирано коришћење земљишта утицаће на намену површина у просторним плановима јединица локалне самоуправе на делу који се односи на пролазак коридора државног пута I реда бр. 24, као и мреже путева на том коридору.

Основни путни правци и коридори који су разматрани у ПППН-у су:

на правцу север – југ

- државни пут I реда бр. 24 (М-24)¹, Суботица - Е-75 (петља "Исток")² – (неизграђена деоница) – Сента – Чока – Кикинда – Зрењанин - Ковачица – Панчево – Ковин – граница АП Војводине мост на Дунаву – (Смедерево);
- државни пут II реда бр. 112 (Р-112), деоница граница Републике Мађарске (Ђала) – Нови Кнежевац – Чока;
- државни пут II реда бр. 123 (Р-123), Банатско Аранђелово – Мокрин – Кикинда – Војвода Степа – Бегејци – Неузина – Селеуш – Алибунар – Банатски Карловац – Делиблато – Ковин.



Слика 1 - Положај основног путног правца ДП бр. 24 у односу на Паневропске коридоре кроз Србију

¹ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

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

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

Р-112 је делом ДП II реда бр. 105 у општини Чока, у општини Нови Кнежевац делом ДП II реда бр. 103 и делом ДП I реда бр. 13;

Р-111 је делом ДП II реда бр. 104 и делом ДП II реда бр. 302 у општини Нови Кнежевац и делом ДП I реда бр. 13 у општини Кањижа.

² ПП Е-75 утврђено је решење укрштања ДП I реда М-24 и аутопута Е-75 на петљи "Југ". Студијом оправданости и идејним пројектом за изградњу Y крака Е-75, деоница гранични прелаз Келебија – петља Суботица "Југ" укрштање М-24 и Е-75 померено је на петљу Суботица "Исток" из техничких разлога.

Основни путни правац, државни пут I реда бр. 24, пружа се на деоницама Суботица–Сента-Киќинда–Зрењанин–Ковачица–Панчево-Ковин. Током израде концепта ППППН-а, планирани коридор дефинисан је у складу са техничким извештајем Ревизионе комисије Министарства инфраструктуре за Генерални пројекат магистралног пута М-24 "Банатска магистрала" и то на деоници Чока-Ковин, а део трасе ДП I реда бр. 24 Суботица–чвор Сента дефинисан је на основу урађеног идејног пројекта.

Додатни путни правац (на правцу север–југ), државни пут II реда бр. 112³, деоница граница Републике Мађарске (Ђала) – Нови Кнежевац – Чока, омогућује повећање саобраћајне атрактивности основног путног правца, државног пута I реда бр. 24 и свођење саобраћајних токова на исти из правца Републике Мађарске са банатске стране реке Тисе.

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

Мере које ће допринети побољшању укупног стања транспортних система, посебно путне инфраструктуре су:

1. Обнова, реконструкција и модернизација следећих путних правца⁴:

- ДП бр. 24,
- ДП бр. 112,
- ДП бр. 123;

2. Изградња следећих путних правца⁷:

- деоница ДП I реда бр. 24 од Суботице до Сенте (петља "Југ"⁵ – укрштање са ДП II реда бр. 119) - изградња неизграђене деонице,
- обилазница ДП II реда бр. 111 и бр. 112 око Новог Кнежевца – изградња.

У контексту сагледавања могућих траса нових путних капацитета (око насеља) кроз просторне планове општина анализирани су варијанте и предложена су решења која се лако могу реализовати (уз максимално коришћење постојеће изграђености – деоница ван насеља), уз могућност фазне реализације, која неће драстично повећати трајекторије путовања и експлоатационе трошкове.

Такође, стратешко планирање саобраћајних коридора као капиталних инфраструктурних капацитета, подразумева и сагледавање могућности фазне и етапне реализације деоница-сегмената, које нису са истим карактеристикама. Основни и опредељујући фактор приликом реализације појединих деоница мора бити постојеће и прогнозирано саобраћајно оптерећење (ПГДС), а такође врло значајни фактори који могу утицати на временску динамику и реализацију појединих сегмената су функционални и просторни аспект, као и економска и финансијска могућност реализације.

Такође, кроз овакав концепцијски приступ дефинисаће се и могућност фазне и етапне реализације свих елемената попречних профила у оквиру коридора будуће саобраћајнице, у складу са препорукама за овакве врсте саобраћајних капацитета

³ Донета је Уредба о категоризацији државних путева; у недостатку графичког дела Уредбе, у складу са текстом је направљена паралела са постојећим ДП:

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

М-1.9 (Е-70) је ДП II реда бр. 10;

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

М-7 је ДП I реда бр. 12;

М-3 је ДП I реда бр. 15.

⁴ Конкретизације ових активности у реализацији подразумевају рехабилитацију коловоза, одржавање, комплетирање недостајућих путних елемената, усклађивање захтеваних карактеристика свих државних путева, као и свих објеката на мрежи државних путева (мостови надвожњаци и др.).

⁵ ПП Е-75 утврђено је решење укрштања ДП I реда М24 и аутопута Е-75 на петљи "Југ". Студијом оправданости и идејним пројектом за изградњу У крака Е-75, деоница гранични прелаз Келебија – петља Суботица "Југ" укрштање М-24 и Е-75 померено је на петљу Суботица "Исток" из техничких разлога.

(Закон о јавним путевима "Службени гласник РС", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13 и Правилник о условима које са аспекта безбедности морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута "Службени гласник РС", бр. 50/11) и обавезну резервацију простора за коначно решење.

Саобраћај, као фактор развоја **туризма** у било којој дестинацији, па и на простору обухвата Плана, има два основна и међусобно повезана аспекта: *екстерни* - под којим се, пре свега, подразумева спољашња саобраћајно-туристичка доступност дестинације посредством свих видова транспорта туриста и *интерни* - који обухвата све видове саобраћајница, саобраћаја и транспорта туриста унутар дестинације.

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

Као специфичан део ширег концепта одрживог развоја екотуризам, који се дефинише као одговорно путовање у области природе, које чува животну средину и културне вредности и подржава благостање локалног становништва, представља значајну развојну шансу за туризам региона. Неопходно је да се формира бренд базиран на туризму, који ће бити потпомогнут и другим потенцијалима подручја, као што су: природне вредности, културно наслеђе, архитектура, обележја насеља и предела, гостољубивост, мултикултуралност, познати становници, начин живота и забавни садржаји.

У контексту заштите **животне средине** у коридору планиране саобраћајнице, предвиђена је реализација следећих мера и активности:

- Рационално коришћење простора за потребе изградње и експлоатације инфраструктурног система;
- Адекватно одвођење атмосферских вода са коловозних површина и њихово пречишћавање пре упуштања у најближи реципијент;
- Постављање еластичних ограда и водонепропусних фолија на деловима трасе, где она евентуално долази у колизију са постојећим извориштима и рибњацима;
- Сва укрштања планираних инфраструктурних система: аутопут, пруга, оптички кабл и гасовод са водотоцима у природном или уређеном стању, организовати тако да се не ремети основна намена и функција водотока;
- Формирање зелених појасева дуж трасе, а на местима где нема просторних могућности за формирање заштитних зелених појасева предвидети постављање физичких баријера;
- На локацијама пратећих садржаја пута потребно је предвидети контејнере за прикупљање и одлагање чврстог отпада и њихово периодично пражњење од стране надлежне комуналне организације;
- Обзиром да саобраћајница представља непропустљиву баријеру за ситне и слабо покретљиве врсте, услови за заштиту природе указују на потребу изградње прелаза за животиње (заштитне ограде, подвожњаци или надвожњаци за животиње - еколошки коридори на аутопуту);
- У циљу заштите аутохтоног пејзажа и унапређења амбијенталних услова, препоручује се примена адекватних мера озелењавања;
- Приликом утврђивања трасе инфраструктурних система неопходно је обратити пажњу да се не униште заштићена природна добра, станишта природних реткости, већи шумски комплекси, приобаља водотока, делови мочварних површина, постојећи зелени фонд, а посебно високо зеленило, вреднија појединачна стабла, групације и друго;
- По завршеном извођењу грађевинских радова обавезно је формирати аутохтони биљни покривач (култивисати терен) на свим угроженим местима, применом одговарајућих врста, у складу са подлогом и конкретним условима;

- У циљу заштите од последица акцидентних ситуација (саобраћајне несреће и хаварије на саобраћајницама), посебно у случају изливања већих количина опасних и токсичних хемијских материја и њиховог продирања у земљиште и подземне воде, потребно је предузети одговарајуће мере и активности у контексту санације природних ресурса;
- Као приоритетна мера заштите животне средине, препоручује се периодично мерење квалитета вода у водотоковима, загађености пољопривредног земљишта, ваздуха и нивоа буке у заштитним зонама саобраћајног коридора.