



РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ  
СЕКТОР ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ И УРБАНИЗАМ

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ  
ДРЖАВНОГ ПУТА IБ РЕДА, ДЕОНИЦА БОРЧА-ЗРЕЊАНИН  
СА ЕЛЕМЕНТИМА ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд/Нови Сад, април 2018. године

## САДРЖАЈ

### А) ТЕКСТУАЛНИ ДЕО

УВОД.....	1
<b>1. ОПИС ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА.....</b>	<b>2</b>
<b>2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА .....</b>	<b>3</b>
2.1. Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10).....	3
2.2. Регионални просторни план Административног подручја Града Београда („Службени лист Града Београда“, бр. 10/04, 57/09 и 38/11).....	4
2.3. Регионални просторни план Аутономне покрајине Војводине („Службени лист АПВ“, број 22/11).....	4
2.4. Изводи из осталих релевантних планских и развојних докумената .....	5
2.4.1. Просторни план подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин („Службени лист АПВ“, број 19/17).....	5
2.4.2. Просторни план подручја посебне намене СРП Стари Бегеј - Царска Бара („Службени лист АПВ“, број 8/09).....	6
2.4.3. Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Србију („Службени гласник РС“, број 19/11) .....	7
2.4.4. Просторни план подручја посебне намене транснационалног гасовода „Јужни ток“ („Службени гласник РС“, број 119/12 и 98/13 ) .....	8
2.4.5. Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС“, број 4/08) и План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године (усвојен 2015. године).....	10
2.4.6. План генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе - Град Београд, целине I - XIX („Службени лист града Београда“, бр. 20/16 и 97/16).....	10
2.4.7. План детаљне регулације за изградњу гасовода од главне мерно-регулационе станице (ГМРС) „Падинска Скела” до подручја ППППН „Београд на води” - Градске општине Палилула и Стари Град - („Службени лист Града Београда”, број 46/16). .....	14
2.4.8. Планска документација на територији Града Зрењанина .....	14
2.5. Планска документација Града Београда - на подручју коридора - израда у току .....	15
2.5.1. План генералне регулације за подручје Градске општине Палилула ван обухвата Генералног плана Београд 2021 (Одлука о изради „Службени лист града Београда”, број 9/12, обављен јавни увид у Нацрт плана, у току израда Предлога плана) .....	15
2.5.2. Просторни план подручја посебне намене нове луке у Београду са слободном зоном (Одлука о изради „Службени гласник РС“, број 22/16).....	20
<b>3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА .....</b>	<b>21</b>
3.1. Постојећа намена простора .....	21
3.2. Начин коришћења простора.....	23
<b>4. ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА .....</b>	<b>23</b>

<b>5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА .....</b>	<b>26</b>
5.1. Концепција техничког решења .....	27
5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у коридору брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда.....	27
<b>6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА.....</b>	<b>29</b>

## Б) ГРАФИЧКИ ДЕО

Редни број	Назив карте	Размера
1.	Прегледна карта за Рани јавни увид	1 : 100 000

## В) ПРИЛОГ

1. Одлука о изради Просторног плана подручја посебне намене државног пута Іб реда, деоница Борча-Зрењанин са елементима детаљне регулације („Службени гласник РС“, број 23/2018)

## СПИСАК ТАБЕЛА, СЛИКА И ГРАФИЧКОГ ПРИКАЗА:

### Табеле:

Табела 1. Обухват подручја Просторног плана .....	3
Табела 2: Техничке карактеристике деонице Зрењанин Панчево према Просторном плану подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута І реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин.....	6
Табела 3: Планирана изградња и реконструкција саобраћајница у целини V .....	12
Табела 4: Планирана изградња и реконструкција саобраћајница у целини VI.....	13
Табела 5. Просечан годишњи дневни саобраћај-државни пут Іб реда бр.13-година 2014. ....	16

### Слике:

Слика 1: Обухват Просторног плана подручја посебне намене Специјални резерват природе „Стари Бегеј-Царска бара“ .....	7
--	---

### Графички приказ:

Графички приказ 1: Планирана намена, ПГР грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе-град Београд (целине I-XIX), целине V и VI.....	14
---	----

## **А) ТЕКСТУАЛНИ ДЕО**

## УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене државног пута ІБ реда, деоница Борча-Зрењанин са елементима детаљне регулације (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана („Службени гласник РС”, број 23/18) и Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана на животну средину („Службени гласник РС”, број 7/18).

Планирање, коришћење, уређење и заштита коридора државног пута ІБ реда, деоница Борча-Зрењанин засниваће се на принципима уређења и коришћења простора утврђеним чланом 3. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14 и 145/14), као и на Закону о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, бр. 88/10), Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др. закон, 72/09-др. закон, 43/11-одлука УС и 14/16), Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, број 50/11), Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, број 64/15) и другим законима Републике Србије којима се дефинишу и одређују услови, начин и садржај израде пројектне документације.

Поред тога услови и смернице за израду Просторног плана садржани су и у: Одлуци о доношењу Регионалног просторног плана Аутономне покрајине Војводине („Службени лист АПВ”, број 22/11); Уредби о утврђивању Измена и допуна Регионалног просторног плана Административног подручја Града Београда („Службени лист Града Београда”, број 10/04, 57/09 и 38/11); другим планским документима подручја посебне намене и развојним стратегијама; као и Протоколу о сарадњи између Републике Србије - Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Аутономне покрајине Војводине - Покрајинске Владе на пословима припреме пројеката изградње брзе саобраћајнице - државног пута ІБ реда број 12, Нови Сад - Зрењанин и државног пута ІБ реда број 13, Борча-Зрењанин.

Основни разлог за израду и доношење Просторног плана је стварање услова за реализацију националних и регионалних интереса у области саобраћајне инфраструктуре на принципима одрживог развоја и заштите, односно обезбеђење просторних услова за изградњу брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда број 13, Борча-Зрењанин. Подизање нивоа приступачности подручја обухваћеног изградњом Просторног плана имаће позитивне ефекте на подизање нивоа његове конкурентности, а самим тим и на динамику будућег развоја Града Београда и АП Војводине (посебно у делу Баната).

Концепција планирања, коришћења и уређења простора дефинисаће се на начин којим се обезбеђује фазна изградња и експлоатација коридора планираног државног пута ІБ реда, деоница Борча-Зрењанин. Просторним планом ствара се плански основ за његово директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, прибављање дозвола у складу са законом, односно стварање услова за изградњу брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда.

Просторни план је заснован на планској, студијској, техничкој и другој документацији, резултатима досадашњих истраживања и важећим развојним документима у Републици Србији. Саставни део Просторног плана чини и Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину.

Планска решења Просторног плана за коридор брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда, деоница Борча-Зрењанин биће утврђена са већим степеном детаљности у односу на коридоре других инфраструктурних система. За потребе израде Просторног плана користиће се одговарајућа техничка документација, која се ради синхронизовано, и то за: стратешки део Просторног плана - Генерални пројекат и Претходна студија оправданости за изградњу брзе саобраћајнице државног пута, односно за потребе детаљне регулационе разраде Просторног плана користиће се идејна решења и елементи идејног пројекта за изградњу дела предметне деонице брзе саобраћајнице државног пута.

## 1. ОПИС ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Одлуком о изради Просторног плана дата је прелиминарна граница обухвата Просторног плана, која треба да буде коначно утврђена Нацртом Просторног плана. За потребе упућивања у процедуру раног јавног увида предлаже се обухват Просторног плана на деловима територија градова Београда и Зрењанина, и то (Табела 1):

- 1) на територији града Београда - катастарска општина (5): Борча, Комарева Хумка, Ковилово, Лепушница и Бесни Фок; и
- 2) на територији града Зрењанина - катастарске општине (6): Чента, Перлез, Стајићево, Ечка, Зрењанин III и Зрењанин I.

Оквирна граница Просторног плана дата је границама наведених катастарских општина.

Просторним планом биће обухваћени:

- 1) коридор брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда, деоница Борча-Зрењанин, на делу од Борче (почев од укрштања са саобраћајницом северна тангента, која је уједно и граница ГУП-а и ПГР-а Београда) до Зрењанина (односно укрштања са брзом саобраћајницом - државног пута ІБ реда број 12, Нови Сад - Зрењанин), ширине од 100 m до 400 m, обухвата трасу са заштитним појасевима државног пута. Коридор (или део коридора) брзе саобраћајнице за који постоји техничка документација на нивоу идејног решења биће предмет детаљне регулационе разраде у појасу брзе саобраћајнице и заштитном појасу, чији ће се обухват прецизније одредити нацртом Просторног плана; као и сервисне саобраћајнице са бицикличким и пешачким стазама (ако се налазе у коридору/профилу брзе саобраћајнице у складу са техничком документацијом); и
- 2) постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја (гасоводи, продуктоводи, далеководи, оптички каблови и др.).

Просторним планом биће сагледана и зона утицаја коридора државног пута на окружење (остали коридори, најближа насеља, туристички простори, заштићена подручја природних вредности, изворишта водоснабдевања и сл.). Коридор планиране брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда, деоница Борча-Зрењанин почиње од планираног укрштања са саобраћајницом северна тангента (на коридору од саобраћајнице Т6 до Панчевачког пута) у насељу Борча (граница ГУП-а и ПГР-а Београда).

Од овог укрштања у правцу севера пролази кроз територије катастарских општина Борча, Ковилово, Лепошница и Бесни Фок (административно подручје града Београда), до канала Караш који спаја Дунав и Тамиш, односно административне границе са АП Војводина (катастарска општина Чента).

Даље се коридор протеже кроз територију АП Војводина преко катастарских општина Чента, Перлез, Стајићево, Ечка, Зрењанин III и Зрењанин I до границе ППР-а Зрењанин (односно укрштања са брзом саобраћајницом - државног пута ІБ реда број 12, Нови Сад - Зрењанин). Укупна површина обухвата Просторног плана је 697 km<sup>2</sup>. Шире подручје Просторног плана приказано је на графичком прилогу: Прегледна карта за рани јавни увид.

**Табела 1. Обухват подручја Просторног плана**

Јединица локалне самоуправе (ЈЛС)	Површина обухваћеног дела територије ЈЛС, km <sup>2</sup>	Дужина деоница планираног државног пута на територији ЈЛС, km
Град Београд	333	23,00
Град Зрењанин	364	45,00
<b>Укупно</b>	<b>697</b>	<b>68,00</b>

## **2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА**

### **2.1. Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, број 88/10)**

Законом о Просторном плану Републике Србије за период од 2010. до 2020. године утврђене су дугорочне основе организације, уређења, коришћења и заштите простора Републике Србије у циљу усаглашавања економског и социјалног развоја са природним, еколошким и културним потенцијалима и ограничењима на њеној територији.

Дефинисана је концепција развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре која представља синтезу раније започетих студија и пројеката. Према таквој концепцији, Република Србија представља велики транспортни и саобраћајни центар у коме егзистира неколико већих урбаних центара који су носиоци примарних функција. Предметни пут Београд (Борча) - Зрењанин повезује привредни / индустријски и урбани центар европског значаја Београд са индустријским центром средњобанатске области - урбаним центром државног значаја Зрењанином, чинећи део развојне осовине II ранга, са значајним индустријским и слободним зонама (и будућим интермодалним терминалима), које преко овог пута имају интензивну и добру везу. Оба града су и значајни туристички центри међународног значаја, а Планско подручје предметног пута се простире у пољопривредном подручју Војводине које је означено као зона интензивне пољопривреде.

С обзиром да је изградња и модернизација путних праваца који од Зрењанина воде ка осталим околним градовима (Новом Саду, Панчеву, Вршцу) сврстана у приоритетне активности, побољшање везе са Београдом ће свакако допринети још бољим ефектима у смислу укупног развоја овог дела Србије.

## **2.2. Регионални просторни план Административног подручја Града Београда („Службени лист Града Београда“, бр. 10/04, 57/09 и 38/11)**

Регионалним просторним планом Административног подручја Града Београда обухваћен је део територије Просторног плана од Борче до границе АП Града Београда, обухвата зону у оквиру Градске општине Палилула са леве стране реке Дунав. Овај део општине Палилула планиран је за грађевинско земљиште постојећих насеља и привредних зона, пољопривредно, шумско и водно земљиште.

Дугорочни циљ развоја пољопривредне производње јесте прехрана и производња здраве хране, односно успостављање конкурентног и тржишно оријентисаног пољопривредног сектора заснованог на интензивној пољопривредној производњи, природним ресурсима подручја, новим технологијама и усклађеног са растућом тражњом београдског тржишта, али и високих еколошких стандарда. Повећање површине под шумом обезбедити пошумљавањем површина VI и V бонитетне класе, између осталог и у приобаљу речног тока Дунава и осталих водотокова.

У погледу просторног развоја трговине, на локацијама уз Зрењанински пут могуће је формирање трговинских центара средњег формата. У Падинској скели, као локалном центру, планира се изградња мањих трговинских јединица.

У области вода и водног земљишта планира се интегрално уређење, заштита и коришћење вода, при чему терен на левој обали реке Дунав треба третирати као јединствен и заштићен еколошки простор са пространим површинама за наводњавање (површине ПКБ-а у Панчевачком рити). Реконструкцијом каналске мреже неки од система за одводњавање се могу претворити у комплексне мелиорационе системе за обе функције - одводњавање и наводњавање. Овај аспект је неопходно имати у виду приликом планирања саобраћајне и друге инфраструктуре, као и осталих грађевинских структура и насељских и привредних садржаја, јер се мелиоративна функција каналске мреже мора очувати и развијати.

Концепцијом развоја саобраћаја планирана је и изградња Северног магистралног прстена (северна тангента) од горњег Земуна, мостом преко Дунава до Зрењанинског и Панчевачког пута и даље преко моста на Ади Хуји повезивање са шумадијским делом Београда. Дуж Зрењанинског пута планиран је и бициклички коридор, као део европске бицикличке мреже. У том контексту Зрењанински пут представља везу Београда и подручја јужно од Дунава са целим Банатом, а преко Зрењанина и Бачком (преко Новог Сада) и Мађарском и Румунијом. Почетак Зрењанинског пута код Борче, преко новоизграђене петље на „Северној тангенти“, остварује везе и са Земуном и Сремом и даље ка Хрватској.

Предметни просторни план је прописао да се укрштања друмских саобраћајница и железничких пруга реализују денивелисано.

## **2.3. Регионални просторни план Аутономне покрајине Војводине („Службени лист АПВ“, број 22/11)**

Саобраћајну мрежу државних путева на предметном подручју потребно је третирати као јединствен систем, у којој приоритет на државним путевима има транзит (измештање транзитног саобраћаја из насељених места).



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

На већ изграђеним деоницама наведених путних праваца биће спроведена рехабилитација и реконструкција, у циљу подизања нивоа квалитета саобраћајнице и подизања нивоа саобраћајне услуге, у складу са утврђеним рангом пута. На планираним трасама (коридорима) извршиће се доградња и изградња. У оквиру концепта развоја железничке мреже АП Војводине значајне су активности на реализацији пруге Нови Сад - Жабал - Зрењанин - Темишвар, као и ревитализација и модернизација у складу са приоритетним потребама и могућностима финансирања, регионалних пруга, Панчево главна станица - Зрењанин - Кикинда - државна граница - (Jimbolia) и (Нови Сад) - Распутница Сајлово - Римски Шанчеви - Орловат Стајалиште.

Такође у периоду после 2015. године планиране су и активности на прузи веома значајној за међурегионално повезивање (ДКТМ регија): Темишвар - Крчани - Јаша Томић - Сечањ - Зрењанин - Жабал - Нови Сад - Парагово - тунел Фрушка гора - Врдник - Рума.

У РПП АП Војводине, осим већ дефинисаних међународних бициклических стаза (ЕуроВело - европска мрежа бициклических рута, рута 11 и 13) утврђене су и бициклическе стазе уз основну каналску мрежу Хидросистема ДТД. За развој бициклическог саобраћаја посебно су погодна подручја у заштићеним природним целинама као што су специјални резервати природе и паркови природе.

Унапређење и развој речног транспорта треба планирати рехабилитацијом унутрашњих водних путева са обезбеђењем чишћења, продубљивања, сигнализације и одржавања, реконструкцијом, изградњом и модернизацијом лука, изградњом и увођењем речног информационог система и изградњом марина на пловној мрежи. Поред овога треба радити на развоју наугичког туризма у Републици Србији како на каналима ДТД тако и на међународним пловним путевима, планирањем марина и наугичко туристичких центара. У обухвату Просторног плана налазе се унутрашњи пловни путеви - канали ОКМ ХС ДТД (канал Бегеј и Банатска Паланка - Нови Бечеј).

## **2.4. Изводи из осталих релевантних планских и развојних докумената**

### **2.4.1. Просторни план подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин („Службени лист АПВ“, број 19/17)**

Планирана мрежа путних коридора биће саставни део државне путне мреже Републике Србије на којој се не планира систем наплате путарине. Будући државни путеви треба да буду оријентисани за моторни саобраћај (експрес путеви - мотопутеви<sup>1</sup>) на деоницама где је то саобраћајно (ПГДС) оправдано, док ће остале деонице које не испуњавају критеријуме саобраћајног оптерећења бити дефинисане као стандардни државни путеви са свих потребним елементима: пут за мешовити саобраћај (за ПГДС < 6.000 возила/дан); и пут резервисан за саобраћај моторних возила-експрес/мотопут (за ПГДС > 6.000 возила/дан).

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

<sup>1</sup> експрес путеви по европској регулативи, по нашем Закону о безбедности саобраћаја – мотопутеви.

**Путна деоница III Зрењанин - Панчево** - Траса планираног државног пута после Зрењанина наставља својим током у новом коридору обилазећи насеље Лазарево са западне стране. Даље траса пролази између насеља Ечка (са источне стране) и Лукићево (са западне стране).

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

Функционалне и геометријске карактеристике изабране варијанте државног пута - III деоница Зрењанин - Панчево (Пут 2. реда, класа терена -РАВНИЧАРСКИ) за  $V_{\text{рас}}=100 \text{ km/h}$

**Табела 2: Техничке карактеристике деонице Зрењанин Панчево према Просторном плану подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на основном правцу државног пута I реда бр. 24 Суботица-Зрењанин-Ковин**

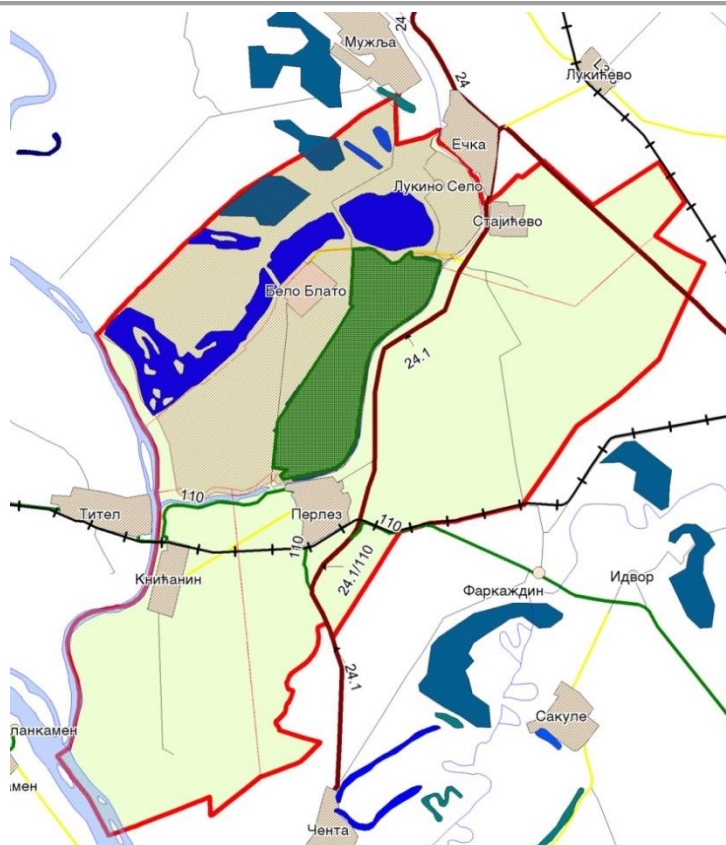
Попречни профил	ознаке елемената профила		Ђала - Панчево	Панчево - Ковин
ширина траке за континуалну вожњу	ts	m	3.50	3.25-3.75
- ширина зауставне траке	tz	m	-	-
ширина ивичних трака				
а) између возне траке и разделног појаса	tiv	m	-	
б) између возних трака (профил 2+1)	tiz	m	-	0.5
ц) између возне и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

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

Просторни план подручја посебне намене Специјални резерват природ „Стари Бегеј-Царска бара“ обухвата заштићено природно подручје са заштитном зоном на територији града Зрењанина и са предметним Просторним планом се преклапа у КО Перлез и КО Стајићево.

Основно стратешко одређење у домену **друмске инфраструктуре** за плански хоризонт је успостављање и новог путног сегмента саобраћајног капацитета из категорије државних путева „Банатска магистрала“ као нови путни капацитет („експрес пут\*“) који ће нудити виши ниво саобраћајне услуге и комфора повезаности овог простора са окружењем.

\* експрес пут по ЕУ законима и препорукама ЕСМТ, по нашој регулативи пут резервисан за моторни саобраћај



Слика 1: Обухват Просторног плана подручја посебне намене Специјални резерват природе „Стари Бегеј-Царска бара“

Државни пут - „**Банатска магистрала**“ кроз постојећу трасу ван насеља и кроз изграђени систем сегмената обилазница око насеља (Орловат, Томашевац) из правца Житишта, преко простора града Зрењанина, и даље кроз општине источног и јужног Баната (Ковачица, Ковин), омогућиће укључивање свих банатских општина у саобраћајни систем АП Војводине а такође и бити алтернативни путни правац **коридору X** (ауто-путу Е-75).

#### 2.4.3. Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Србију („Службени гласник РС“, број 19/11)

Обухват Просторног плана представља површину под цевоводним системом продуктовода са припадајућим површинама чворишта и местима укрштања са другим инфраструктурним системима, терминалима, као и подручјима који су у непосредној физичкој и функционалној вези са коридором (заштитни појас и објекти и површине које је неопходно штитити од негативних утицаја коридора), односно утицајним зонама.

Просторни план обухвата делове територије осам градова и 12 општина, при чему са подручја Просторног плана обухвата део катастарске општине Бесни Фок, општина Палилула, - њен крајњи северни део северно од насеља Дунавац, где се коридор продуктовода (укупне ширине 400 метара) укршта са Зрењанинским путем.

Продуктоводи се по правилу изграђују изван насељених места, ограђених привредних комплекса, железничких станица, пристаништа, заштитних подручја за питке и лековите воде, војних објеката и заштићених подручја природних и културних добара.

При планирању, избору трасе, пројектовању и изградњи продуктовода мора се обезбедити стабилност цевовода и заштита људи и имовине и спречити могућност штетних утицаја цевовода на околину.

Коридор/траса инфраструктурног система за транспорт нафтних деривата подразумева 3 основне зоне са различитим условима:

- 1) I зона - непосредне заштите износи 5 m обострано од осе продуктовода у којој је по правилу забрањено дубоко орање (преко 0,5 m), као и садња биљака са дубоким корењем (преко 1 m дубине);
- 2) II зона - обухвата обострани појас од 30 m у коме се по правилу забрањује градња објеката за становање, с тим да су могући изузеци у случају ограничења на појединим локацијама. Тако се зграде за становање или боравак људи могу градити у појасу ужем од 30 m, ако је градња била већ планирана урбанистичким планом пре пројектовања продуктовода и ако се примене посебне мере заштите, с тим да најмање растојање насељене зграде од продуктовода мора бити: за пречник продуктовода до Ø125 mm - 10 m; за пречник продуктовода од Ø125 mm до Ø300 mm - 15 m; за пречник продуктовода од Ø300 mm до Ø500 mm - 20 m; за пречник продуктовода већи од Ø500 mm - 30 m;
- 3) III зона - обухвата појас од 200 m обострано од осе продуктовода у којем се по правилу налазе зоне подељене у четири категорије у зависности од густине насељености.

#### **2.4.4. Просторни план подручја посебне намене транснационалног гасовода „Јужни ток“ („Службени гласник РС“, број 119/12 и 98/13 )**

Подручје инфраструктурног коридора енергетске инфраструктуре (гасовод), по правилу обухвата површину под инфраструктурним системима, површине под цевоводима, површине за формирање чворишта, укрштања, мерно - регулационих станица, блок станица, компресорских станица, преносне и дистрибутивне мреже електричне енергије са припадајућим трафо станицама, техничких уређаја, сервиса, приступних путева, паркиралишта, као и других површина за лоцирање објеката у функцији посебне намене, а које се по правилу карактеришу као површине за јавну намену. Подручје измена и допуна Просторног плана обухвата подручје које је у непосредној физичкој и функционалној вези са коридором (заштитни појас и објекти и површине које је неопходно штитити од негативних утицаја коридора), док су границе измена и допуна Просторног плана, у фази одлучивања за потребе прикупљања и обраду података одредити границом катастарских општина кроз које пролази коридор.

На територији Града Београда коридор гасовода пролази кроз атар КО Бесни Фок у градској општини Палилула. Од границе катастарске општине коридор гасовода се пружа у правцу југозапада око 1 km прелазећи преко канала Караш, затим мења правац ка северозападу, где се налази одвајање гасовода ка Републици Српској, а даље коридор наставља ка северозападу и укршта се са ДП I Б реда бр .11 после чега поново прелазећи канал Караш и улази на територију АП Војводине, односно града Зрењанина.

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

Планским решењем утврђује се енергетски коридор транснационалног гасовода у укупној ширини од 600,0 m, односно од 400,0 m за одвојке гасовода ка Републици Српској и Републици Хрватској, која представља границу обухвата овог просторног плана.

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

**а) за транснационални гасовод:**

- **појас непосредне заштите** (експлоатациони појас) обострано од осе гасовода и границе грађевинских парцела објеката гасовода је ширине 10,0 m на шумском земљишту, односно 25,0 m на пољопривредном земљишту;
- **појас уже заштите** обострано од границе појаса непосредне заштите је ширине 90,0 m на шумском земљишту, односно 75,0 m на пољопривредном земљишту, то јест граница појаса уже заштите је на 100,0 m од осе гасовода;
- **појас шире заштите** (појас детаљне разраде) обострано од границе појаса уже заштите је ширине 100,0 m, то јест граница појаса шире заштите је на 200,0 m од осе гасовода;
- **појас контролисане изградње** јесте појас између границе појаса шире заштите границе коридора, то јест границе Просторног плана.

У току изградње гасовода успоставља се радни појас у ширини од 32,0 m до 45,0 m од осе коридора гасовода.

У границама појаса уже заштите транснационалног гасовода утврдиће се тачна траса гасовода у главном пројекту, и може се утврдити јавни интерес за потребе извођења, експлоатације и одржавања планираних објеката и инсталација гасовода.

Просторним планом се утврђује и резервише простор за коридор транснационалног гасовода укупне ширине од 600,0 m, са претходно наведеним појасевима, тако да је могуће транслаторно померање појасева у односу на трасу гасовода у главном пројекту. Ово померање не може бити веће од 84,0 m, имајући у виду да ће се тачна траса гасовода са припадајућим радним појасом налазити у границама појаса уже заштите, а да минимална ширина радног појаса износи 16,0 m обострано.

Појасеви заштите транснационалног гасовода се успостављају по завршетку изградње гасовода.

**б) за одвојке гасовода**

Планским решењем се дефинише енергетски коридор одвојака гасовода у укупној ширини од 400,0 m, у којем се утврђују следећи појасеви - зоне заштите гасовода:

- **појас непосредне заштите** (експлоатациони појас) обострано од осе одвојка гасовода и границе грађевинских парцела објеката гасовода је ширине 7,5 m;
- **појас уже заштите** је на 50,0 m од осе гасовода;
- **појас шире заштите** (појас детаљне разраде) је на 100,0 m од осе коридора;
- **појас контролисане изградње** (заштитни појас) јесте појас ширине 200,0 m од осе коридора.

Појасеви заштите одвојака се успостављају по завршетку изградње гасовода. Смернице за резервацију простора за коридоре одвојака и успостављање заштитних појасева одвојака дати су у поглављу 6.

**Режими коришћења и уређења простора зона заштите гасовода и одвојака у енергетском коридору су:**

- у непосредном појасу заштите дозвољена је изградња објеката у функцији гасовода и задржавање постојећих и планираних укрштања саобраћајне и друге инфраструктуре са гасоводом, што се решава кроз пројектну документацију гасовода и уз сагласност власника/управљача предметне инфраструктуре, док се остали постојећи објекти уклањају. Изградња осталих објеката је забрањена. Забрањена је и садња вишегодишње вегетације са дубоким корењем (преко 100 cm), док је могуће обрађивање земљишта техником плитког орања (до 50 cm) и гајење једногодишњих биљака (житарице, крмно биље и сл.);

- у појасу уже заштите забрањена је изградња објеката за боравак људи, док ће се постојећи објекти уклонити. Постојећа путна и друга инфраструктура се задржава као стечено стање уз могућност усаглашавања/измештања, што се решава кроз пројектну документацију гасовода и уз сагласност власника/управљача предметне инфраструктуре. Изградња нове путне и друге инфраструктуре је могућа, уз обавезујући услов обезбеђења сарадње са управљачем гасовода;
- у појасу шире заштите дозвољена је реконструкција, адаптација и санација постојећих објеката, као и изградња путне и друге инфраструктуре. У овој зони се не планира нова изградња, односно није могуће планом вршити промену класе локације, која се за потребе израде Просторног плана и идејно гпројекта дефинише као постојеће стање;
- у појасу контролисане изградње забрањује се изградња објеката и површина јавне намене, а спратност осталих објеката се ограничава на максимум приземље са 4 спрата. Изградња надземних објеката инфраструктурних и комуналних система је могућа, уз обавезну процену могуће угрожености. У свему осталом спроводе се урбанистички планови и просторни планови јединица локалне самоуправе.

#### **2.4.5. Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС“, број 4/08) и План развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2015. до 2020. године (усвојен 2015. године)**

Стратегијом развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године установљени су концепт развоја инфраструктуре и транспорта, дугорочни и орочени циљеви развоја транспортног система и акциони план за њихову реализацију.

Стратегија је конципирана на начелима која узимају у обзир друштвени развој, опредељење Републике Србије за чланство у Европској унији и одрживи развој транспортног система и стабилне институције.

Један од општих циљева развоја Стратегије је да транспортна мрежа Републике Србије буде интегрисана у Трансевропску транспортну мрежу, што укључује и планирану изградњу нових и завршетак започетих коридора и деоница, као што је пут Београд - Зрењанин, највероватније кроз облике ЈПП и концесионих аранжмана.

Деоница је дугачка 56,5 километара, процењена вредност инвестиције је око 110 мил.евра, пројекат подразумева доградњу друге коловозне траке на делу државног пута ІБ реда, број 13, између Зрењанина и београдског насеља Борча. Такође планирана је и рехабилитација, модернизација и доградња постојеће мреже државних путева првог и другог реда, међу које, такође, спада и правац Борча - Зрењанин.

#### **2.4.6. План генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе - Град Београд, целине I - XIX („Службени лист града Београда“, бр. 20/16 и 97/16)**

Траса Зрењанинског пута у оквиру границе ППР грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе – град Београд (целине I – XIX), је обухваћена у сегменту од Панчевачког моста до Северне тангенте, целинама V – Крњача, Панчевачки рит и VI – Овча, Борча, Црвенка.

У непосредном окружењу трасе Зрењанинског пута налазе се планиране зоне становања, комерцијалних садржаја, мешовитих градских центара и привредне зоне, као и површине за инфраструктурне објекте и комплексе и водене површине.

Ова деоница је плански дефинисана на потезу кроз насеље Крњача, од Панчевачког моста до канала Себеш кроз ПДР насеља Крњача, Општина Палилула („Службени лист града Београда“, број 93/16). Од канала Себеш до трасе Северне тангенте (која је дефинисана на основу ПДР за саобраћајницу Северна тангента од саобраћајнице Т6 до Панчевачког пута - Сектор 2 (деоница од Зрењанинског пута - М 24.1. до Панчевачког пута М1.9, „Службени лист града Београда“, број 24/10), донета је Одлука о изради ПДР дела Зрењанинског пута са контактним подручјем од канала Себеш до саобраћајнице Северна тангента („Службени лист града Београда“, број 19/17).

### **Целина V – Крњача, Панчевачки рит**

Основни карактер ове целине чине стамбена насеља Крњача и Котеж, језеро Велико блато и привредна зона Панчевачки рит.

Насеље Крњача налази се у средњој зони града и највећим делом је намењено за породично становање са пратећим садржајима социјалне инфраструктуре и претежно комерцијалним садржајима уз Зрењанински пут, који чини окосницу овог насеља. Основни циљ плана је очување постојећих квалитетних зона становања и санација непланске изградње. Кроз планирано проширење регулације Зрењанинског пута планирана је трансформација контактне ткива у зону мешовите намене, односно развој централних функција са становањем. Око језера Велико блато, између Зрењанинског пута, железничке пруге и пута за Овчу, планира се зона зеленила и рекреације. Туристичко-рекреативни центар заузима средишњу позицију у односу на изграђено и планирано ткиво и интегрише околна стамбена насеља.

Намену површина, организацију садржаја и активности у планираној зони и правила уређења и грађења, потребно је одредити у складу са режимом заштите Заштићеног станишта „Велико блато. Планирано зеленило око језера је и заштитни појас насеља Крњача и Борча према привредној зони Панчевачки рит. Око језера Велико блато налази се сплет канала чије воде прихрањују језеро. Они су део богато разгранате каналске мреже.

Захтевају ревитализацију и имају значајан потенцијал за развој различитих видова спонтане рекреације, на широј територији. Планирано је подизање дрвореда и уређење шетно-бицикличких стаза дуж обала канала. Због градског значаја, потенцијала за развој и сложених природних услова, предложено је да спортско рекреативни центар „Велико блато“, буде тема градског пројекта и конкурса.

Основу примарне уличне мреже предметног подручја у оквиру целине V чине Панчевачки пут, државни пут ІБ реда, број 10 (раније државни пут І реда, М 1.9), Зрењанински пут (раније државни пут І реда, М 24.1) и саобраћајнице Северна тангента, државни пут ІБ реда, бр. 13 и планирана Спољна магистрална тангента, све у рангу магистралних саобраћајница. Спољна магистрална тангента са планираним мостом преко Дунава у зони „Роспи ћуприје“ заједно са Северном тангентом представља правац, којим се ствара могућност за ободно вођење саобраћаја у односу на централне делове Земуна, Новог Београда и шумадијског дела града. За саобраћајницу Северна тангента од саобраћајнице Т-6 до Панчевачког пута израђен је План детаљне регулације. У делу ове целине налази се државни пут ІБ реда, број 47, деоница од „Богословије“ преко Панчевачког моста ка штампарији у Крњачи.

Саобраћајница првог реда значајна за функционисање саобраћаја ове целине је Стари панчевачки пут који уводи саобраћај из правца Београда у централну зону Панчева. Примарну уличну мрежу овог подручја сачињавају и саобраћајнице II реда којима се уводи саобраћај у насеља Котеж и Крњача. Укупна дужина примарне путне и уличне мреже ове целине је око 38,5 km, док је густина мреже 0,784 km<sup>2</sup>/km<sup>2</sup>.

Табела 3: Планирана изградња и реконструкција саобраћајница у целини V

ЦЕЛИНЕ	НАЗИВ УЛ	РАНГ	АКТ		ИЗГРАДЊА Тотал (м)	РЕКОНСТРУКЦИЈА		РЕКОНСТРУКЦИЈА Тотал (м)	Тотал (м)
			2015	2021		2015	2021		
V	СМТ исток	маг		3236.16	3236.16				3236.16
	Зрењанински пут	маг		2725.90	2725.90				2725.90
Тотал				5962.06	5962.06				5962.06

На подручју у обухвату ове целине, у функцији је само аутобуски подсистем јавног превоза путника. Паркирање возила корисника предметног простора обавља се на отвореним јавним паркинг површинама углавном уз саобраћајнице секундарне уличне мреже, унутар објектима припадајућих парцела као и у наменским гаражама у оквиру објеката. У оквиру предметне целине планирне су три веће саобраћајне површине у зони денivelисаног чвора Панчевачки мост (Банатска страна) са сврхом реализације „Park&Ride“ паркиралишта које би имало за циљ редукацију броја путничких возила у централној градској зони. Ова позиција је веома значајна и са аспекта могућег смањења возила на постојећем Панчевачким мостом. На простору у оквиру ове просторне целине у функцији је једноколосечна електрифицирана железничка пруга Београд – Панчево. Са ове пруге се одваја индустријски колосек ка Овчи који је такође у функцији. Поред наведеног планирана је реализација другог колосека на поменутој прузи Београд – Панчево, као и изградња потребне железничке инфраструктуре у функцији опслуге планиране Луке у зони Панчевачког рита, која би са железничком пругом Београд – Панчево била повезана у станици „Овча“. Планирана лука у Панчевачком рити биће предмет посебног планског документа.

## Целина VI – Овча, Борча, Црвенка

Карактер ове целине чине стамбена насеља Овча, Борча, као и насеље Збег са гробљем Збег. Највећи део стамбеног ткива чине неплански настали породични објекти, различите типологије, али спојени у скоро јединствену целину.

Израђени су на неповољним теренима са високим нивоом подземних вода, непотпуном инфраструктурном опремљеношћу и неразвијеном мрежом централних и пратећих садржаја. Неопходно је санирање постојећих зона непланске изградње у оквиру којих постоје и значајни простори за нову изградњу. Потребно је заокруживање и рационално коришћење већ заузетих површина за нову породичну стамбену изградњу.

Нова локација за даље ширење становања у насељу Овча је јужно од постојећег насеља. Такође, планирана је нова комерцијална зона са пратећим садржајима, у насељу Црвенка уз планирану северну тангенту. После изградње новог моста и нове луке на Дунаву, као и спољне магистралне тангенте (СМТ), потенцијали за развој зоне између два моста и Зрењанинског пута ће се битно променити. Због тога је предвиђена и промена будуће структуре коришћења, са променом ниског интензитета коришћења у високи, а у позадини се предвиђа зона са могућношћу потпуне реконструкције и изградњом нових пословних или пословно-стамбених објеката. Организацију и обликовање објеката, парцела и блокова у насељу Овча, треба првенствено развијати из аутохтоних типова ткива, а према правилима за породично становање у периферним зонама.



Парцеле пољопривредних и мешовитих домаћинства треба организовати у три целине; кућно двориште са стамбеним објектом, економско двориште у коме се могу градити и објекти за смештај стоке и башту, с тим да објекти за држање домаћих животиња морају бити удаљени минимално 10 m од стамбеног или пословног објекта на суседној парцели. Планиран је развој комерцијалних садржаја у зони мешовитих градских центара у периферној зони и њихово просторно ширење од традиционалног центра према железничкој станици и планираној бањи, као и пратећих садржаја. Највећи потенцијал за развој насеља, јесте планирани бањски и спортско-рекреативни комплекс. Бања и СРЦ „Овча“, као комплементарне функције, планиране су у зеленилу, у зони са регистрованим термалним водама, на ободу насеља.

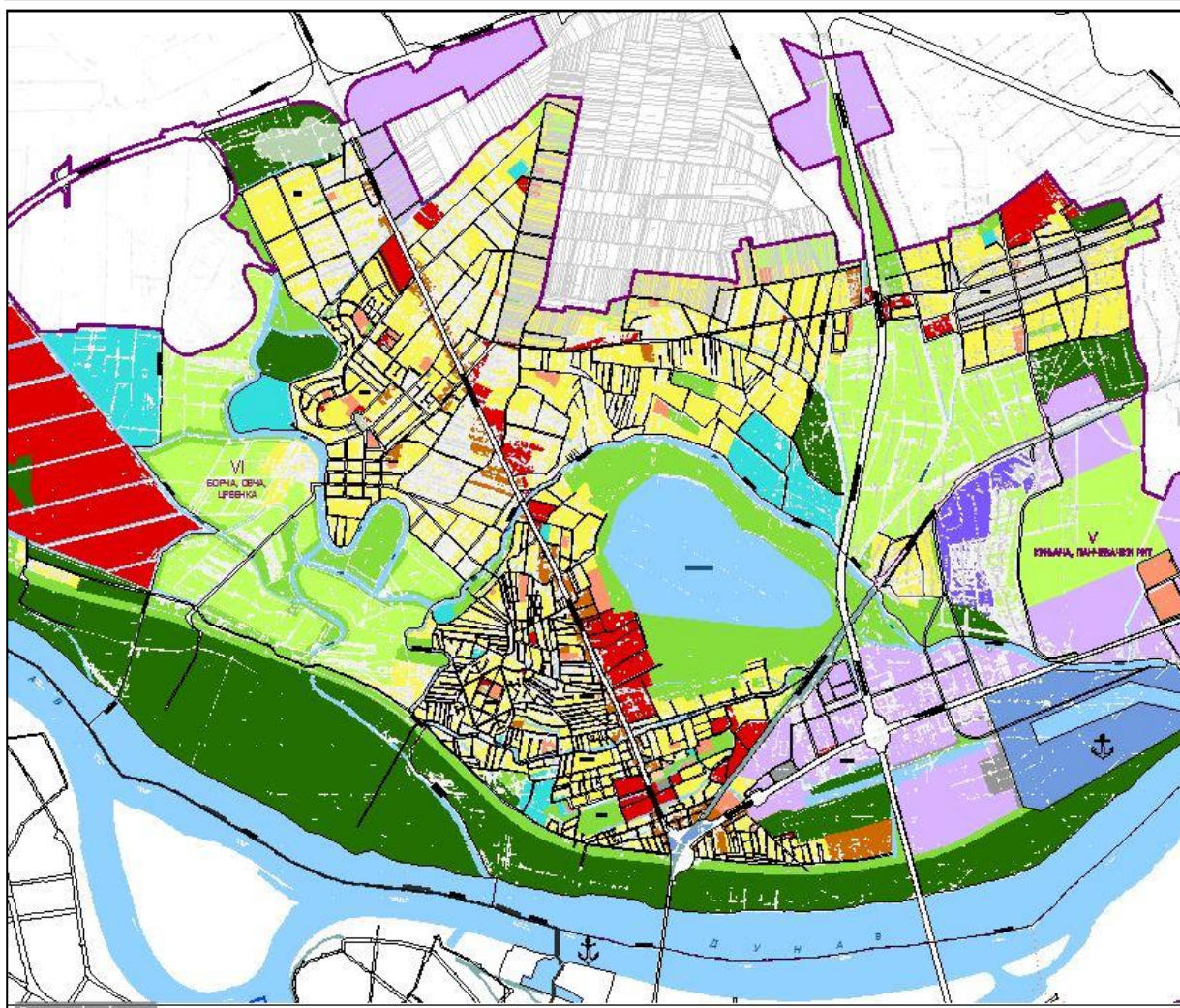
Атрактивности и приступачности овог туристичко-рекреативног центра треба да допринесе изградња северне тангенте и СМТ, као и реализација рекреативних зона око језера Велико благо.

Примарну путну и уличну мрежу целине VI чине магистралне саобраћајнице – Зрењанински (раније државни пут Іб реда, број 11 и државни пут І реда, М 24.1) и Северна тангента државни пут ІБ реда, бр. 13. Зрењанински пут је један од уводних магистралних праваца и у постојећем стању има две саобраћајне траке по смеру. Поред наведеног, ова саобраћајница има значајну улогу у одвијању локалног саобраћаја, обзиром, да се са ње врши директна опслуга садржаја у коридору саобраћајнице. У складу са наведеним, у циљу сегрегације локалног и даљинског саобраћаја, као и побољшања безбедоносних услова одвијања саобраћаја потребно је планирати регулацију ове саобраћајнице у складу са процењеним транспортним захтевима и условима за безбедно одвијање саобраћаја. Улица другог реда којима се саобраћај уводи у насеље Овча и Борча, је саобраћајница која се пружа паралелно са левом обалом Дунава којом се опслужује приобални појас и насеља у тој зони. Укупна дужина примарне путне и уличне мреже ове целине је око 57 km, док је густина мреже 0,696 km/km<sup>2</sup>.

Табела 4: Планирана изградња и реконструкција саобраћајница у целини VI

ЦЕЛИНЕ	НАЗИВ УЛ	РАНГ	АКТ		ГодРеал_ГП		РЕКОНСТРУКЦИЈА		Тотал (м)
			2015	2021	ИЗГРАДЊА	ИЗГРАДЊА	2015	2021	
			ИЗГРАДЊА		Тотал (м)	РЕКОНСТРУКЦИЈА		Тотал (м)	
VI	Северна Тангента (Т-6 - Зрењанински пут)	маг	7924.75		7924.75				7924.75
	Северна Тангента (Зрењанински пут-Панчевачки пут)	маг		12225.00	12225.00				12225.00
	Северна тангента-веза за Панчево	маг		6430.79	6430.79				6430.79
	Зрењанински пут	маг		5292.82	5292.82				5292.82
Тотал			7943.73	23948.61	31873.36				31873.36

На подручју у обухвату ове целине, у функцији је само аутобуски подсистем јавног превоза путника. Паркирање возила корисника предметног простора обавља се на отвореним јавним паркинг површинама углавном уз саобраћајнице секундарне уличне мреже, унутар објектима припадајућих парцела као и у наменским гаражама у оквиру објеката. У целини VI нема реализованих или планираних пруга и објеката у функцији железнице.



Графички приказ 1: Планирана намена, ППР грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе-град Београд (целине I-XIX), целине V и VI

#### 2.4.7. План детаљне регулације за изградњу гасовода од главне мерно-регулационе станице (ГМРС) „Падинска Скела” до подручја ПППН „Београд на води” - Градске општине Палилула и Стари Град - („Службени лист Града Београда”, број 46/16).

У зони између Борче и Падинске Скеле Зрењанински пут пресеца коридор разводног гасовода који из правца привредних зона уз аутопут Београд - Панчево у правцу исток-запад води као постојећи разводни гасовод до ГМРС „Падинска Скела“, па затим јужно од насеља Падинска Скела ка зони планираној за нову Луку Београд и даље прелазећи Дунав ка подручју „Београда на води“. Овај гасовод је и планиран да снабдева потрошаче поменутих привредних зона и даље ка Падинској Скели (где се налази главна мернорегулациона станица), планираној луци и зони „Београда на води“.

#### 2.4.8. Планска документација на територији Града Зрењанина

Део важеће просторнопланске и урбанистичке документације на територији Града Зрењанина која се налази у обухвату Просторног плана:

- Просторни план града Зрењанина („Службени лист града Зрењанина“, бр. 11/11, 32/15),
- Генерални план Зрењанина 2006-2026, Измене и допуне („Службени лист града Зрењанина“, бр. 19/07, 01/08, 24/08 и 17/09),

- Шематски приказ за насељено место Стајићево у ПП Града Зрењанина („Службени лист града Зрењанина“, број 11/11),
- Урбанистички план МЗ Ечка до 2010 („Службени лист општине Зрењанин“, бр. 5/93 и 11/03),
- Урбанистички план МЗ Перлез до 2010 („Међуопштински службени лист Зрењанин“, број 8/87, „Службени лист општине Зрењанин“, бр. 3/94 и 11/03) и
- Урбанистички план МЗ Чента до 2010 („Међуопштински службени лист Зрењанин“, број 8/87, „Службени лист општине Зрењанин“, бр. 3/94 и 11/03).

Предметни државни пут Іб реда бр.13: Хоргош - Чока - Кикинда - Зрењанин - Чента - Београд (према ранијој категоризацији државни пут І реда М-24.1) представља основну везу града Зрењанина са Београдом и насељима која се налазе уз пут. Планска решења у наведеним плановима су усклађена са плановима вишег реда и условима управљача државних путева.

У Просторном плану града Зрењанина дати су урбанистички услови за уређење и изградњу површина и објеката мреже саобраћајне инфраструктуре:

- За државне путеве првог и другог реда предвидети контролу приступа уз следеће препоруке:
  - Постојеће и планиране раскрснице општинских путева повезати паралелним или ободним саобраћајницама, преко којих би се саобраћајно повезали постојећи и новопланирани објекти (садржаји) на ободним парцелама;
  - Повезати ободне парцеле државних путева усмеравањем и обједињавањем у јединствене прикључке на саобраћајно најповољнијим локацијама;
  - Ритам прикључака на државним путевима предвидети у складу са рангом пута, условима управљача и саобраћајно-безбедносним карактеристикама.
- У коридору државног пута І реда омогућити изградњу и друге инфраструктуре (енергетска, термоенергетска, телекомуникациона и водопривредна).

## **2.5. Планска документација Града Београда - на подручју коридора - израда у току**

### **2.5.1. План генералне регулације за подручје Градске општине Палилула ван обухвата Генералног плана Београд 2021 (Одлука о изради „Службени лист града Београда“, број 9/12, обављен јавни увид у Нацрт плана, у току израда Предлога плана)**

Основна веза предметног подручја са ужим и ширим окружењем остварује се преко државног пута Іб реда бр.13: Хоргош - Чока - Кикинда - Зрењанин - Чента - Београд (према ранијој категоризацији државни пут І реда М-24.1) који се у границама плана простире приближно у правцу север - југ, од северне границе плана која се поклапа са границом административног подручја Града Београда до јужне границе плана према насељу Борча.

Кроз подручје плана државни пут број 13 се простире у дужини од око 22,68 km, двотрачан је са просечном ширином коловоза од 6,5 m и обостраним банкинама просечне ширине 1 m.

На основу доступних података о бројању саобраћаја на мрежи државних путева І и II реда на територији Републике Србије (Бројање саобраћаја на путевима Републике Србије, ЈП Путеви Србије, Сектор за управљачко информационе системе у саобраћају, године 2005 – 2014.), извршена је анализа саобраћајног оптерећења деоница државног пута бр.13 које пролазе кроз подручје предметног плана. У табели која следи дат је приказ саобраћајног оптерећења у 2014. години.

**Табела 5. Просечан годишњи дневни саобраћај - државни пут Іб реда бр.13 - година 2014.**

Саобраћајна деоница	П Г Д С						Укупно
	ПА	БУС	ЛТ	СТ	ТТ	АВ	
Граница АПВ (Чента) - Падинска скела	4129	147	76	115	57	409	<b>4931</b>
Падинска скела-БГД - (Крњача)	9537	400	170	179	86	545	<b>10918</b>

Извор: документација Плана генералне регулације за подручје Градске општине Палилула ван обухвата Генералног плана Београд 2021 - Нацрт плана 2017

На основу претходне табеле се може уочити да је интензитет саобраћаја на деоници Падинска скела - Крњача више него двоструко већи од просечног годишњег дневног саобраћаја на претходној деоници, што указује на чињеницу да су, осим транзитних, токови саобраћаја изворно-циљног карактера на овом потезу веома интензивни.

У погледу структуре саобраћајног тока, доминирају путничка возила (учешће 83,7-87,3% у укупном току), док теретна возила имају учешће у распону од 9 до 13,5%. На основу доступних података бројања саобраћаја, у периоду 2005-2014. бележи се благи пораст интензитета саобраћаја на Државном путу број 13.

Путну мрежу предметног подручја, осим државног пута ІБ реда чине и општински путеви, насељске саобраћајнице, као и некатегорисани атарски и шумски путеви, којима су међусобно повезана насеља, пољопривредне и шумске површине.

Насељским саобраћајницама припадају улице у насељима која се налазе у границама предметног плана (Ковилово, Падинска скела, Бесни Фок, Глогоњски Рит, Јабучки Рит, Врбовско, Дунавац), док је већина атарских и шумских путева мале просечне ширине и без савременог коловозног застора.

Пешачки саобраћај је најинтензивнији у зонама насеља, али је евидентан недостатак тротоара као обавезног елемента попречног профила насељских саобраћајница. Нешто је боља ситуација са државним путем на деоницама кроз насеља, где постоје тротоари.

Бицикличка саобраћајна инфраструктура на територији обухваћеној границама предметног плана није заступљена, али је бициклички саобраћај интензиван.

Поред путног саобраћаја на предметној територији се налазе и објекти и инфраструктура железничког саобраћаја: једноколосечна неелектрифицирана железничка пруга број 73: Овча - Падинска Скела, као и индустријски колосек „Комбинат“.

Предложени концепт организације овог простора заснован је на усклађивању планских решења датих у Изменама и допунама регионалног просторног плана административног подручја Београда („Службени лист града Београда“, број 38/11) и реалним потребама Града Београда, Општине Палилула и корисника овог простора.

Наиме, изградњом моста Земун/Борча и саобраћајнице „Северна тангента“ - сектор 2 (од саобраћајнице Т6 до панчевачког пута) стварају се услови за очекивани развој околног подручја, како уз овај важан саобраћајни правац, тако и уз саобраћајни правац према северу - ДП Іб реда број 13 (раније М24.1) - Зрењанински пут, односно уз постојећа насеља и постојеће привредне комплексе у функцији пољопривреде, који су у власништву „ПКБ Корпорације“ АД, што подразумева дефинисање границе грађевинског подручја у широј зони „петље“ и одговарајућих намена на постојећим неизграђеним пољопривредним површинама.

Ове површине су планиране као остале зелене површине, са компатибилним наменама спорт и рекреација, производни и комерцијални комплекси у функцији примарне пољопривреде, саобраћајне и комуналне површине, са линеарном комерцијалном зоном у непосредној зони петље у ширини око 250 m обострано, за које је обавезна израда планова детаљне разраде.

Планом се дефинишу услови и за активирање слободних неизграђених површина у оквиру постојећих насеља, за стамбену изградњу, недостајуће јавне функције и комерцијалне делатности у функцији становања.

Концепт саобраћајног решења и организације планираних намена усклађен је са већ дефинисаним трасама мелиорационих канала и сервисних путева за њихово одржавање и обезбеђује могућност међусобног саобраћајног повезивања појединих новопланираних комплекса интерном саобраћајном мрежом и одговарајуће саобраћајне везе са ДП Іб реда број 13 - Зрењанински пут, односно „Северном тангентом“. Постојећи аеродром „Лисичији жарак“ је у складу са захтевима Министарства одбране РС, планиран за трансформацију у комерцијалне намене.

У насељима, генерално, постојеће парцеле са објектима породичног и вишепородичног становања и јавних функција, који се Планом задржавају, неће мењати свој статус. Планиране интервенције усмерити ка даљем унапређењу овог простора кроз реконструкцију и адаптацију постојећих објеката (до Законом дефинисаних урбанистичких параметара за одређени тип изградње), затим изградњу нових објеката, уређење слободних површина, како јавних паркова и пешачких зона, тако и оних на парцелама јавних служби (школе, дечије установе, здравствене станице, спортски садржаји) и делатности, реконструкцију постојећих и изградњу нових саобраћајница и саобраћајних површина.

Затечени неплански изграђени објекти, који могу да се ускладе са условима ЈКП и других надлежних институција, се овим планом задржавају, уз могућност неопходних интервенција на објектима и слободним површинама, како би се постигла боља и правилна организација простора, саобраћајна повезаност и комунална опремљеност. Такође се задржавају и већ јасно дефинисане и трасиране саобраћајнице, које условљавају диспозицију регулационих и грађевинских линија и намећу будућу структуру градње на овом простору.

Планирано је да се постојеће зелене површине сачувају у садашњим границама и унапреде као значајни природни ресурси. Нове зелене површине се планирају тако да се повећа заступљеност свих типова зелених површина са циљем достизања стандарда снабдевености становника зеленим површинама, а сходно томе и подизања квалитета животне средине. Вршиће се пошумљавања у функцији заштите земљишта од ерозије, у сврху ветрозаштите и генерално интегралне заштите природе. Ревитализоваће се постојеће парковско зеленило у насељима ради вишефункционалног коришћења и боље приступачности зелених површина локалном становништву. Фонд зелених површина и њихово унапређење реконструкцијом и заменом стабала и биљног фонда, вршити такође и регистровањем тих површина и валоризацијом њиховог стања. Ради заштите зеленог фонда није могућа пренамена планираних зелених површина у друге намене.

На пољопривредним површинама је дозвољена изградња у складу са Законом о пољопривредном земљишту („Службени гласник РС“, бр. 62/06, 65/08 и 41/09), односно индивидуално рурално становање и производни комплекси у функцији пољопривреде и обновљивих врста енергије, уз минималну комуналну опремљеност (саобраћајна доступност, канализација, водовод и електрична енергија).

Основни проблеми који се јављају у функционисању постојећег стања саобраћаја на територији обухваћеној предметним планом могу се сумирати у следећем: значајно је саобраћајно оптерећење главног путног правца - Државног пута ІВ реда бр. 13 (ранији М-24.1 тзв. „Зрењанински пут“) који се простире у дужини од преко 22 km кроз подручје плана, а ово оптерећење посебно је изражено на деоницама државног пута до насеља Падинска Скела са изворно-циљним кретањима која су много већа од транзитних-даљинских кретања; недовољно је развијена мрежа локалних и приступних саобраћајница која би омогућила добру доступност и активирање различитих намена (привреда, комерцијални садржаји, спортски садржаји и сл.); непотпуни су попречни профили улица у насељу (мала ширина, недостатак тротоара), а евидентно је непостојање инфраструктуре за еколошки прихватљиве видове саобраћаја (бицикличке, пешачко-бицикличке стазе, шеталишта и сл.).

Ради побољшања услова одвијања саобраћаја на предметном подручју, саобраћајним решењем се планира следеће:

- Реализација тзв „Северне тангенте“, иако се налази ван граница Плана, од изузетног је значаја и за развој предметног подручја које се огледа пре свега у квалитетнијим и безбеднијим саобраћајним везама (планиране петље и прикључци) као и бољој доступности подручја у односу на уже и шире окружење;
- Реконструкција постојећег државног пута ІВ реда бр.13 (ранији М-24.1 тзв. „Зрењанински пут“);
- За реконструкцију постојећег Државног пута, у складу са Законом, планира се детаљна планска разрада у коридору најмање ширине 40 m (ширина коридора је условљена природним условима на терену). Ова ширина коридора омогућава реконструкцију пута тако да попречни профил садржи по две траке по смеру (ширине 2x3,5 m), разделни зелени појас (ширине најмање 2 m), банке (тротоаре у зони насеља) најмање ширине 1,5 m и евентуално додатне садржаје у коридору као што су сервисне саобраћајнице и/или бицикличке стазе;
- Контролисани прикључци на државни пут, а тип укрштаја (кружна раскрсница, површинска са пуним или непотпуним режимом скретања, денивелисано укрштање и сл.) биће утврђени у фази даље разраде планске документације која ће бити спроведена за реконструкцију постојећег државног пута;
- Изградња мреже приступних - локалних саобраћајница којима ће бити омогућено активирање планираних намена на предметном простору; попречни профил планираних саобраћајница у себи треба да садржи коловоз са две саобраћајне траке минималне укупне ширине 6m (2x3,0 m), као и тротоаре (банке) најмање ширине 1,5 m; планирана регулациона ширина нових приступних саобраћајница је најмање 9,0 m;
- Изградња нових приступних саобраћајница треба, у што већој мери, да прати постојећу парцелацију као и да користи трасе постојећих атарских и шумских путева, а у самим насељима треба да прати развој и ширење различитих намена (становање, привреда, спорт и рекреација...);
- Реконструкција постојећих улица у насељу и довођење свих елемената на законом прописане;
- Пешачки саобраћај, као најзаступљенији вид кретања унутар сваког појединачног насеља, потребно је унапредити кроз реконструкцију постојећих и изградњу нових површина; побољшање услова одвијања овог вида пре свега подразумева допуну попречних профила постојећих улица, као и изградњу независних пешачких стаза, тамо где за то постоје просторне могућности, изградњу семафоризованих пешачких прелаза у зонама пословања, као и становања са интензивним пешачким токовима, при чему приоритет представљају зоне школа које су у близини фреквентних путних праваца; постављање заштитних ограда на тротоарима у зонама интензивног прелажења преко улице (школе, вртићи, дом здравља, аутобуска станица итд.).

- Обезбеђивање адекватних јавних површина за паркирање возила у насељима, као и обезбеђивање паркирања унутар парцеле.
- Задржавање линија јавног превоза, као и свих стајалишта јавног превоза на постојећим микролокацијама, укључујући и окретнице на крајњим стајалиштима. Постојећа стајалишта у коридору државног пута број 13 („Зрењанински пут“), задржавају се на постојећим локацијама, у нишама израђеним у складу са Законом о јавним путевима. Евентуално увођење нових стајалишта дуж државног пута подразумева изградњу нових ниша и адекватно уређење и опремање (надстрешнице, клупе за седење и сл); Аутобуска стајалишта у коридору државног пута морају бити постављена и уређена у складу са чланом 70. и 79. Закона о јавним путевима („Службени гласник РС“, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12, 104/13) као и важећим стандардима и прописима који регулишу ову област;
- Бициклички коридор дуж „Зрењанинског пута“ (државног пута I реда број 13) део је планиране руте Еуро Вело 11 европске мреже бицикличких рута. Разрада дела бицикличке руте Еуро Вело 11 кроз предметно подручје оствариће се кроз израду детаљне планске документације за коридор „Зрењанинског пута“. Наиме, пролазак европских бицикличких коридора кроз Србију не подразумева искључиво физичку изградњу бицикличких стаза, већ пре свега постављање адекватне саобраћајне сигнализације намењене бицикличким возачима. Физичка изградња бицикличких стаза у коридору „Зрењанинског пута“ и мрежа стаза према насељима у границама предметног плана би свакако била изузетно значајна на локалном нивоу;
- Обезбеђење заштитних појасева јавних путева (као појас забране градње и појас контролисане изградње) у складу са Законом о јавним путевима („Службени гласник РС“, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12, 104/13);
- Задржавање постојећих станица за снабдевање горивом на постојећим локацијама и са постојећим капацитетима. За евентуалну изградњу нових станица за снабдевање горивом неопходна је израда студије процене утицаја на животну средину и друга законом дефинисана документација, а за локацију у коридору државног пута неопходно је прибавити и сагласност ЈП „Путеви Србије“ као управљача предметних путева. Поред основне намене, станице могу имати могућност продаје ауто гаса, а могу садржати и пратеће комерцијалне и услужне делатности;
- Изградња, реконструкција и модернизација железничке инфраструктуре врши се у складу са законом, стандардима и техничким нормативима чије одобрење издаје министарство надлежно за послове саобраћаја. Трасе постојећих пруга се задржавају и коридорски штите према Закону о железници („Службени гласник РС“, бр. 45/13 и 91/15) и Закону о безбедности у железничком саобраћају („Службени лист СФРЈ“, бр. 60/98 и 36/99 и „Службени гласник РС“, број 101/05). У границама предметног Плана, на основу развојних планова предузећа „Железнице Србије“ А.Д., не планира се изградња нове железничке инфраструктуре, али се задржава пруга Овча - Падинска Скела, као и земљиште на којем предузеће „Железнице Србије“ има право коришћења. Задржавају се и коридори свих пруга на којима је обустављен саобраћај са циљем обнове уз претходно утврђену оправданост. Према условима добијеним од предузећа „Железнице Србије“ А.Д., овим планом се задржава резервација простора и забрана изградње у заштитном пружном појасу ширине најмање 25 m од осе крајњих колосека, осим објеката у функцији железничког саобраћаја. Према истим условима и важећим законима који регулишу област железничког саобраћаја, такође се утврђује и појас ширине 50 m обострано од осе крајњег колосека у коме није дозвољено отварање и изградња рудника, циглана, каменолома, индустријских зграда, постројења и сличних објеката. Планом је предвиђено и адекватно обезбеђење свих укрштања пруге и путева у складу са законима и стандардима а укрштање са постојећим државним путем I реда број 13 (ранији М24.1) решава се денivelисано (разрада кроз детаљну планску документацију „Зрењанинског пута“);

- У оквиру дефинисане регулационе ширине, дозвољене су корекције попречног профила (прерасподела саобраћајних трака, повећање ширине тротоара, обележавање места за паркирање, пешачке пасареле и сл.) уз услов да димензије не могу бити мање од законом, прописима и стандардима дефинисаних вредности.

### **2.5.2. Просторни план подручја посебне намене нове луке у Београду са слободном зоном (Одлука о изради „Службени гласник РС“, број 22/16)**

Основни циљ израде Плана је стварање планског основа за изградњу и одржив развој нове луке у Београду. Предложене планиране намене површина на овом простору су: површине јавне намене (саобраћај и саобраћајне површине, комуналне делатности и инфраструктурне површине, шуме, водне површине), површине остале намене (привредне зоне).

Саобраћајне површине са пратећом инфраструктурном мрежом:

- Веза лучког комплекса са примарном путном и уличном мрежом на територији Града, оствариваће се новом саобраћајницом на делу од подручја луке до планираног укрштаја Северне тангенте и пута ка насељу Борча и Зрењанинском путу. Дужина ове приступне саобраћајнице износи око 3,5 km.
- Железничка веза је планирана преко индустријског колосека који се из железничке станице Овча, на постојећој железничкој прузи Београд - Панчево издваја ка комплексу шећеране у Падинској скели. Дужина нове железничке везе којом ће бити повезан лучки комплекс и постојећа железничка пруга у зони Падинске скеле износиће око 5,0 km. Укрштање железничке пруге и Зрењанинског пута реализоваће се денивелисано 8 у складу са Изменама и допунама РПП за Административно подручје Града Београда).
- Лучко подручје (око 328 ha) обухвата пристаништа са басенима, лучке терминале и логистичке центре, у којима се врше лучке делатности. Укупна максимална БРП у оквиру планиране зоне луке процењује се на око 870.000 m<sup>2</sup>.

Комуналне делатности и инфраструктурне површине:

За потребе планираних корисника неопходно је да се целокупан водоводни систем повеже на градски систем доградњом примарних цевовода. У ту сврху планирани су:

- водовод Ø500 mm дуж Зрењанинског пута од петље-саобраћајнице Северна тангента са повезивањем на постојећи водовод Ø500 mm у Зрењанинском путу;
- водовод 500 mm дуж Северне тангенте са повезивањем на постојећу примарну мрежу градског водоводног система у Земуну и планирани водовод 500 mm у Зрењанинском путу.

Примарна канализациона мрежа и објекти за потребе евакуације употребљених вода планирана је Регулационим планом за изградњу примарних објеката и водова Банатског канализационог система („Службени лист града Београда“, број 16/96).

С обзиром на велику удаљеност објеката Банатског канализационог система, на изолованим деловима система где не постоји могућност брзог прикључења на градску канализацију, планира се изградња локалног постројења за пречишћавање отпадних вода „Црвенка“ уз Северну тангенту са испустом у Дунав за чије прецизно дефинисање је потребна израда пројектне и планске документације. Реципијент атмосферских вода је река Дунав.

Напајање планираних потрошача биће оријентисано на постојећу или планирану електроенергетску мрежу, односно напојне трафостанице у ширем окружењу. Ради једноставнијег решавања потреба за новим прикључцима потребно је у оквиру планираних саобраћајница предвидети приступ свим планираним објектима путем тк канализације.



Гасификација планираних садржаја Луке и њено прикључење на градски гасоводни систем Београда се планира изградњом деонице дистрибутивног гасовода притиска  $p=6-16 \text{ bar}$  у коридору саобраћајнице Северна тангента, у складу са ППР - град Београд (целине I - XIX) („Службени лист града Београда“, број 11/16).

- Шуме - На подручју кубика и у непосредном окружењу, између комплекса луке и насипа, планирано је пошумљавање аутохтоним врстама, уз максимално очување постојеће вегетације.
- Планиране привредне зоне (око 270 ha). У оквиру привредне зоне планирана је реализација Слободне зоне Београд. Слободна зона је инфраструктурно опремљен простор у оквиру кога се могу обављати производне и услужне делатности, али и комерцијални садржаји, као компатибилне делатности. У оквиру привредних зона, укупна максимална БРГП у оквиру планиране зоне „П“ процењује се на око  $1.350.000 \text{ m}^2$ .

### 3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

#### 3.1. Постојећа намена простора

Путну мрежу у коридору будуће брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда, деоница Борча-Зрењанин, поред државних путева II А реда, чине и општински и некатегорисани путеви у коридору брзе саобраћајнице, који захтевају реконструкцију у виду замене застора и проширења.

Железнички саобраћај у обухвату Просторног плана одвија се преко две железничке пруге регионалног значаја:

- Кикинда - Нови Бечеј - Зрењанин - Вршац и
- Зрењанин - Орловат - Тител - Нови Сад.

У обухвату Просторног плана налазе се и два аеродрома: „Лисичији Јарак“ и „Ечка“, који своју намену задржавају и у наредном периоду.

Трасе далеководна 220 kV и 110 kV које се налазе у обухвату Просторног плана су:

- **ДВ 220 kV** - бр. 275, ТС Нови Сад 3 -ТС Зрењанин 2, ДВ 220 kV бр. 254, ТС Панчево 2 - ТС Зрењанин 2;
- **ДВ 110 kV**: бр.1108, ТЕ-ТО Зрењанин-ТС Зрењанин 4, бр.1107 ТЕ-ТО Зрењанин-ТС Зрењанин 2, бр.1106, ТЕ-ТО Зрењанин-ТС Зрењанин 2, бр.131 Зрењанин 3-Зрењанин 2, бр.1132 Зрењанин 3-Зрењанин 2, бр.142/4 ТС Зрењанин 1-ТС Зрењанин 2, бр.183 ТС Зрењанин 1-ТС Зрењанин 2, бр.192 ТС Зрењанин 2-ТС Бегејци, бр.143 ТС Зрењанин 2-ТС Кинда 1, бр.142/3 Зрењанин 2-ТС Нови Бечеј;
- Трансформаторске станице лоциране на обухвату планског подручја су:ТС 220/110 kV „Зрењанин 2“; ТС 110/35 kV „Зрењанин 1“; ТС 110/20 kV „Зрењанин 3“ и ТС 110/20 kV „Зрењанин 4“.

Према подацима Републичког завода за статистику и Пописа становништва 2011. године, на територији планског подручја, живело је око 135 466 становника у седам насеља, са просечном густином насељености од око 194 становника по  $\text{km}^2$ .

На основу Уредбе о утврђивању јединствене листе неразвијености региона и јединица локалне самоуправе за 2014. годину („Службени гласник РС“, број 104/14) град Београд припада првој групи јединица локалне самоуправе чији је степен развијености изнад републичког просека, док град Зрењанин припада другој групи јединица локалне самоуправе чији је степен развијености у распону од 80% до 100% републичког просека.

Привредна структура је релативно диверзификована, уз велики значај прерађивачке индустрије, пољопривреде и сектора услужних делатности.

У обухвату Просторног плана налазе се следећа заштићена подручја природних добара:

- део Специјалног резервата природе Стари Бегеј-Царска Бара и
- део Предела изузетних одлика „Потамишје“.

Посматрајући обухват Просторног плана, уочава се Дунав који чини западну границу и који са приобаљем припада међународном еколошком коридору Дунав, где се налазе и међународно заштићена подручја IBA и EMERALD.

Површинске воде са овог подручја дренирају водотоци и канали који припадају сливу Дунава и то: Тамиш, Дунавац и каналска мрежа. Велики водотоци Дунав на западу и Тамиш на истоку, заједно са каналима ДТД и Бегеј на северу и Карашцем на југу планског подручја и веома разгранатом каналском мрежом у алувиону у великој мери утичу на остале природне одлике простора.

Делимично регулисани природни водотоци или вештачки копани мелиорациони канали, су првобитно стављени у функцију за потребе одводњавања пољопривредног и шумског земљишта. Дрениране подземне и унутрашње (атмосферске) воде, прикупљене хоризонталном цевном дренажом и каналском мрежом, евакуишу се у реципијент, Дунав, Тамиш и Карашац, радом неке од седам црпних станица са подручја.

Сви сливови су међусобно повезани преко устава, што омогућава усмеравање и превођење воде из једног слива у други, чиме је обезбеђена еластичност функционисања система на целом подручју. Услед високог нивоа спољних вода Дунава, које су пола године више од нивоа терена, присутна је скоро непрекидна инфилтрација воде из спољних водотока у брањено подручје, што узрокује јако плитко залегање нивоа подземне воде. Као систем заштите од таквог стања, изведени су дубоки канали, непосредно иза одбрамбених насипа, са дном које директно залази у песковити водоносни слој (I дренажна линија).

Унутар брањеног простора Рита, с обзиром на конфигурацију терена и постојећи систем заштите од унутрашњих и подземних вода, некадашњи водни токови (Визељ, Каловита, Сибница, Себеш) и изграђени канали, постали су део дренажног система чије се воде преко црпних станица препумпавају у Дунав и Тамиш (траса Зрењанинског пута прелази Карашац на северу, води делом дуж Визеља, а укршта се и са мањим каналима јужно од Падинске Скеле). Природни режими течења и нивои воде у водоточима који су некада плавили Панчевачки рит по изградњи насипа, као и његовом доградњом за актуелне нивое воде у акумулацији ХЕПС „Ђердап I“, значајно су измењени, а каналска мрежа преко система црпних станица има мелиоративну улогу.

На ширем подручју коридора брзе саобраћајнице државног пута IB реда налазе се већи број непокретних културних добара (НКД), споменика културе и археолошких налазишта, што ће се у даљима фазама израде Просторног плана утврдити са надлежним заводима за заштиту споменика културе у Београду и Зрењанину.

У погледу квалитета ваздуха нису забележена прекорачења граничне вредности емисије тј. ваздух је задовољавајућег квалитета.

Имајући у виду просторне карактеристике истраживаног коридора до загађивања површинских и подземних вода долази услед појава неадекватне примене вештачких ђубрива, пестицида и хербицида у ратарској и повртарској производњи, неадекватног депоновања отпада, неадекватног третмана комуналних отпадних вода и индустријских отпадних вода. Сагледавајући стање у домену екосистема, флоре и фауне биљне и животињске врсте нису угрожене.

### **3.2. Начин коришћења простора**

На подручју Просторног плана доминира пољопривредно земљиште. Пољопривредно земљиште у обухвату Просторног плана које се налази на простору алувијалне равни и лесне терасе, у највећем обиму се користе за ратарске културе, али и за повртарство. Шумско земљиште и други вегетацијом обрасли терени, као и насеља и други антропогени терени у функцији насеља и инфраструктуре заузимају знатно мање површина. Планирани коридор брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда пролазе или тангирају грађевинска подручја насеља Борча, Бесни Фок и Дунавац (град Београд), као и Чента, Перлез, Стајићево, Ечка и Зрењанин (град Зрењанин).

Подручје Просторног плана обухвата делове локалних самоуправа који су покривени планским документима, и то: Регионални просторни план Административног подручја Града Београда („Службени лист Града Београда“, бр. 10/04, 57/09 и 38/11); Регионални просторни план Аутономне покрајине Војводине („Службени гласник АПВ“, број 22/11); Измене и допуне Просторног плана града Зрењанина („Службени лист града Зрењанина“, бр. 11/11 и 32/15); План генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе - Град Београд, целине I - XIX („Службени лист града Београда“, бр. 20/16 и 97/16); Генерални план Зрењанина 2006-2026.; Измене и допуне („Службени лист града Зрењанина“, број 19/07, 01/08, 24/08 и 17/09); План генералне регулације за подручје Градске општине Палилула ван обухвата Генералног плана Београд 2021 (Одлука о изради предметног плана „Службени лист града Београда“, број 9/12, обављен јавни увид у Нацрт плана, у току израда Предлога плана).

## **4. ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

Визија и дугорочни циљ одрживог развоја, уређења и заштите планског подручја и непосредног окружења је обезбеђење просторних услова за изградњу брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда број 13, Зрењанин-Борча.

Изградња брзе саобраћајнице државног пута ІБ, деоница Борча-Зрењанин директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела града Београда и АП Војводине (града Зрењанина) и посебно сегмената локалне самоуправе које се непосредно везују за овај коридор, у првом реду њиховој саобраћајној и привредној интеграцији са укупним простором регионалног окружења и Србије. Допринеће и привредном развоју и интеграцији других делова града Београда и северног дела централне Србије, као и града Зрењанина и АП Војводина, посебно у делу Баната, који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора. На подручју Просторног плана налазе се делови привредних и урбаних центара Београд и Зрењанин, а у непосредној близини су Нови Сад и Панчево. Уз друге мере и програме, њихово ефикасно саобраћајно интегрисање у простор Србије и АП Војводина сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја.

Услов за остваривање тог циља, односно за постизање већих позитивних ефеката утицаја инфраструктурног коридора на окружење, јесте изградња и реконструкција наставка северног дела ове саобраћајнице ка Кикинди (и даље ка Републици Мађарској), као попречних саобраћајних праваца које овај простор повезују са Новим Садом, Панчевом, Вршцем (и даље са Републиком Румунијом на истоку). Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији Просторног плана Републике Србије и Регионалног просторног плана АП Војводина где је један од стратешких приоритету изградња брзе саобраћајнице државног пута ІБ, деоница Борча-Зрењанин као и попречних саобраћајних праваца.

Изградња, опремање и уређење коридора државног пута ІБ, деоница Борча-Зрењанин, индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција Београда и Зрењанина као и већег броја осталих градова и општина у окружењу, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије, а тиме и Просторног плана АП Војводина и укупне стратегије развоја Србије.

Израда Просторног плана и концепција изградње и развоја брзе саобраћајнице државног пута ІБ, деоница Борча-Зрењанин и магистралних инфраструктурних система у коридору базирана је на следећим основним *принципима одрживог развоја*, и то:

- *Принцип одрживог развоја инфраструктуре* чијом применом се подстиче равномеран просторни развој, кроз стварање услова за ефикасније повезивање како полова у освинама развоја, тако и неразвијених и изолованих подручја са већим насељима и омогућавање њиховог приступа магистралним инфраструктурним системима. У циљу постизања уравнотеженог просторног развоја подразумева се побољшање веза између већих градова и мањих градова и насеља као и руралних области са регионалним, националним и транс-европским мрежама и саобраћајним центрима, као и активности на повећању регионалне доступности кроз остваривање недостајућих унутаррегионалних веза. Принцип подразумева и спровођење активности изградње енергетских и телекомуникационих мрежа, као и хидротехничких објеката и инфраструктуре, уз настојање за елиминисањем физичких и других ограничења, са циљем да се свим насељима обезбеди могућност прикључења или побољшање капацитета;
- *Принцип смањивања штетног утицаја на животну средину* који подразумева сагледавање квалитета животне средине и дефинисање планских решења којима се она штити од негативних утицаја. При томе је потребно базирати концепт заштите на превенцији и заштити од негативних утицаја који могу настати изградњом брзе саобраћајнице и одвијањем саобраћаја, као и функционисањем других магистралних инфраструктурних система у коридору. Примена принципа мора предупредити или ублажити различите врсте штетних утицаја по животну средину, првенствено у погледу заштите од буке, заштите и смањивања емисије штетних гасова и спречавања и смањивања могућих штетних утицаја на животну средину приликом акцидентата у коридору.

Поред тога, концепција решења система брзе саобраћајнице државног пута ІБ, деоница Борча-Зрењанин и других магистралних инфраструктурних система је дефинисана уз поштовање следећих *посебних принципа изградње*, и то:

- афирмација и доследна подршка политици полицентризма и децентрализације, уз истовремену функционално-развојну интеграцију јединица локалне самоуправе у непосредном окружењу коридора;
- интеррегионално и трансдржавно функционално повезивање регионалних и локалних јединица;
- унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;

- јачање конкурентности, што подразумева јачање и функционално профилисање слабије развијених подручја;
- активна имплементација политике учешће јавности у поступку израде и доношења Просторног плана, а нарочито у погледу утицаја на избор појединих планских решења, као и већа транспарентност код одлучивања;
- супсидијарност која представља могућност решавања одређеног проблема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучивања који ће обезбедити највећу ефикасност;
- стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора;
- развој јавно-приватног партнерства, посебно у погледу изградње и коришћења пратећих садржаја за потребе корисника пута на коридору;
- сагледавање економске исплативости кроз израду претходне студије оправданости;
- обезбеђење безбедности свих корисника брзе саобраћајнице државног пута, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија;
- прилагођавање европским стандардима при пројектовању и извођењу путева и опреме пута, увођење нових технологија у управљању саобраћајем, формирање квалитетних база података, и др.

*Општи циљ* израде Просторног плана јесте дефинисање планског основа и обезбеђење просторних услова за изградњу, опремање и функционисање брзе саобраћајнице државног пута ІБ, деоница Борча-Зрењанин, као и за развој и функционисање других магистралних инфраструктурних система у коридору.

*Основни циљеви* дугорочног развоја, коришћења и уређења подручја Просторног плана су:

- 2) утврђивање смерница за размештај и подршке развоју становништва, насеља и активности на подручју Просторног плана, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких, социјалних и просторно-функционалних критеријума; и
- 3) обезбеђење услова за боље функционисање магистралних саобраћајних објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, укључујући и њихово евентуално измештање.

*Посебни циљеви* су:

- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор брзе саобраћајнице државног пута ІБ, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за очување и унапређење квалитета саобраћајне повезаности и доступности насеља, привредних и туристичких комплекса у ширем заштитном појасу државног пута и зони његовог утицаја;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем заштитном појасу и зони утицаја државног пута, ради боље интеграције и веће улоге државног пута и утицаја на привредни и социјални развој окружења;
- утврђивање трасе државног пута и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора одређивањем оптималних локација петљи и модела укрштања<sup>2</sup>;
- смањење негативних утицаја државног пута на животну средину у ширем заштитном појасу и зони његовог утицаја;
- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља;
- очување и унапређење природних, културних и других вредности у коридору;

<sup>2</sup> Овим Просторним планом утврђивање трасе, начина укрштања, локације пратећих садржаја државног пута, сервисних, пешачких и бициклистичких стаза, извршиће се у складу са нивоом техничке (пројектне) документације за реализацију предметне деонице државног пута, уз сагледавање резултата досадашњих истраживања и важећих планских и развојних докумената.

- пејзажно уређење трасе и објеката државног пута, очување карактера предела у коридору и на подручју Просторног плана;
- очување и заштита регионалних и локалних изворишта водоснабдевања и квалитета воде у водотоцима и каналима у коридору и зони његовог утицаја;
- омогућавање остварења одрживог развоја пољопривредне производње у зони утицаја коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;
- усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште; и
- развој туризма прилагођеног потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања.

*Основни задаци у изради Просторног плана су:*

- резервисање простора за објекте државног пута и утврђивање услова и мера за заштиту и рационално коришћење простора у његовом ширем заштитном појасу и зони утицаја;
- ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између државног пута (коридора), осталих површина посебне намене и непосредног окружења;
- обезбеђење услова за квалитетно саобраћајно повезивање насеља, постојећих и планираних привредних комплекса и зона са државним путем и за развој других саобраћајних праваца који омогућавају повећање квалитета доступности и повезаности насеља и активности у његовом ширем заштитном појасу и зони утицаја;
- утврђивање смерница и основа за измену и допуну важећих и израду нових планских документа, као и даљу разраду на нивоу техничке документације; и
- детаљна регулациона разрада планских решења и утврђивање смерница Просторног плана за директно спровођење, на основу којих се могу издати локацијски услови, за цео/делове коридора државног пута у обухвату Просторног плана за које није предвиђена израда урбанистичког плана. Ови елементи за директно спровођење су неопходни за дефинисање просторне, технолошке или функционалне везе коридора државног пута са непосредним окружењем, као и положај и правила уређења, грађења и коришћења објеката и површина у коридору. У ове објекте спадају: деонице државног пута као и функционални пратећи садржаји државног пута и пратећи садржаји за потребе корисника државног пута за које је урађена пројектно-техничка документација на нивоу идејног решења.

## **5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА**

Планска решења Просторног плана и правила уређења и правила грађења државног пута засниваће се на примени европских и домаћих стандарда и добре праксе, у свим фазама планирања, изградње, експлоатације и одржавања државног пута. Резервисање потребне површине за коридор државног пута утврдиће се применом следећих критеријума: задовољење просторних услова за смештање и доградњу/изградњу планираног државног пута; утврђивање заштитног безбедносног растојања осталих намена и активности у простору ради њихове заштите од негативних утицаја од објеката државног пута на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења; и обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији објеката државног пута од негативних утицаја из окружења, у првом реду од непланске изградње, неконтролисаног одлагања отпада и других активности.

Посебан акценат ће бити на безбедности, и то на начин да се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија.

Размештај пратећих садржаја државног пута, и других садржаја (сервисних саобраћајница, бициклических стаза и др.), утврдиће се на начин да задовољи функционалност у погледу задовољења основних захтева садашњег и пројектованог саобраћаја, комфора корисника државног пута, комфора корисника пратећих и других садржаја, као и потреба локалне заједнице, уз уравнотеженост и равномерност размештаја функција на целој деоници државног пута, као и поштовању оптималних функционалних растојања како између пратећих објеката у коридору државног пута тако и садржаја у профилу државног пута.

Планиране активности на реализацији деонице државног пута представљају функционално и технички усаглашен део ширег стратегијског опредељења постизања већег степена функционалне интегрисаности планског подручја у оквиру Републике Србије, односно централне Србије и АП Војводине<sup>9</sup>, простора града Београда и града Зрењанина, као и са међународним окружењем.

### 5.1. Концепција техничког решења

Путни правац брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда број 13, Зрењанин-Борча представља крак примарне мреже путева Србије који треба да убрза и учини ефикаснијим постојеће даљинске токове на магистралном правцу од Београда ка Зрењанину, као и правце ка Новом Саду.

У систему путне мреже Србије овај путни правац представља основну везу на правцу север-југ, који повезује Војводину и Београд, централне и северне делове Србије. Наставак овог државног пута северно од Зрењанина ка Кикинди и западно према Новом Саду, представља важну везу ка Мађарској односно међународном путу Е-75 и др. На предметној деоници планираће се раскрснице у складу са функционалним рангом пута, потребама развоја насеља и привреде, као и техничком документацијом на нивоу идејног решења.

Брза саобраћајница мора да се изгради тако да испуњава све савремене техничке услове, у складу са важећим прописима и стандардима.

### 5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у коридору брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда

Просторним планом ће се утврдити коридор брзе саобраћајнице државног пута у укупној ширини од 400 m (у складу са техничком документацијом на нивоу идејног решења). У коридору брзе саобраћајнице државног пута налазиће се следећи *појаси заштите*, и то:

- 1) *Појас брзе саобраћајнице државног пута (земљиште државног пута)* - чини земљиште потребно за изградњу државног пута, укрштања и пратећих садржаја. Појас државног пута се утврђује као земљиште јавне намене, у зависности од конфигурације терена и услова за изградњу објеката државног пута. Граница појаса државног пута јесте уједно и регулациона линија;
- 2) *Заштитни појас* - чини земљиште за које се одређује строго контролисани режим коришћења (обострано) у циљу заштите функције државног пута. Заштитни појас се утврђује као земљиште остале намене које се дефинише од границе појаса државног пута. У зонама укрштања, пратећих садржаја и појединих објеката државног пута заштитни појас се може сужавати. Граница заштитног појаса јесте уједно и граница детаљне регулације;
- 3) *Појас контролисане изградње* - чини земљиште у режиму контролисане градње и заштите животне средине (обострано). Појас контролисане изградње се утврђује као земљиште остале намене које се дефинише од границе заштитног појаса.

У грађевинском подручју насеља, коридор државног пута се може смањити, односно може се једнострано или обострано сужавати на начин да не обухвата појас контролисане изградње.

Ширина појаса заштите осталих инфраструктурних система биће сагледана Просторним планом, а коначно утврђена одговарајућим урбанистичким планом или Изменама и допунама овог Просторног плана, у складу са техничком документацијом.

У коридору државног пута по питању дефинисаних појаса заштите могућа су специфична одступања у зависности од карактеристика објеката државног пута, и то на пример на мостовским конструкцијама и др. Појаси заштите и режими коришћења и уређења коридора државног пута утврдиће се Просторним планом на основу члана 28., 29. и 30. Закона о јавним путевима.

Просторним планом ће се успоставити следећи основни *режими коришћења и уређења простора у коридору државног пута*, и то за:

- 1) *Појас државног пута* - успоставља се режим забране изградње свих објеката који нису у функцији изградње трасе и објеката државног пута, укрштања, сервисних, пешачких и бициклистичких стаза и пратећих садржаја државног пута;
- 2) *Заштитни појас* - успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:
  - забрањује отварање рудника, каменолома и депонија комуналног и другог отпада;
  - дозвољава изградња, односно постављање водовода, канализације и других објеката техничке инфраструктуре по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање државним путем;
  - не дозвољава се изградња нових објеката, изузев објеката коју су у функцији државног пута, а простор се може користити као шумско и пољопривредно земљиште; и
  - на грађевинском, шумском и пољопривредном земљишту дозвољава се реконструкција и санација постојећих објеката, без могућности промене габарита и волумена, уколико не угрожавају функцију државног пута и уколико техничким решењима може да се обезбеди адекватна заштита од негативних утицаја државног пута (од буке, вибрација и аерозагађења), а по претходно прибављеним условима од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање државним путем;
  - за све постојеће стамбене објекте, пожељна је адекватна заштита од негативних утицаја државног пута (од буке, вибрација и аерозагађења).
- 3) *Појас контролисане изградње* - успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се:
  - не дозвољава изградња следећих објеката: депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома, кречана, циглана, сточних пијаца, кванташких пијаца и других објеката за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима;
  - дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних саобраћајних и техничких инфраструктурних система од националног и регионалног значаја;
  - за проширење и реконструкцију постојећих и изградњу планираних производних, складишних, дистрибутивних, услужно-трговинских и других капацитета утврђује обавеза израде процене утицаја на животну средину, којом ће се, поред прописаног садржаја, обухватити и утицаји тих објеката на и од државног пута, с тим да трошкове спровођења свих мера заштите животне средине носе инвеститори тих објеката; и
  - приоритет у коришћењу простора обухваћених делова постојећих и планираних индустријских зона даје складишним капацитетима, логистичким центрима, комерцијално-прометним и саобраћајним услугама, регионалним трговинским центрима и сличним садржајима.



## **6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА**

Просторним планом обезбеђује се плански основ за реализацију брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда, деоница Борча-Зрењанин. Спровођењем Просторног плана очекују се следећи општи ефекти уређења и коришћења простора:

- обезбеђење планског основа којим се резервише простор за етапну изградњу деоница брзе саобраћајнице;
- установљавање зона заштите и успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору брзе саобраћајнице, са циљем спречавања конфликта у простору, могућих последица акцидената на државном путу и негативних утицаја на окружење;
- омогућавање планског развоја других инфраструктурних система у условима контролисаног коришћења простора у коридору државног пута;
- максимално очување и мониторинг могућег утицаја брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда на здравље локалног становништва, биодиверзитет, природне ресурсе и заштићена природна и непокретна културна добра у коридору и зони његовог утицаја; и
- утврђивањем правила уређења и правила грађења у обухвату коридора брзе саобраћајнице којима је условљено коришћење одговарајућих савремених техничких решења за реализацију трасе и објеката у функцији државног пута и корисника саобраћаја, која обезбеђују извођење планиране саобраћајнице уз максимално смањење негативних утицаја и ризика на подручју коридора и зони његовог утицаја.

Непосредни очекивани ефекти планирања коридора брзе саобраћајнице државног пута ІБ реда у погледу утицаја на начин коришћења простора су:

- обезбеђење услова за реализацију путне саобраћајнице капацитета и нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова; остварење најкраће и ефикасне путне везе града Београда са градом Зрењанином, односно подручјем Баната у оквиру АП Војводине;
- обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта, уз повећање капацитета и проширење постојеће путне мреже;
- развојно-пропулзивна улога на развој и уређење мреже/системе насеља и промене демографских кретања, која има вишеструке и, донекле, супротне утицаје (од фактора условне деструкције услед проласка државног пута и заузимања дела грађевинских и пољопривредних површина, до стимулативних фактора опстанка, уређења и приступачности насеља и развоја делатности према моделу интегралног урбано-руралног развоја), којим се обезбеђује економски просперитет и демографска стабилност становништва;
- непосредни подстицај за привредни развој подручја и обезбеђивање већег степена функционалне интегрисаности у оквиру планског подручја, региона Београда и АП Војводине;
- јачање привредне конкурентности и територијалне кохезије након реализације брзе саобраћајнице државног пута, које ће утицати на подизање тзв. „степен инвестиционе привлачности“ окружења (побољшања „регионалног профила“), у првом реду за развој активности и функција којима ће се валоризовати погодности положаја у коридору државног пута и других магистралних инфраструктурних система.

Поред бољег повезивања са непосредним и ширим окружењем најзначајнији интрарегионални ефекти реализације овог коридора огледају се у побољшању регионалне позиције Београда и АП Војводине у домену приступачности, у саобраћајном растеређењу урбаних подручја и уклањању транзита из насељених места.

У Новом Саду/Београду, априла 2018. године

Обрађивачи Просторног плана:



**ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ**

**PE URBAN AND SPATIAL PLANNING INSTITUTE OF VOJVODINA**

Заступник групе обрађивача

Директор

Предраг Кнежевић, дипл. правник



**ИНСТИТУТ ЗА АРХИТЕКТУРУ И УРБАНИЗАМ СРБИЈЕ**  
Institute of Architecture and Urban & Spatial Planning of Serbia



**ЈУГОСЛОВЕНСКИ ИНСТИТУТ  
ЗА УРБАНИЗАМ И СТАНОВАЊЕ**

## **Б) ГРАФИЧКИ ДЕО**

## **В) ПРИЛОГ**

1. Одлука о изради Просторног плана подручја посебне намене државног пута Iб реда, деоница Борча-Зрењанин са елементима детаљне регулације („Службени гласник РС“, број 23/2018)