

На основу члана 32. тачка 17. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник РС", бр. 129/07) и члана 31. тачка 17. Статута града Зрењанина ("Службени лист града Зрењанина", бр. 21/08), разматрајући Нацрт просторног плана Републике Србије, Скупштине града Зрењанина на седници одржаној дана 29.05.2010.године, усвојила је следећи

## **ЗАКЉУЧАК**

### **I**

Скупштина града Зрењанина разматрајући Нацрт просторног плана Републике Србије који је припремила Републичка агенције за просторно планирање усвојила је следеће примедбе и предлоге са образложењем на Нацрт просторног плана Републике Србије и то:

#### **Примедба и предлог број 1.:**

На страни 141. у наслову 14.2 Функционална урбана подручја, под бројем (284) Категорији општина и градова највишег степена урбанизације наводи се: "Преплитање утицаја града Београда и града Новог Сада најизражењеније је на територији општине Инђија која се граничи са готово истоветним гравитационим потанцијалом ка оба града. С обзиром на сложене просторно функцијске односе и интензивне везе, у будућој просторно функционалној организацији Републике Србије, простор између града Београда и града Новог Сада је могуће третирати као јединствен функционални регион или као ПОЈАС ИНТЕНЗИВНИЈЕГ РАЗВОЈА РЕПУБЛИКЕ са биполарним утицајем два центра међународног значаја".

**Скупштина града Зрењанина сматра и предлаже да и Зрењанин у просторном плану Републике Србије треба означити као појас најинтензивнијег развоја Републике.**

#### **Образложење:**

**Зрењанин се територијално наслања на град Београд и град Нови Сад. У непосредном је контакту са њима, гравитира економски и друштвено ка оба два града и повезан је директно са њима једним од важнијих националних путева. Због чињенице да се у Зрењанину налазе две велике индустријске зоне, једна према Новом Саду и једна према Београду, дефинисање и Зрењанина као појаса најинтензивнијег развоја Републике и улагања која би из тих разлога дошла у развој инфраструктуре учинили би наше индустријске зоне примамљивијим за инвеститоре, што би несумњиво довело до бржег индустријског развоја нашег града и спречило додатни одлив становништва ка Београду и Новом Саду.**

#### **Примедба и предлог број 2.**

На страни 150. под насловом 15.1 Просторни развој и улога градова и урбаних насеља, под бројем (299) "Институционални ниво, градови су по значају сврстани у 6 група, а Зрењанин је сврстан у последњу шесту групу градова.

Скупштина града Зрењанина сматра и предлаже да се Зрењанин у просторном плану Републике Србије по значају препозна и утврди као град у трећој групи градова ("чворишта").

#### Образложење:

Наприхватљива је чињеница да је Зрењанин препознат као град са специфичном локацијом у односу на коридор VII и X, а не као потенцијално "чвориште (тећа група), град од посебног значаја (четврта група) или град у пограничном подручју ( пета група).

Скупштина града сматра да је на овај начин град неоправдано запостављен и маргинализован.

Зрењанин је увек био препознатљив као индустријски, пољопривредни и културни центар Баната, Војводине а и шире. Означаван је као чвориште друмског, речног и жељезничког саобраћаја на територији Баната. У директној је вези и наслања се на градове Београд и Нови Сад, а у директној је вези са Румунском границом и излази на три реке. По броју становника и развијености налази се испред многих градова који су према тексту Нацрта просторног плана пронашли своја места у трећој, четвртој и петој групи градова (Нови Пазар, Зајечар, Кикинда, Пирот, Вршац, Сомбор, Врање, Сремска Митровица, Лозница, Шабац и др.

На страни 152. под бројем (303) приоритети – пројекти до 2014.године предвиђа се доношење пакета подстицајних мера за градова треће, четврте и пете групе чиме се наш град оставља без инвестиција у наредне четири године што ће имати негативне последице по урбани и привредни развој Зрењанин.

#### Примедба број 3.: Изградња аеродрома у Зрењанину

На стр. 216, у наслову 19.5. „Систем ваздушног транспорта“, обрађен је ваздушни саобраћај као и на тематској карти - План железничког, ваздушног, речног и интермодалног саобраћаја и рефералној карти – „Транспортна и телекомуникациона инфраструктура“ и нигде се не спомиње локација за аеродром у Зрењанину.

Скупштина града Зрењанина сматра и предлаже да се у просторни план Републике Србије "Аеродром-Ечка-Зрењанин" уврсти у исти.

#### Образложење:

Сматрамо да је ово не намерна грешка пошто у Зрењанину постоји аеродром.

У прилогу дописа достављамо Вам Решење о дозволи за коришћење спортског аеродрома „Ечка“ – Зрењанин, Решење о издавању-продужењу дозволе за коришћење посебног аеродрома Ечка-Зрењанин и допис Савезног министарства за одбрану.

У Зрењанину постоји аеродром Ечка од 1942.године

На локалитету „Ечка-Зрењанин“ постоји аеродром на коме се обављају спортске и привредне делатности. Израђена је и планска документације за реконструкцију постојећег аеродрома УП КОМПЛЕКСА „АЕРОДРОМ –ЕЧКА – ЗРЕЊАНИН“ за мешовити саобраћај („Сл. лист општине Зрењанин“, бр. 8/98 и 11/03).

#### **Примедба број 4: Изградња Робно – Транспортног Центра „Зрењанин“**

На стр. 218, у наслову 19.6. „Унутрашњи пловни путеви“ – Водни транспорт, кроз текстуални део и кроз карте на територији града Зрењанина није планирана лука.

Скупштина града Зрењанина сматра и предлаже да се у просторни план Републике Србије, да с обзиром на пловне путеве на нашој територији треба планирати луку.

#### **Образложење:**

**Зрењанин – најгушће речно чвориште у овом делу Европе**

Кроз територију града Зрењанина, пролазе 4 пловна пута и то: Бегеј, Тиса и Дунав и канал ДТД. Подручје општине Зрењанин је најгушће речно и каналско чвориште у Европи, где у кругу од 30 километара протичу Бегеј, Тамиш, Тиса, Дунав и каналска мрежа ДТД.

Анализама рађеним крајем 80-тих и почетком 90-тих година прошлог века кроз израду студије „Истраживања и дефинисање броја и распореда робно транспортних центара у Југославији“ у оквиру „Методологије за дефинисање критеријума за утврђивање броја и распореда робно-транспортних центара“ и кроз разрађен „економско-математички модел“ доказана је потреба за постојањем Робно-транспортног центра у Зрењанину, тако да се може размишљати и о Зрењанину као потенцијалном Мултимодалном чвору.

#### **Примедба број 5 : Изградња Регионалног складишта за опасан отпад**

На стр.98, број (196) наводи се да се „...Потребно је изградити регионална складишта опасног отпада за његово безбедно сакупљање и чување до третмана. После анализе пријављених количина и врста отпада и постројења, централна регионална складишта опасног отпада се планирају у следећим областима: Средњебанатска област, Подунавска област, Мачванска област, Моравичка област и Нишавска област...“

Скупштина града Зрењанина сматра и предлаже да се просторним планом Републике Србије одреди друга локација за Регионално складиште опасног отпада.

#### **Образложење:**

**Средњебанатски округ (Зрењанин) није највећи генератор опасног отпада у Војводини:**

У складу са Законом о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, број 36/09) у члану 34. дефинише се шта се узима у обзир при одређивању локације за изградњу и рад постројења за управљање отпадом (1. количине и врсте отпада и тачка 4. близина заштићених природних добара).

У Стратегији управљања отпадом 2010-2019, коју је донела Влада Републике Србије на својој седници 15.04.2010.год. на стр. 119 у табели „Количине комуналног отпада који се годишње произведе у Србији и пројекције до 2020.год“ . Јужнобачки округ произведе 212.928t, Јужнобанатски округ 102.278 t, Сремски округ 101.143 t, Севернобачки округ 73.587 t, а Средњебанатски округ 71.608 t. из чега произилази да Средњебанатски округ има много мању количину отпада од других округа.

На територији града Зрењанина налази се природно добро које је стекло међународни статус заштите (Специјални резерват природе „Стари Бегеј-Царска бара“) и уписано је у Рамсарску листу, а за упис су предложени и Окањ бара код Елемира и Русанда код Меленаца, тако да сматрамо да је и то један од разлога да се на простору града Зрењанина не планира регионално складиште опасног отпада.

На стр. 124. Нацрта плана у наслову 12.6. Природне непогоде и технолошки удеси, у првом ставу, алинеја 3. се наводи „усклађен развој на основама уравнотеженог регионалног развоја и ограничавања концентрације ризичних делатности у регијама са већ високим технолошким ризиком (Београдски регион, Банат, Моравичка област)- да ли такво складиште за опасан отпад представља ризичну делатност (?)

С обзиром да предложено регионално складиште у Средњебанатском округу поприма размере покрајинског складишта за прихват и дистрибуцију опасног отпада ка Централној Србији, таква иницијатива за Град Зрењанин није прихватљива.

Зрењанин спада у прву групу по категоризацији угрожених подручја животне средине.

На страни 93. ознака (185) Нацрта Просторног Плана Републике Србије, наводи се да када је у питању финансирање заштите животне средине, концепција (која је урађена на основу Националне стратегије одрживог развоја РС) пројектује достизање нивоа издвајања у заштиту животне средине од 1,5% БДП-а 2014. године. За потребе Плана извршена је просторна диференцијација животне средине према стандардима и искуствима ЕУ, а узимајући у обзир постојеће стање квалитета животне средине и тренд у наредном периоду, и то на четири категорије.

У ознаци број (186) наводи се категорија која је апострофирана као прва у низу:

Подручја загађене и деградиране животне средине (локалитети са прекорачењем граничних вредности загађивања, урбана подручја, подручја отворених копова лигнита, јаловишта, депоније, термоелектране, коридори аутопутева, водотоци IV „ван класе“) са негативним утицајима на човека, биљни и животињски свет и квалитет живота. За ову категорију треба обезбедити таква решења и опредељења којима се спречава даља деградација и умањују ефекти ограничавања развоја. Потребно је санирати и ревитализовати деградиране и угрожене екосистеме и санирати последице загађења, у циљу стварања квалитетније животне средине. У овој категорији најугроженија подручја су: Панчево, Бор, Мајданпек, ... Урбана подручја која спадају у ову категорију су и: Зрењанин, Рума, ... као и садашњи водотоци четврте класе и „ван“ класе.

На основу позиције града Зрењанина у оквиру категорисања из наведене просторне диференцијације Србије, сматрамо да је неопходно одустати од изградње Регионалног складишта за опасни отпад у Зрењанину, јер се тиме повећавају шансе за додатно угрожавање и погоршавање квалитета животне средине у Зрењанину, која је и сада веома нарушена.

Примедба број 6: (Не) изградња Пречистача пијаће воде (ППВ) И Постројења за пречишћавање отпадних вода (ПШОВ) у Зрењанину

Предложеним Нацртом Просторног Плана Републике Србије није предвиђено:

- на страни 245. ознака (560), изградња ППВ (постројење питке воде) у Зрењанину, већ његова обнова
- на страни 246. ознака (562), изградња ППОВ (постројење за прераду отпадних вода) у Зрењанину

већ само „...у оквиру везе са ширим окружењем (везе са Румунијом) одржавање и унапређивање пловидбе на Бегејском каналу, страна 265, ознака (616)...“

Скупштина града Зрењанина сматра и предлаже да се у Просторни план Републике Србије ова примедба угради.

### Образложење:

**Пречистач пијаће воде (ППВ) у Зрењанину је потребно изградити**

На страни 245. ознака (560), предвиђено је у оквиру водоснабдевања: обнова мрежа свих водовода (смањење губитака на мање од 20%), стављање у функцију акумулација Стуборовни, Селова, Ариље (Сврачково), Кључ; ППВ Макиш 2, Лесковац, Селова, Трновче (Смедеревска Паланка), Ваљево II фаза; обнова ППВ: Мајдево (Крушевац), Суботица, Нови Сад, Гружа, Панчево, Зрењанин, Краљево, Ужице, Врање, Алексинац, Бујановац; ширење Колубарског система (цевоводи од бране до ППВ и према Лазаревцу), ширење Расинског система ка Параћину; подизање успора Власинског језера (за 0,8 m); завршетак пројекта довода Завојског језера.

ППВ или „фабрика воде“ у Зрењанину није изграђена, те се стога не може говорити о њеној обнови. С обзиром да је вода за пиће забрањена за употребу Решењем санитарне инспекције из јануара 2004 године, потребно је навести неопходност изградње ППВ у Зрењанину у периоду до 2014.године.

**Неопходност изградње постројења за пречишћавање отпадних вода (ППОВ)**

У Нацрту Просторног Плана Републике Србије, на страни 91. ознака (178), наводи се да је квалитет вода у Србији лош и даље се погоршава. Најзагађенији водотокови су Стари и пловни Бегеј, канал Врбас-Бечеј, ...“

На страни 77. ознака (139) наводи се да анализе квалитета воде које се редовно обављају на 160 водомерних станица показује да се водотоци Србије налазе у врло неповољном стању, те да су у највећем броју случаја изван класа у које су сврстани важећом Уредбом о категоризацији водотока. На нивоу прописаних класа од поменутих 160 мерних профила налази се само 15 профила (9,4%). Чак и некада половично чисте реке (Пећка и Призренска Бистрица) налазе се у класама нижег квалитета, због ефлуената који се упуштају у њих у зони градова, без икаквог третмана у ППОВ. Ван класа је већи број водотока: Босут, Стари и Пловни Бегеј, итд. На страни 244, ознака (557), наводи се да је у области заштите вода циљ да се квалитет воде у рекама задржи у класама: I и I/II - у зонама изворишта и у подручјима која су заштићена као посебне природне вредности, у класи IIa и IIb у свим осталим случајевима. Класа III је дозвољена само на краћим потезима мањих река низводно од великих насеља и/или индустрија. Ни један потез водотока не може остати у квалитету „ван класа“. Затим се наводи да ће се заштита вода одвијати у оквиру већих речних система, уз интегрално коришћење технолошких, водопривредних и организационо-економских мера. *Технолошке мере:*

- ППОВ општег типа - за сва насеља која имају више од 5.000 ЕС (еквивалентних становника), приоритет имају насеља која се налазе у горњим деловима слива и насеља која својим отпадним водама угрожавају већа

алувијална изворишта, заштићене природне вредности, или погоршавају квалитет на низводним деоницама реке; • предтретмани у индустријама прикљученим на канализације насеља;

• ППОВ индустрија, уколико оне своје отпадне воде упуштају непосредно у водотоке.

На страни 246, ознака (562), наводи се да су стратешки приоритети у области развоја водопривредне инфраструктуре до 2014. године у области заштите вода од загађивања обнова ППОВ Крагујевца, реализација ППОВ у насељима са највећим утицајима на изворишта или на угрожене водотоке: Врбас, Нови Сад, ...

Заштита бегеја и изградња ппов се не наводи као стратешки приоритет у сегменту водопривреде у предвиђеном периоду, иако је Бегеј према НППРС један од најзагађенијих водотокова у Србији и вода „ван класе“ !!!

Неопходно је у пројектованом периоду до 2014 предвидети изградњу ППОВ у граду Зрењанину (Зрењанин - 250.000 еквивалентних становника), јер је канализациона мрежа изграђена на територији читавог града (98% изграђености – највећа у Србији). Насељена места у околини Зрењанина се налазе у фази изградње канализационе мреже, што повећава притисак на Бегеј и Специјални резерват природе „Стари Бегеј-Царска бара“ и увећава потребу за изградњом ППОВ у Зрењанину у предвиђеном периоду.

#### Примедба број 7: Изградња Банатске магистрале и завршетак обилазнице

На стр. 210 у наслову 19.2. „Путна мрежа“ у алинеји 13, наведено је да се планира завршетак обилазнице око Зрењанина после 2014.год.

Скупштина града Зрењанина сматра и предлаже да се у Просторни план Републике Србије угради завршетак обилазнице око Зрењанина и исту треба планирати у делу (447) Стратешки приоритети (пројекти) са периодом реализације до 2014.год.

#### **Образложење:**

**Банатска магистрала и обилазница су приоритетна активност**

Банатска магистрала је замишљена као алтернативни правац за наше суседе како би се транзитни саобраћај одвијао брзо и ефикасно. Ради се о путном правцу који иде од граничног прелаза Ђала преко Чоке, Кикинде, Зрењанина и Панчева до Ковина (коридор магистралног пута м-24) и моста на Дунаву, где би имао прикључак на аутопут код Смедерева, укупне дужине око 210 километара. Постојећи пут не задовољава минималне потребе за сигурношћу и фреквенцијом саобраћаја, па је изражена потреба за изградњом нове сигурније саобраћајнице. Будућа саобраћајна комуникација допринеће да се Банат снажније економски развија. У опцији су биле три маршруте од којих су две најреалније. Према извеснијој траси, Банатска магистрала пружала би се од Ђале преко Новог Кнежевца, Црне Баре, Кикинде и Зрењанина, а завршавала на мосту на Дунаву између Ковина и Смедерева. Друга варијанта предвиђа откуп пољопривредног замљишта и пројектоване нове трасе ван коридора М-24, што поскупљује инвестицију, али скраћује дужину за око 15км. Вредност целокупне инвестиције је између 180 и 190 милиона евра, а по неким информацијама више од 360 милиона, зависно од извора. Најпре би се радиле трасе које се поклапају са будућом деоницом Банатске магистрале, као што су правци Нови Кнежевац-Црна Бара или Кикинда-Башаид.

Према последњим подацима дневно овим путним правцем прође око 4.000 возила, а најфреквентнија деоница је Панчево-Ковин. Прогнозирамо да ће саобраћајно оптерећење без изградње нових деоница бити до 9.000 возила на дан, док ће путем Панчево-Ковин већ наредне године дневно саобраћати и до 15.000 возила, душло више него што је до сада.

Банатска магистрала биће у категорији експресних путева, који су резервисани за моторни саобраћај са притупом преко петљи или контролисаних раскрсница. Око насеља би се изградиле обилазнице (у случају да се изабере варијанта пута по постојећим трасама) и раскрснице не би биле у нивоу. Ширина пута би била 9м, као код пута Зрењанин-Нови Сад, са тим да би највероватније имао две саобраћајне траке од по 3.5м, и две зауставне траке од 1.5м.

Но, на крају се мора напоменути да скривени анекси уговора о концесији на Аутопут Суботица-Пожега крију опасност од осутајања од пројекта изградње квалитетне саобраћајнице и проглашавање крпљења постојећих путева изградњом Банатске магистрале за шта већ има назнака.

Обилазницом око Зрењанина и растерећење центра града од тешких превозних средстава, као и смањење ризика од могућих несрећа приликом превоза опасних материја кроз Зрењанин, један је од хитних приоритета у организацији саобраћаја у нашем граду. Од виталног значаја је измештање транзитног саобраћаја из Зрењанина.

Транзитни саобраћај који се одвија кроз Зрењанин под хитно треба да се измести из града, јер тешко саобраћајно оптерећење угрожава безбедност пешака, изазива буку, издувним гасовима загађује животну средину, проласком кроз улице које нису предвиђене за такву врсту саобраћаја долази до физичког оштећења, долази до напрелина и пукотина на носећим зидовима објеката. Сама коловозна конструкција није предвиђена у неким улицама кроз које пролазе тешка теретна возила за ту врсту оптерећења (у последњих десетак година појављују се тешка теретна возила – друмске крстатнице- са великим осовинским оптерећењем) па због тога долази до оштећења постојеће коловозне конструкције и евентуалних подземних инсталација (вреловода, гасовода, атмосферске канализације, сливника, ПТТ-инсталација, електро инсталација и инсталација водовода и канализације). Већина коловоза је изграђена пре тридесетак година.

За све ове наведене примедбе имамо аргументоване захтеве од МЗ, грађана и удружења за измештање транзитног саобраћаја из града Зрењанина.

Транзитни саобраћај треба хитно изместити из града и радити на изградњи обилазног пута и његовог завршетка најкасније до 2014.год.

### **Примедба број 8: Изградња пруге Зрењанин – (Жабал) Нови Сад**

На стр. 213 у наслову 19.3. „Железничка мрежа и објекти“, наведено је да се планира као допуна железничке мреже нова пруга Зрењанин-Жабал (Нови Сад), а није учртана у тематској карти – План железничког, ваздушног, рачног и интермодалног саобраћаја.

Скупштина града Зрењанина сматра и предлаже да се у Просторни план Републике Србије наведена пруга треба да буде регионална пруга и да се као таква обради у текстуалном делу и у картама.

**Образложење:**

**Изградња везе Зрењанин – Нови Сад је приоритетна активност**

Железничка пруга Вршац- Зрењанин-Жабалъ-Нови Сад повезује функционално урбана подручја и то Нови Сад као ФУП међународног значаја , Зрењанин као ФУП државног (националног) значаја и Вршац као ФУП од регионалног значаја, и никако пруга Вршац- Зрењанин-Жабалъ-Нови Сад не може имати локални значај тако да сматрамо да ова пруга мора имати регионални значај и да се као таква обради у текстуалном делу и картама.

### Примедба број 9: Изградња далековода

Скупштина града Зрењанина сматра и предлаже да се у Просторни план Републике Србије на стр. 230 у наслову 20.2. „Енергетска инфраструктура“ треба додати DV 400kV Нови Сад – Зрењанин – Темишвар и доградње TS Зрењанин 2, који сада ради као 220/110kV на 400/220/110kV.

### Образложење:

Приликом прикупљања података и услова за израду Просторног плана града Зрењанина добијени су услови (број: 186/3-3500610-МА/МА) од 15.03.2010.год.) од ЕМС-е да се планира DV 400kV Нови Сад – Зрењанин – Темишвар, који би имао међународни карактер. Уз изградњу овог далековода намеће се потреба доградње TS Зрењанин 2, који сада ради као 220/110kV на 400/220/110kV .

У прилогу дописа достављамо Вам добијене услове ЕМС-а.

## II

Овај Закључак доставити:

- Републичкој агенцији за просторно планирање,  
Организациона јединица територије АП Војводина,  
Нови Сад,  
Ул. Булевар Михаила Пупина бр. 6,
- Архиви.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА  
ГРАД ЗРЕЊАНИН  
СКУПШТИНА ГРАДА  
Број: 06-64-1/10-І  
Дана: 29.05.2010.године  
ЗРЕЊАНИН

СЕКРЕТАР  
СКУПШТИНЕ ГРАДА  
Ивана Јагер

ПРЕДСЕДНИК  
СКУПШТИНЕ ГРАДА  
Александар Мартон,с.р.

AM