



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
Републичка агенција за просторно планирање

ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ МЕЂУНАРОДНОГ ПЛОВНОГ ПУТА Е-80 - ДУНАВ (ПАНЕВРОПСКИ КОРИДОР VII)



КОНЦЕПТ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

- радна верзија -



ИНСТИТУТ ЗА АРХИТЕКТУРУ И УРБАНИЗАМ СРБИЈЕ
INSTITUTE OF ARCHITECTURE AND URBAN & SPATIAL PLANNING OF SERBIA



ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ НОВИ САД

У Београду, новембра, 2010. године

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
МЕЂУНАРОДНОГ ПЛОВНОГ ПУТА Е-80 - ДУНАВ (ПАНЕВРОПСКИ КОРИДОР VII)**

КОНЦЕПТ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Наручилац:

МИНИСТАРСТВО ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И ПРОСТОРНОГ ПЛАНИРАЊА

РЕПУБЛИЧКА АГЕНЦИЈА ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ

Директор

проф. др Борислав Стојков, д.и.а

Извршиоци:

ИНСТИТУТ ЗА АРХИТЕКТУРУ И УРБАНИЗАМ СРБИЈЕ

ЈП ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ

Директор

др Игор Марић, д.и.а

Директор

Владимир Зеленовић, д.и.м.

У Београду, новембра 2010. године

НОСИЛАЦ ИЗРАДЕ - Републичка агенција за просторно планирање
Координација: мр Тијана Живановић дипл. просторни планер

**РАДНИ ТИМ ЗА ИЗРАДУ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
МЕЂУНАРОДНОГ ПЛОВНОГ ПУТА Е-80 - ДУНАВ (ПАНЕВРОПСКИ КОРИДОР VII)**

Институт за архитектуру и урбанизам Србије

ЈП Завод за урбанизам Војводине

Руководни тим
одговорни планери:

др Саша Милијић дипл. просторни планер
број лиценце 100 0007 03

Перица Манојловић дипл.инж.саоб.
број лиценце 100 0082 04

МП

МП

Координација:	мр Никола Крунић дипл. просторни планер	
Синтезни тим:	др Саша Милијић дипл. просторни планер др Ненад Спасић дипл.инж.арх. др Марија Максин-Мићић дипл.инж.арх. др Бранислав Ђорђевић дипл. инж. грађ. мр Никола Крунић дипл. просторни планер мр Марина Ненковић-Ризнић дипл. пр. пл. др Јасна Петрић дипл. просторни планер	Перица Манојловић дипл.инж. саоб. Драгана Дунчић, дипл. просторни планер
Шири радни тим: ПЛОВНИ ПУТ И ПЛОВИДБЕНА ИНФРАСТРУКТУРА	др Драгутин Мушкатировић,дипл.инж.грађ.	Перица Манојловић дипл.инж. саоб. Зоран Кордић дипл.инж.саобр.
ВОДОПРИВРЕДНИ И ХИДРОЕНЕРГЕТСКИ АСПЕКТИ	др Бранислав Ђорђевић дипл. инж. грађ. Михаило Сретенковић, дипл.инж.грађ.	Бранко Миловановић, дипл. инж мел.
МЕЂУНАРОДНЕ КОВЕНЦИЈЕ И СТРАТЕГИЈЕ ОД ЗНАЧАЈА ЗА УРЕЂЕЊЕ КОРИДОРА	др Марија Максин дипл.инж.арх.	
РЕГИОНАЛНИ АСПЕКТИ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА	др Миодраг Вујошевић дипл. економиста	Драгана Дунчић, дипл. просторни планер
КОНЦЕПТ ОДРЖИВОГ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА КОРИДОРА ПЛОВНОГ ПУТА	др Саша Милијић дипл. просторни планер	
ПРИВРЕДНИ РАЗВОЈ	др Славка Зековић дипл. просторни планер	Љиљана Јовичић Малешевић, ек.
ПОЉОПРИВРЕДА	др Весна Поповић дипл. инж. пољоп.	Мирољуб Љешњак, дипл.инж.пољ.
ЗАШТИТА И КОРИШЋЕЊЕ ШУМСКОГ ЗЕМЉИШТА	др Милан Медаревић дипл.инж.шум.	Славица Пивнички, д.и.пејз.арх.
РАЗВОЈ ТУРИЗМА И НАУТИЧКА ИНФРАСТРУКТУРА	Слободан Митровић дипл.инж.арх. др Саша Милијић дипл. просторни планер	мр Оливера Добривојевић д.пр.пл.
СТАНОВНИШТВО И СОЦИЈАЛНИ РАЗВОЈ	др Јасна Петрић дипл. просторни планер	Љиљана Јовичић Малешевић, ек.
РАЗВОЈА И УРЕЂЕЊЕ МРЕЖЕ НАСЕЉА	др Драгутин Тошић, дипл.географ мр Никола Крунић дипл. просторни планер	Јасна Ловрић дипл.инж.арх.
САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА	др Владимир Деполо дипл.инж.саоб.	Перица Манојловић дипл. инж.саоб.

<i>ЕНЕРГЕТЕТИКА, РУДАРСТВО И АЛТЕРНАТИВНИ ИЗВОРИ ЕНЕРГИЈЕ</i>	др Ненад Ђајић дипл.инж.маш. др Бошко Јосимовић дипл. прост. планер	Милан Жижич, дипл.инж.маш.
<i>ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНА ИНФРАСТРУКТУРА</i>	Радован Јовановић дипл.инж.телеком.	Зорица Санадер, дипл.инж.електр.
<i>ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, УПРАВЉАЊЕ ОТПАДОМ И ХАЗАРД</i>	мр Марина Ненковић-Ризнич дипл. пр. пл. мр Никола Крунић дипл. просторни планер	мр Љубица Протић Еремић
<i>ЗАШТИТА ПРИРОДНИХ ВРЕДНОСТИ</i>	др Саша Милијић дипл. просторни планер др Тијана Црнчевић, дипл.пејз.арх.	мр Љубица Протић Еремић
<i>ЗАШТИТА НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА</i>	мр Омиљена Целебцић, дипл.прост.планер	Ангелина Богојевић
<i>КОРИШЋЕЊЕ И УРЕЂЕЊЕ ПРОСТОРА ОД ИНТЕРЕСА ЗА ОДБРАНУ</i>	мр Никола Крунић дипл. просторни планер	
<i>НАМЕНА ПРОСТОРА</i>	мр Никола Крунић дипл. просторни планер др Саша Милијић дипл. просторни планер	
<i>СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА</i>	др Саша Милијић дипл. просторни планер др Миодраг Вујошевић дипл. економиста мр Никола Крунић дипл. просторни планер	Перица Манојловић дипл.инж.саоб. Драгана Дунчић, дипл. просторни планер
<i>ИЗВОДИ ИЗ ПЛАНСКИХ И РАЗВОЈНИХ ДОКУМЕНАТА</i>	др Јасна Петрић дипл. просторни планер мр Никола Крунић дипл. просторни планер	Владимир Пихлер
<i>ПРИРОДНИ И СТВОРЕНИ УСЛОВИ – (SWOT АНАЛИЗА)</i>	мр Никола Крунић дипл. просторни планер	мр Љубица Протић Еремић
<i>ПРОСТОРНА БАЗА ПОДАТАКА (ГИС)</i>	мр Никола Крунић дипл. просторни планер Олгица Бакић дипл. просторни планер	Оливера Његомир, дипл.мат
<i>ИНФОРМАЦИОНА ОСНОВА</i>	мр Никола Крунић дипл. просторни планер Олгица Бакић дипл. просторни планер МА Јелена Басарић дипл. просторни планер МА Марко Филиповић дипл. демограф Јелена Стевановић Стојановић дипл. пр. пл.	Оливера Његомир, дипл.мат Дејан Илић Далибор Јурица Ђорђе Кљајић

САДРЖАЈ КОНЦЕПТА ПЛАНА

	страница
УВОДНЕ НАПОМЕНЕ	1
I ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ	3
1. Обухват и граница подручја просторног плана	3
1.1. Положај и основне одлике планског подручја	3
1.2. Територијални обухват подручја Просторног плана	4
1.3. Граница подручја Просторног плана	5
1.4. Посебне намене подручја Просторног плана	7
2. Обавезе, услови и смернице из Просторног плана Републике Србије и других развојних докумената	8
2.1. Просторни план Републике Србије ("Службени гласник РС", 13/96)	8
2.2. Просторни план Републике Србије (Предлог закона о ППРС од 2010. до 2020. године, октобар 2010)	9
2.3. Други плански документи	10
2.3.1. Регионални просторни план административног подручја Београда („Службени лист града Београда“, број 10/04)	10
2.3.2. Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш („Службени гласник РС“, број 69/03)	10
2.3.3. Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Хоргош-Батајница („Службени гласник РС“, број 69/03)	10
2.3.4. Просторни план подручја Националног парка „Ђердап“ („Службени гласник РС“ бр. 34/89)	10
2.3.5. Просторни план подручја посебне намене Националног парка „Фрушка гора“ („Службени лист АПВ“, број 16/04)	11
2.3.6. Просторни план подручја посебне намене специјалног резервата природе „Делиблатска пешчара“ („Службени лист АПВ“ бр. 8/06)	11
2.3.7. Просторни план подручја посебне намене специјалног резервата природе „Стари Бегеј - Царска Бара“ („Службени лист АПВ“ бр. 8/09)	11
2.3.8. Просторни план подручја посебне намене дела индустријске зоне сектор североисток у Смедереву („Сл. гласник РС бр. 68/10“)	11
2.3.9. Регионални просторни план Тимочке Крајине (Нацрт просторног плана, октобар 2010. године)	12
2.3.10. Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Србију (Сомбор-Нови Сад-Панчево-Београд-Смедерево-Јагодина-Ниш), Концепт плана (2010. година)	12
2.4. Релевантни документи	12
2.4.1. Кључне међународне конвенције и стратегије од значаја за просторни развој и уређење коридора VII	12
2.4.2. Остала документација	17
3. Скраћени приказ и оцена постојећег стања (потенцијали и ограничења, SWOT анализа)	19
3.1. Постојеће стање	19
3.1.1. Пловни пут и пловидбена инфраструктура	19
3.1.2. Водопривреда	20
3.1.3. Остали инфраструктурни системи	21
3.1.4. Привреда/економски развој и туризам	24
3.1.5. Становништво, насеља и социјални развој	28
3.1.6. Заштита простора	30
3.1.7. Коришћење и уређење простора од интереса за одбрану земље и у ванредним ситуацијама	37
3.2. Потенцијали и ограничења	38
3.2.1. Пловни пут и пловидбена инфраструктура	38
3.2.2. Водопривреда	40
3.2.3. Остали инфраструктурни системи	41
3.2.4. Привреда/економски развој и туризам	42
3.2.5. Становништво, насеља и социјални развој	45
3.2.6. Заштита простора	46
3.3. Синтезна SWOT анализа	49
II ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ	51
1. Принципи просторног развоја	51
2. Општи и оперативни циљеви просторног развоја	52

3. Регионални и међународни аспекти развоја подручја посебне намене.....	61
3.1. Регионални развој	61
3.2. Међународна и прекогранична сарадња на просторном развоју коридора VII.....	63
4. Концепт одрживог просторног развоја коридора пловног пута Дунава	65
4.1. Изражени конфликти и релативизација конфликта	65

III ОПШТА КОНЦЕПЦИЈА И ПРОПОЗИЦИЈЕ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ

1. Пловни пут и остали водопривредни аспекти	69
1.1. Пловни пут.....	69
1.2. Прогноза робног промета.....	70
1.3. Пратећа инфраструктура пловног пута.....	71
1.4. Информациони и комуникациони системи.....	77
1.5. Водопривредна инфраструктура.....	77
2. Утицај посебне намене на развој појединих области	83
2.1. Природни системи и ресурси	83
2.2. Демографско-социјални аспект развоја и мрежа насеља	84
2.2.1. Становништво и социјални развој	84
2.2.2. Смернице развоја и уређење мреже насеља и утицаји урбаних центара и коридора	84
2.3. Привредне делатности	85
2.3.1. Развој и размештај привредних активности	85
2.3.2. Развој пољопривреде	87
2.3.3. Развој шумарства и ловства	91
2.3.4. Развој туризма	92
2.3.5. Развој рударства.....	96
2.4. Саобраћај и инфраструктурни системи	96
2.4.1. Саобраћај (и гранични прелази)	96
2.4.2. Енергетска инфраструктура и обновљиви извори енергије	97
2.4.3. Телекомуникациона инфраструктура	100
2.5. Заштита животне средине, предела, природних и културних добара.....	101
2.5.1. Заштита животне средине.....	101
2.5.2. Заштита природних и предеоних вредности.....	105
2.5.3. Заштита непокретних културних добара.....	107
2.5.4. Организација простора од интереса за одбрану и ванредне ситуације.....	110

IV ПРЕДЛОГ НАМЕНЕ ПРОСТОРА И НАЧИНА СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА.....

1. Правни и институционални оквир примене.....	111
2. Употреба и основна намена простора.....	111
2.1. Намена простора са становишта пловног пута.....	112
3. Начин спровођења Просторног плана.....	113
3.1. Предлог приоритета са становишта пловног пута.....	113
3.2. Предлог приоритета са становишта водопривреде.....	113
3.3. Смернице за спровођење Просторног плана.....	114

Списак табела:

<i>Табела I-1. Кретање броја становника у периоду 1981-2002. године.....</i>	28
<i>Табела I-2. Величинска структура насеља на подручју Просторног плана.....</i>	30
<i>Табела I-3. Заштићена подручја површине веће од 1 ha.....</i>	32
<i>Табела I-4. Систематизација броја и стања категоризованих, регистрованих и добара која уживају претходну заштиту, према зонама.....</i>	36
<i>Табела I-5. Синтезна SWOT анализа.....</i>	49
<i>Табела III-1. Коте које се морају одржавати на ушћу Нере (контролне тачке на почетку заједничке деонице успора).....</i>	77
<i>Табела III-2. Оквирне Локације наутичких прихватних пунтова - I фаза.....</i>	95
<i>Табела III-3 Пројекти ветроелектрана у обухвату и окружењу Просторног плана.....</i>	99

Графички прилози:

- Тематска карта број 1. „Концепција развоја посебне намене“ у размери 1:200 000; и
- Тематска карта број 2. „Спровођење плана“, у размери 1:200 000.

УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

На основу Одлуке о изради Просторног плана подручја посебне намене међународног пловног пута Е80 - Дунав - Паневропски коридор VII- ("Службени гласник РС", број 03/2010), закључен је уговор о изради Концепта Просторног плана подручја посебне намене међународног пловног пута Е80 – Дунав - Паневропски коридор VII- (у даљем тексту: Просторног плана) између Републичке агенције за просторно планирање (број 404-143-9/2010-01 од 11.05.2010. године) као НАРУЧИОЦА, и Института за архитектуру и урбанизам Србије (број 477 од 14.05.2010. године) и Јавног предузећа Завод за урбанизам Војводине (број 1050 од 14.05.2010. године) као ИЗВРШИЛАЦА.

Просторни план је усклађен са Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, 72/09 и 81/09-исправка, 64/10-УС), Правилником о садржини, начину и поступку израде планских докумената („Службени гласник РС“, бр. 31/10 и бр. 69/2010), Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС“, 73/2010), Законом о водама („Службени гласник РС“, 14/2010), Законом о заштити животне средине („Службени гласник РС“, број 72/2009), Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС“, 135/04, члан 5 и др.), Законом о регионалном развоју („Службени гласник РС“ бр. 51/09 и бр. 30/10), Законом о заштити природе („Службени гласник РС“ 36/09), Законом о туризму („Службени гласник РС“, 36/09), одредбама Закона о Просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС“, 13/96) и одредбама Предлога закона о Просторном плану Републике Србије (2010), Уредбом о утврђивању Водопривредне основе Републике Србије („Службени гласник РС“, број 11/02), актуелним одлукама и стратегијама Владе Републике Србије (Одлука о одређивању пристаништа за међународни саобраћај, „Службени гласник РС“, 14/2010, и др.) и другим нормативним актима и документима који се односе на проблематику из предмета Просторног плана.

Овај елаборат представља Концепт Просторног плана (радна верзија), као прве фазе израде Просторног плана. Концепт Просторног плана је заснован на анализи постојеће документације и експертизама урађеним за све области од значаја за планско подручје и дефинисање планских решења. Концепт Просторног плана садржи: I Полазне основе (са синтезним приказом анализе и оцене стања, ограничења и потенцијала и др.); II Принципе и циљеве просторног развоја подручја посебне намене; III Општу концепцију и пропозиције просторног развоја подручја посебне намене (са посебним, секторским, концепцијама развоја за све области од значаја за дефинисање планских решења, као и освртом на утицаје предметне посебне намене пловног пут Дунава на развој појединих области, израженим конфликтима, предлозима за решење конфликта и др.); IV Предлог намене простора и начина спровођење плана. Концепт Просторног плана је урађен у ГИС окружењу заснованом на ESRI технологији (ArcGIS 9x). Упоредо са Концептом Просторног плана припремљена је и Студијско-документациона основа Концепта Просторног плана (радна верзија), која је заснована на анализи постојеће документације, пристиглим условима и мишљењима надлежних органа и организација, студијама и секторским експертизама и др. У експертизама Студијско-документационе основе обухваћено је подручје Просторног плана, као и делови других подручја, који су опредељени функционално-просторним захтевима развоја појединих инфраструктурних система и привредних делатности, од ширег друштвено-економског значаја, као и обухватом природних добара и туристичких регија/дестинација утврђених Просторним планом Републике Србије.

Програмска и техничка документација за коридор пловног пута Дунава, коришћена при изради Просторног плана, имала је задовољавајући квалитет и потребан степен детаљности, што је било значајно за квалитет понуђених планских решења, с обзиром на приоритет уређења и опремања овог пловног пута. Концептуална решења Просторног плана за коридор пловног пута утврђена су са већим степеном детаљности у односу на деонице коридора других магистралних инфраструктурних система (аутопутева, железничких пруга, гасовода, оптичких каблова, пловних канала и др) који се, углавном, укрштају са коридором пловног пута Дунава. Концептом Просторног плана су назначене целине и основне смернице за разраду на нивоу регулационог плана за коридор пловног пута Е80 - Дунав, које обухватају приоритетне секторе коридора пловног (уска грла са ограничењима за пловидбу), а по потреби и друге секторе пловног пута, као и делове коридора пловног пута са пратећим инфраструктурним објектима и садржајима где за то постоји потреба (луке, терминале, пристаништа, марине и друге објекте у функцији пловног пута и укрштања са мрежом пловних путева).

Непосредан циљ израде Просторног плана је допринос уређењу, развоју и заштити Дунава као првенствено **пловног**, али и **еколошког**, **културног** и **туристичког**, коридора. Кључне одреднице Просторног плана су усмерене ка: постизању већег степена конкурентности и квалитета пловног пута Дунава, односно пратећих садржаја у функцији пловно-наутичког пута; остваривању бржег уређења пловног пута Дунава према међународним стандардима, у складу са начелима европске саобраћајне политике у домену речног и мултимодалног-комбинованог транспорта; успостављању равнотеже између пловног и других начина превоза, као кључа успешне стратегије одрживог саобраћајног развоја; стварању предуслова за реализацију развојних интереса на подручју Паневропског коридора VII, у оквиру саобраћајних, економских, културних и других облика интеграција у европске развојне токове. У тим условима први задатак Просторног плана је да понуди концептуалне основе за интегралан и уравнотежен просторни развој Дунава као Паневропског коридора VII, односно просторно-планска решења која ће омогућити очување вредности и валоризацију потенцијала овог коридора, као дела Подунавља у Србији, за развој локалних заједница у приобалном појасу, са адекватно прилагођеним системом управљања развојем, заштитом животне средине, применом речних информационих сервиса и др. Концептом Просторног плана су сагледани и евалуирани потенцијали, ограничења и начини решавања конфликта у просторном развоју коридора VII, посебно са аспеката утицаја пловног пута Дунава, саобраћаја, водопривреде, туризма, рударства, енергетике, индустрије и др, на одрживо коришћење природних и створених ресурса.

Концепт Просторног плана садржи текстуални део са 8 табела и графички део са два тематска графичка приказа планских решења и то:

- Тематска карта број 1. „Концепција развоја посебне намене“ у размери 1:200 000; и
- Тематска карта број 2. „Спровођење плана“, у размери 1:200 000.

По обављеној стручној контроли радне верзије Концепта Просторног плана биће припремљена финална верзија, чија ће одређења и налази представљати основ за израду Нацрта Просторног плана, односно утврђивање приоритета за уређење пловног пута Дунава и пратећих инфраструктурних објеката и садржаја у његовој функцији, мера за примену Просторног плана и финализацију разраде Просторног плана на нивоу регулационог плана.

У припреми и изради Концепта просторног плана успостављена је сарадња са стручним и другим институцијама и организацијама, као и предузећима који имају надлежности на планском подручју. Остварена је сарадња са Министарством одбране, Заводом за заштиту природе Србије, Покрајинским заводом за заштиту природе, Републичким заводом за заштиту споменика културе, Покрајинским заводом за заштиту споменика културе и др, у оквиру које су добијени услови за израду Просторног плана. Успостављена је и успешна сарадња са Дирекцијом за унутрашње пловне путеве Републике Србије (у даљем тексту: Пловпут), чија ће улога посебно бити изражена у процесу имплементације планских решења.

I ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

1. ОБУХВАТ И ГРАНИЦА ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1.1. ПОЛОЖАЈ И ОСНОВНЕ ОДЛИКЕ ПЛАНСКОГ ПОДРУЧЈА

Река Дунав својим географским и стратешким положајем повезује Источну и Западну Европу. Са рекама Рајном и Мајном и каналом Рајна-Мајна-Дунав, представља окосницу мреже унутрашњих пловних путева Европе. Средишњи положај Републике Србије у току Дунава даје јој посебан значај у коришћењу и унапређењу међународног и регионалног водног саобраћаја.

Подручје Просторног плана заузима део Подунавља у Републици Србији и обухвата делове територије Аутономне Покрајине Војводина и Централне Србије (односно делове статистичких региона Војводине, Београда и Јужне и Источне Србије) који су у непосредном контакту са Дунавом. У физичко-географском погледу, подручје Просторног плана обухвата мањи део басена Дунава у Србији, са коридором међународног пловног пута на сектору од Бездана до ушћа Тимока (дужине 588 km) и зоном његовог непосредног залеђа, од којих су гранични делови према Републици Хрватској на северозападу (у дужини од 137,6 km) и Републици Румунији на североистоку (у дужини 229,4 km). Подручје Просторног плана одликује висинска амплитуда пловног пута Дунава која износи око 53 m, и креће се од 81 m н.в., на улазу Дунава у Србију из Мађарске, око 1433. речног km (у даљем тексту: p.km), до 28 m н.в., на ушћу Великог Тимока, на излазу Дунава из Србије ка Бугарској (на 845 p.km), што је уједно и најнижа тачка у Републици.

Подручје Просторног плана одликују специфичне намене од значаја за утврђивање планских решења и то: основне посебне намене - **Паневропски водни транспортни коридор VII Дунав и остала водопривредна инфраструктура**; као и остале посебне намене (углавном у сегментима) - природне, туристичке и културне вредности, инфраструктурне системе, привредне зоне, гранични прелази, гранични појас према Републици Хрватској и Републици Румунији; и др.

Подручје Просторног плана пролази кроз зону највеће концентрације становништва и привреде у Србији. Непосредно окружење подручја Просторног плана се састоји од различитих урбаних, демографских и економских структура које одражавају регионалне диспаритете, од највећих градских центара Београда и Новог Сада у којима је концентрисано скоро 80% капитала у држави, преко руралних и пољопривредних области, мреже градова и општина од којих сви поседују специфичне развојне предности и ограничења. У оквиру политике приближавања Европској унији (у даљем тексту: ЕУ), који је постављен као стратешки интерес, морају се створити услови за креирање и развој пловидбе на Дунаву (и другим унутрашњим пловним путевима) у Србији и за интеграцију унутрашње пловидбе са осталим видовима транспорта на међународном, регионалном и локалном нивоу, у чему ће значајан допринос имати решења Просторног плана. Заинтересованост ЕУ за Дунавски коридор, који омогућава интегрисани транспорт роба, представљаће значајну обавезу Србије, али и интерес ЕУ у будућим активностима везаним за унапређење пловног пута на територији Републике Србије.

Пловни пут Дунава је представљао основу за географско дефинисање подручја Просторног плана, али не може бити једини покретач економског развоја Подунавља у Србији. На путу остваривања доприноса пловног пута Дунава економском расту налазе се бројна физичка и институционална ограничења и развојни конфликти, па је сагледавање могућности и утврђивање инструмената за њихово превазилажење један од приоритета Просторног плана, посебно са аспеката рационалног уређења и коришћења коридора пловног пута, заштите природних амбијенталних целина и културног наслеђа.

1.2. ТЕРИТОРИЈАЛНИ ОБУХВАТ ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Просторни план подручја посебне намене међународног пловног пута Е80 - Дунав, обухвата подручје водног паневропског коридора VII (сектор кроз Србију) утврђеног Просторним планом Републике Србије.

Просторним планом обухваћени су:

- 1) коридор пловног пута Е80 - Дунав, укупне дужине око 588 km и то:
 - (а) деонице коридора пловног пута (од улаза у Србију из Мађарске до излаза из Србије ка Бугарској) дужине око 495,00 km и ширине од око 150 m до око 5200 m, које обухватају трасу пловног пута са заштитним појасевима и то: **непосредним** са трасом међународног пловног пута (ширине до 200 m); и **ширим** са акваторијом уз пловни пут, пратећим садржајима (као што су луке, терминали, пристаништа, марине, бране, уставе и преводнице, пратећи сервиси и други објекти који су у функцији водног саобраћаја, местима укрштања са мрежом пловних путева) и водним земљиштем (на свим брањеним површинама уз ток Дунава које обухватају простор унутар насипа, као и простор не мањи од 100 m од ножице насипа на унутрашњој, брањеној страни) односно, речним адама и приобалним појасом који је под посебним режимом уређивања и коришћења;
 - (б) деонице пловног пута на подручју Генералних урбанистичких планова кроз градове, дужине 81 km и ширине од око 300 m до око 3700 m, и то: Новог Сада (Јединци-Петроварадин, дужине око 12,00 km), Београд (Батајница-Ритопек, дужине око 44 km), Панчево (Панчево-Војиловица 2, дужине око 10,00 km) и Смедерево (Сеоне – Смедерево, дужине око 15 km), које обухватају трасу са непосредним заштитним појасом и ширим заштитним појасом са акваторијом, пратећим садржајима и водним земљиштем (на свим брањеним површинама и простором не мањим од 50 m од ножице насипа); и
 - (с) деонице пловног пута, на делу подручју општина Апатин и Бачка Паланка, дужине 12 km и ширине од око 400 m до око 1500 m, и то; на подручју општине Апатин (кроз катастарску општину, односно подручје урбанистичког плана Апатина, дужине око 5,00 km) и општине Бачка Паланка (кроз катастарске општине Бачка Паланка Град, Бачка Паланка и Нова Паланка, односно подручје урбанистичког плана Бачке Паланке дужине око 7,00 km), које обухватају трасу са непосредним заштитним појасом и ширим заштитним појасом са акваторијом, пратећим садржајима и водним земљиштем;
- 2) деонице постојећих и планираних коридора магистралних инфраструктурних системима са трасом и заштитним појасевима (непосредним и ширим) који су у обухвату планског подручја и то: аутопута¹ (укупне ширине 700 m, односно 150 m на подручју Генералног урбанистичког плана кроз град Београд), железничке пруге (укупне ширине 250 m), гасоводи (укупне ширине 200 m), оптички каблови (укупне ширине 4 m), и пловних путева (ширине око 300 m); и
- 3) зона непосредног утицаја коридора пловног пута - простор између пловног пута и најближих атара насеља и појединих зона магистралних инфраструктурних система, који су у физичкој или функционалној вези са коридором пловног пута, изузев на подручју делова градова Новог Сада, Београда, Панчева и Смедерева као и делова општина Апатин и Бачка Паланка где се обухват Просторног плана своди на коридор пловног пута Е80 - Дунав из тачке 1) (б) и (с) овог става.

Подручје Просторног плана обухвата простор површине од око 4510 km² на деловима територије:

- града СОМБОРА: целе катастарске општине Бачки Моноштор, Бездан и Колут;
- општине АПАТИН: целе катастарске општине Сонта и Купусина; и део катастарске општине Апатин;
- општине ОЦАЦИ: целе катастарске општине Каравуково и Богојево;
- општине БАЧ: целе катастарске општине Бачко Ново Село, Плавна, Бођани и Вајска;
- општине БАЧКА ПАЛАНКА: целе катастарске општине Челарево и Младеново; и делове катастарских општина Бачка Паланка Град, Бачка Паланка и Нова Паланка;
- општине БАЧКИ ПЕТРОВАЦ: целу катастарску општину Гложан;
- општине БЕОЧИН: целе катастарске општине Баноштор, Черевих, Раковац, Беочин, Нештин и Сусек;
- града НОВОГ САДА: целе катастарске општине Бегеч, Ковиљ и Футог; и делове катастарских општина Нови Сад 1, Нови Сад 2, Нови Сад 3, Петроварадин, Сремска Каменица, Јединци и

¹ Просторним планом подручја посебне намене међународног пловног пута Е80 - Дунав, поштују се одређења Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш („Службени гласник РС“, број 69/03) и Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Суботица („Службени гласник РС“, број 69/03), у погледу ширине заштитних појасева магистралних инфраструктурних система.

Ветерник (које се налазе на подручју Генералног урбанистичког плана Новог Сада) као и делове катастарских општина Лединци, Петроварадин и Ветерник (које се налазе ван подручја Генералног урбанистичког плана Новог Сада);

- општине СРЕМСКИ КАРЛОВЦИ: целу катастарску општину Сремски Карловци;
- општине ТИТЕЛ: целе катастарске општине Гардиновци, Лок и Тител;
- општине ИНЂИЈА: целе катастарске општине Стари Сланкамен, Нови Сланкамен, Бешка, Крчедин и Чортановци;
- града ЗРЕЊАНИНА: целе катастарске општине Чента и Книћанин;
- општине СТАРА ПАЗОВА: целе катастарске општине Нови Бановци, Стари Бановци, Белегиш и Сурдук;
- града ПАНЧЕВА: целу катастарску општину Иваново; и делове катастарских општина Војиловица 2 и Панчево (које се налазе на подручју Генералног урбанистичког плана Панчева);
- општине КОВИН: целе катастарске општине Скореновац, Ковин, Гај и Дубовац;
- општине БЕЛА ЦРКВА: целу катастарску општину Банатска Паланка 2;
- града БЕОГРАДА: делове катастарских општина Ритопек, Винча, Земун, Земун Поље, Батајница, Нови Београд, Палилула, Велико Село, Вишњица, Крњача, Борча, Овча и Ковилово и Стари Град (које се налазе на подручју Генералног урбанистичког плана Београда) као и део катастарске општине Ковилово (који се налазе ван подручја Генералног урбанистичког плана Београда);
- општине ПАЛИЛУЛА: целу катастарску општину Бесни Фок;
- општине ГРОЦКА: целе катастарске општине Брестовик и Гроцка;
- града СМЕДЕРЕВА: целе катастарске општине Кулић и Шалинце; и делове катастарских општина Удовице, Сеоне и Смедерево (које се налазе на подручју Генералног урбанистичког плана Смедерева Смедерева);
- града ПОЖАРЕВЦА: целе катастарске општине Петка, Дубравица, Острowo, Костолац Град, Село Костолац и Речица;
- општине ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ: целе катастарске општине Кисилево, Пожежено, Велико Градиште, Острowo, Затоње и Рам;
- општине ГОЛУБАЦ: целе катастарске општине Добра, Брњица, Голубац, Радошевац, Усије и Винци;
- општине МАЈДАНПЕК: целе катастарске општине Тополница, Мосна, Доњи Милановац, Бољетин, Голубиње;
- општине КЛАДОВО: целе катастарске општине Купузиште, Љубичевац, Корбово, Велесница, Брза Паланка, Грабовица, Милутиновац, Вајуга, Ртково, Велика, Врбица, Мала Врбица, Костол, Кладово, Кладушница, Давидовац, Сип, Текија, Петрово Село, Манастирица, Подвршка, Велика Каменица, Речица и Река; и
- општине НЕГОТИН: целе катастарске општине Буковце, Радујевац, Прахово, Душановац, Михајловац, Слатина.

Просторни план садржи, такође смернице и препоруке за усмеравање развоја и планирање коришћења, организације и изградње простора у непосредном окружењу инфраструктурног коридора пловног пута Е80 - Дунав, које обухвата подручје захваћених градова и општина укупне површине од око 5135 km².

1.3. ГРАНИЦА ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Граница подручја Просторног плана дефинисана је границама целих катастарских општина (осим на подручју Генералних урбанистичких планова Новог Сада, Београда, Панчева и Смедерева, као и катастарских општина Апатин, Бачка Паланка Град, Бачка Паланка и Нова Паланка где се поклапа са границом коридора пловног пута), трасом међународног пловног пута², делом државном границом Републике Србије као и Просторним планом Републике Србије, а приказана је на тематским картама и описно.

Концептом Просторног плана се предлаже следећа граница подручја Плана:

- **североисточна граница:** од тромеђе државних граница Републике Србије, Републике Мађарске и Републике Хрватске, око 1433 p.km, на територији катастарске општине Колут, наставља спољном

² За потребе дефинисања појединих делова границе Просторног плана (према Републици Хрватској и Републици Румунији), због функције Пловног пута Дунава, условно су примењени међународни критеријуми који предвиђају да се граница на пловној реци дефинише преко матице реке, односно линије најдубљих тачака речног корита (дуж којих се у овом случају пружа осовина трасе пловног пута Дунава). Просторним планом се није улазило у питања дефинисања државне границе између Републике Србије и Републике Хрватске (у коридору пловног пута, од тромеђе са Републиком Мађарском до Бачке Паланке, где на левој обали Дунава-на српској страни, Хрватска има око 115 km², а Србија на десној обали-хрватској страни око 9 km²), што ће се коначно утврдити кроз уговорно решење спора (по ком би се државна граница на неким деловима пружала дуж леве а неком дуж десне обале, односно ишла „цик-цак“) или судским путем по међународном праву (према резидуалним критеријумима, који предвиђају да се граница на пловној реци дефинише преко матице реке).

границом катастарских општина Бездан, Бачки Моноштор (град Сомбор) и Купусина, односно у наставку се поклапа са границом коридора пловног пута на територији катастарске општине Апатин до пресека са границом катастарске општине Сонта (општина Апатин) којом наставља у правцу истока и поклапа се са спољном границом катастарске општине Богојево и Каравуково (општина Озаци), Вајска, Бођани, Плавна и Бачко Ново Село (општина Бач), и Младеново, односно у наставку се поклапа са границом коридора пловног пута на територији катастарских општина Бачка Паланка Град, Бачка Паланка и Нова Паланка до пресека са границом катастарске општине Челарево (општина Бачка Паланка) којом наставља у правцу истока и поклапа са спољном границом катастарске општине Гложан (општина Бачки Петровац); наставља спољном границом катастарских општине Бегеч, Футог и Ветерник до пресека са западном границом Генералног урбанистичког плана Новог Сада, где се у наставку поклапа са границом коридора пловног пута, до пресека са северном границом катастарске општине Ковиљ, и наставља спољном границом катастарске општине Ковиљ (град Нови Сад); на територији општине Тител поклапа се са границом катастарских општина Гардиновци, Лок и Тител, након чега наставља границом катастарских општина Книћанин и Чента (град Зрењанин), односно Бесни Фок и Ковилово до пресека са северном границом Генералног урбанистичког плана Београда, где се у наставку поклапа са границом коридора пловног пута (град Београд), до пресека са западном границом Генералног урбанистичког плана Панчева, где се у наставку поклапа са границом коридора пловног пута, до границе са катастарском општином Иваново, и даље наставља спољном границом катастарске општине Иваново (град Панчево); у наставку се поклапа са спољним границама катастарских општина Скореновац, Ковин, Гај и Дубовац (општина Ковин) и Банатска Паланка 2 (општина Бела Црква) до границе са Републиком Румунијом у близини р.км 1075, одакле наставља низводно, поклапајући се са непосредним заштитним појасом, односно левом ивицом трасе пловног пута до тремеђе државних граница Републике Србије, Републике Румуније и Републике Бугарске, око р.км 845, на подручју катастарске општине Буковче (општина Неготин); и

- **југозападна граница:** од тремеђе државних граница Републике Србије, Републике Мађарске и Републике Хрватске, око 1433. р.км, на територији катастарске општине Колут (град Сомбор) одакле наставља низводно, поклапајући се са непосредним заштитним појасом, односно левом ивицом трасе пловног пута до пресека границе Републике Србије и Републике Хрватске на територији катастарске општине Нештин (општина Бачка Паланка); наставља спољним границама катастарских општина Нештин (општина Бачка Паланка), Сусек, Баноштор, Черевих и Раковац (општина Беочин) и Лединци до пресека са јужном границом Генералног урбанистичког плана Новог Сада, где се у наставку поклапа са границом коридора пловног пута до пресека са источном границом Генералног урбанистичког плана Новог Сада, којом наставља до пресека са границом катастарске општине Петроварадин (град Нови Сад), одакле се у наставку поклапа се спољним границама катастарске општине Сремски Карловци (општина Сремски Карловци); наставља спољном границом катастарских општине Чортановци, Бешка, Крчедин, Стари и Нови Сланкамен (општина Инђија), Сурдук, Белегиш, Стари и Нови Бановци (општина Стара Пазова) до пресека са западном границом Генералног урбанистичког плана Београда, где се у наставку поклапа са границом коридора пловног пута до пресека источне границе Генералног урбанистичког плана Београда, са границом катастарске општине Гроцка (град Београд), и поклапа се спољним границама катастарских општина Гроцка и Брестовик до пресека са западном границом Генералног урбанистичког плана Смедерева (општина Гроцка); у наставку се поклапа са границом коридора пловног пута до пресека са источном границом Генералног урбанистичког плана Смедерева, одакле наставља спољним границама катастарских општина Шалинце и Кулич (град Смедерево), Дубравица, Петка, Костолац Град, Село Костолац и Речица (град Пожаревац), Затоње, Кисилево, Велико Градиште и Пожежено (општина Велико Градиште), Винци, Усије, Радошевац, Голубац, Брњица и Добра (општина Голубац), Бољетин, Доњи Милановац, Мосна, Тополница (обилазећи залив Поречке реке) и Голубиње до пресека са границом катастарске општине Брза Паланка (општина Мајданпек); наставља спољном границом катастарских општине Брза Паланка и Купузиште (општина Кладово), Слатина, Михајловац, Душановац, Прахово, Радујевац и Буковче (општина Неготин) до тремеђе државних граница Републике Србије, Републике Румуније и Републике Бугарске, око р.км 845, на подручју катастарске општине Буковче (општина Неготин).

Границе коридора приоритетних деоница пловног пута ближе ће се утврдити Нацртом Просторног плана, односно разрадом Просторног плана на нивоу регулационог плана.

1.4. ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Посебне намене подручја Просторног плана које су од директног значаја за утврђивање планских решења су:

- **деоница Паневропског водног транспортног коридора VII Дунав**, кроз Србију (са значајним али истовремено и мало искоришћеним потенцијалима међународног пловног пута E80 - Дунав и потпуно неискоришћеним наутичким потенцијалима Дунава) који се пружа правцем северозапад-југоисток у дужини од око 588 km (што је четвртина укупне дужине пловног пута који износи око 2415 km); представља једини водни коридор (од десет паневропских коридора девет су железнички и друмски) и основу унутрашњих пловних путева, а заједно са Рајном и Мајном то је најважнији водни пут на континенту који повезује Црно са Северним морем; пловни пут Дунава кроз Србију, представља кључну деоницу средњег Подунавља у домену речног и мултимодалног-комбинованог транспорта, и најатрактивнију наутичку деоницу на целом току Дунава; уређењем и опремањем пратећим садржајима (по европским стандардима) и остваривањем боље везе са коридором X (у домену железничког и друмског транспорта), постићи ће се већа конкурентности и квалитет водног пута Дунава; и
- **остала водопривредна инфраструктура**, у функционалној вези са Дунавом, која се ослања на хидроенергетске потенцијале, две постојеће хидро електране (у даљем тексту ХЕ), „Ђердап I“ и „Ђердап II“, као и евентуална могућност изградње реверзибилне ХЕ „Ђердап III“, системе и објекте за заштиту од вода и заштиту вода, изворишта вода и др.;

Остале посебне намене, које се присутне у сегментима, на подручју Просторног плана, у приобалном појасу (у оквиру шире зоне заштите пловног пута) и зони непосредног утицаја коридора пловног пута су:

- природне вредности (националног и међународног значаја) са 35 заштићених подручја и око 20 у поступку/планираних за заштиту, које захватају око 25% површине Плана, 80 km² акваторије и око 260 километара обале Дунава;
- туристичке вредности Дунава (националног и међународног значаја) представљају један од примарних туристичких простора (који интегрише најзначајније туристичке кластере Србије) и који се састоји од Горњег Подунавља (туристичко еколошке зоне), Средњег Подунавља (туристичко-урбано-привредне зоне) и Доњег Подунавља (туристичко-историјске зоне) са акваторијом у којој се налазе 53 аде и 10 сталних спрудова, што представља посебно атрактивне ресурсе за наутичаре на рекреативној пловидби Дунавом;
- културне вредности, од археолошких налазишта из периода неолита (Старчево, Винча, Лепенски вир и др.), Римског пута на Ђердапу и римских утврђења (Viminacium, Diana и др.); средњовековних утврђења (Бач, Петроварадин, Београд, Смедерево, Голубац Рам, Кладово Смедерево и др.), од значаја не само за Србију већ и подунавске земље и Светску баштину;
- зоне укрштања са Паневропским друмским коридором X (посебно аутопутем код Бешке и Београда) и другим инфраструктурним системима (железничком пругом, гасоводом, продуктоводом, оптичким кабловима);
- зоне са значајним резервама минералних ресурса и развијеним рударством (посебно Костолачки лигнитски басен, потенцијални Ковински лигнитски басен и др);
- зоне са потенцијалима за коришћење обновљивих извора енергије, посебно енергије ветра;
- зоне великих загађивача животне средине (привредни комплекси – рафинерије, хемијске индустрије, пристаништа и др, као и велики урбани центри, регионалне и бројне друге депоније) без адекватног третмана отпадних вода;
- вредни пољопривредни и шумски ресурси који се простиру, како у руралним, тако и у урбаним али и еколошки осетљивим деловима коридора Дунава;
- зоне (потенцијално) значајних капиталних улагања, у погледу развоја логистичких центара и комбинованих видова транспорта, што ће у значајној мери утицати на привлачење директних страних инвестиција;
- зоне специјалне намене са постојећим и планираним граничним прелазима и дугим граничним појасом према Републици Хрватској и Републици Румунији у дужини од око 367 km, и др.

2. ОБАВЕЗЕ, УСЛОВИ И СМЕРНИЦЕ ИЗ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ДРУГИХ РАЗВОЈНИХ ДОКУМЕНАТА³

2.1. ПРОСТОРНИ ПЛАН РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

("Службени гласник Републике Србије", број 13/96)

Просторним планом Републике Србије (у даљем тексту ППРС) предвиђено је доношење просторних планова подручја посебне намене, у Поглављу VII ППРС о *Примени и спровођењу ППРС*, у одредбама „Доношење просторних планова за уже просторне целине“ предвиђена је израда просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Дунава. Такође као посебан плански документ предвиђена је израда просторног плана подручја посебне намене за Дунавско-савски појас. За подручје овог Просторног плана посебно су релевантни следећи циљеви, мере и планска решења ППРС:

- Поглавље II2. о *Плану коришћења и заштити шума, шумских земљишта и ловних подручја*: Планом је извршено просторно – функционално рејонирање ловних подручја (ситна дивљач у Горњем Подунављу и Шумадијско - подунавској зони и крупна дивљач у ловиштима Горњег Подунавља - „Карађорђево“, „Ристовача“, Апатин, Бачки Моноштор);
- Поглавље II3. о *Плану коришћења и заштити вода и водопривредној инфраструктури*: коришћење локалних изворишта подземних и површинских вода; ревитализација постојећих хидромелиорационих система (приобаље Дунава у зони успора од ХЕ Ђердап и подсистеми у оквиру ХС ДТД су најважнији системи за одводњавање) и изградња нових, заштита и унапређење квалитета вода; унапређивање пловидбе на унутрашњим пловним путевима; заштита од водне ерозије; заштита од поплава; спречавања механичког засипања водних акумулација и механичког и хемијског загађивања водотока. У области хидроенергетике резервисан је простор за реализацију хидроелектране на Дунаву - ХЕПС Нови Сад (1.056 GWh);
- Поглавље II4. о *Коришћењу минералних сировина*: алувиони Дунавско-моравског корита издвојени су као једна од зона експлоатације неметаличних сировина (шљунак и песак доброг квалитета);
- Поглавље II5. о *Коришћењу енергетских извора и енергетској инфраструктури*: експлоатација лигнита у Костојачком лигнитском басену (површински копови „Ћириковац“ и „Дрмно“); изградња нових термокапацитета у оквиру ТЕ Костолац; и експериментална експлоатација површинског копа "Ковин";
- Поглавље III5. о *Развоју и размештају индустрије*: међу најповољнијим локационо-развојних потенцијалима налази се приобални Дунавско-савски појас са подунавским индустријским центрима: Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево, Велико Градиште, Прахово, Неготин, Кладово, Апатин, Бачка Паланка;
- Поглавље III6. о *Регионалној подели*: истиче се значај Дунавско-савске осовине привредног развоја;
- Поглавље IV2 о *Пловним путевима*: Препоручено је гарантовање минималних и максималних вредности за пловне дубине, ширине и висине испод мостовских и других конструкција и полупречнике кривина у складу са класама унутрашњих пловних путева (IV, V и VI класа - међународни, I, II и III – национални пловни путеви); систем обележавања пловних путева у функцији безбедности пловидбе; еколошка заштита воде и приобаља; и усклађивање повезивања дунавског и рајнског пловидбеног система; основ развоја водног саобраћаја предвиђен је у четири главне луке - у Београду, Панчеву, Новом Саду и Прахову, којима се додају и међународне луке у Апатину и Смедереву, национална лука Ковин и пристаниште Сомбор (на каналу ДТД), и др.;
- Поглавље VI1. о *Развоју туризма и организацији туристичких простора*: у складу са основним дугорочним циљевима, концептом и критеријумима развоја туризма, подручје Дунава чини важан део туристичке понуде на међународном и националном нивоу; Подунавље припада Централној и Северној туристичкој зони (регије Ђердап, Делиблатска пешчара, Фрушка гора и Горње Подунавље); као транзитни туристички правац међународног ранга, за који су везани главни и остали канали система ДТД, Дунав представља најзначајнији простор за развој водног туризма;
- Поглавље V2. о *Заштити животне средине*: на основу просторно - регионалне диференцијације животне средине, између осталих, дефинисана је и Посавско – подунавска зона, у којој су лоцирани комплекси и објекти, чији је утицај на стање животне средине негативан (хемијска индустрија у Панчеву и Прахову, металургија у Смедереву, и др.); прописане су мере заштите вода Дунава; упућује се на међународну сарадњу подунавских земаља на заштити;

³ Детаљније у форми комплетних извода у Документационој основи Просторног плана.

- Поглавље V3. о *Заштити природних добара*: одређују се подручја заштите посебних природних вредности са режимима коришћења: НП Ђердап, НП Фрушка Гора и Горње Подунавље. Предлаже се стицање међународног статуса заштите за: влажна подручја - упис у Рамсарску листу (делови Горњег и Доњег Подунавља, Ковилско-петроварадински рит, ритови око Панчева и Београда) и НП Ђердап - за упис у Светску листу заштићене природне и културне баштине (UNESCO).

2.2. ПРОСТОРНИ ПЛАН РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

(Предлог закона о ППРС од 2010. до 2020. године, октобар 2010.)

За подручје овог Просторног плана посебно су релевантне следеће одредбе Предлога ППРС:

- Река Дунав представља природну границу Србије - према Хрватској и Румунији. Траса границе на Дунаву углавном иде средином пловног пута, али и прелази на једну или другу страну (гранични спорови). Дунав представља паневропски коридор VII (једини пловни пут од десет коридора) на дужини од 2.414 km (сектор Дунава кроз Србију, од Бездана до Тимока, је дужине 588 km). У погледу пловне саобраћајне инфраструктуре проблеми су: делимично коришћење пловних путева у односу на расположиве капацитете, неповезаност домаћег саобраћаја са пловидбеним путевима у Рајнском и Дунавском систему, лоше стање домаћих лука, пристаништа и флоте (уз негативне ефекте приватизације), запустела мрежа канала ДТД (неопходно повећање проточности ХС), угроженост стратешке позиције на Дунаву, и др. Осим главних лука на Дунаву - Београд (као највећа у Србији и са највећим годишњим прометом робе), Нови Сад, Панчево, Смедерево и Прахово, значај имају још и луке Апатин, Ковин, Бачка Паланка, Богојево, а на Сави Сремска Митровица и Шабац, и Сомбор на ХС ДТД. Предвиђа се унапређење и развој речног транспорта рехабилитацијом унутрашњих пловних путева (са обезбеђењем чишћења, продубљивања, сигнализације и одржавања, реконструкцијом, изградњом и модернизацијом лука и изградњом марина на дунавској пловној мрежи. Концепција развоја лука имаће следеће нивое управљања: јавне луке и пристаништа - од јавног, државног значаја (Нови Сад, Београд и Панчево као систем) и јавне луке од значаја за локалне заједнице; луке за сопствене потребе, које би градила индустријска предузећа; и луке за мале бродове - марине, које би се градиле државним и приватним капиталом;
- Коридор VII представља потенцијал за трансдржавну сарадњу Републике Србије кроз бројне иницијативе које третирају стратешке теме заштите и развоја на подручју Подунавља, еврорегионима и др. Просторна интеграција и функционална повезаност регионалних целина, неопходна је за остварење веће територијалне кохезије и за јачање развојних капацитета. У том погледу дефинисан је и дунавски појас, односно шири простор функционално упућен или повезан на реку Дунав, укључујући и појас дуж реке Саве. Привреда, саобраћај, туризам, културна сарадња и други облици повезивања становништва дуж ове развојне осовине, подржаваће планови и пројекти везани за Коридор VII.⁴
- У подручја угрожене животне средине убрајају се речна пристаништа на Дунаву. Прекогранични утицај одражава се на загађивање вода Дунава (Ђердапског језера). У области заштите животне средине стратешки приоритет је побољшање квалитета површинских и подземних вода. Захтева се израда плана управљања водама за непосредни слив Дунава, изградњу система за прикупљање, одвођење и пречишћавање отпадних вода, и обезбеђење рационалног коришћења воде у индустрији и енергетици увођењем нових технологија и рецикулације.
- Поред природних добара која су стекла међународни статус заштите и уписана у Рамсарску листу (Горње Подунавље), за стицање међународног статуса заштите предлажу се: Ђердапска клисура (Дунав, 1050-950 p.km), Неготинска крајина (Дунав 930-845 p.km,) за упис у Рамсарску листу; Горње Подунавље (Апатинско-моношторски рит) и Ђердап, за упис у Листу резервата биосфере; и Ђердап, за упис у Листу светске баштине UNESCO. Приоритетна културна подручја која треба да уживају посебан третман су: подручје Сремских Карловаца и Петроварадинске тврђаве и приобаље Дунава са старовековним објектима, римским лимесом и средњовековним тврђавама од Београдске тврђаве до Кладова и др.
- У области туризма Горње и Доње Подунавље дефинисани су као туристичке дестинације са мањим учешћем целогодишње понуде. Издвајени су *touring* туристички праваци који у коридору Дунава обухватају: путне *touring* правце - путеви/стазе културе, бициклизма и др.; пловне *touring* правце у функцији наутичког туризма, за шта се предвиђа изградња више речних марина; и др.

2.3. ДРУГИ ПЛАНСКИ ДОКУМЕНТИ

2.3.1. Регионални просторни план административног подручја Београда

(„Службени лист града Београда“, број 10/04)

⁴ У току је израда Регионалног просторног плана аутономне покрајине Војводина, којим је, поред 2928 km² подручја Просторног плана коридора VII Дунав (око 65% површине), обухваћен и већи део дунавског појаса кроз Србију. Поред тога, у току је или у припреми израда осталих регионалних просторних планова који ће детаљније сагледати шири простор који је функционално упућен или повезан на реку Дунав (Регионални просторни план административног подручја Београда, Регионални просторни план подунавског и браничевског округа).

Регионалним просторним планом административног подручја Београда третирано је око 6% територије Просторног плана коридора VII, или око 300 km² (на делу територије града Београда који обухвата деоницу коридора пловног пута од Батајнице до Ритопека). За подручје овог Просторног плана релевантне су и следеће одредбе Регионалног просторног плана административног подручја Београда: одржив просторни развој функција (активности и комуникација) које се односе на дунавски појас; концепт заштите, просторног уређивања и развоја коридора VII представља целину која је заснива на интересима свих дунавских градова, јер својим геостратешким положајем, економским, еколошким и културним потенцијалима Дунав нуди могућност кооперације (умрежавања) његових метропола, чиме се стварају бољи услови за развој транзитног, наутничког, излетничког, ловног и еко туризма и спортског риболова; спровођење различитих стратегија и политика у области заштите и унапређивања простора, уређивања укупног простора Дунава и појединих његових делова према специфичностима (у правном, економском и физичком смислу); стварање услова за развој теретног и путничког саобраћаја; и др. Истакнуто је да Дунавски појас треба да задржи све карактеристике простора у коме доминирају активности везане за потенцијале као што су пољопривреда, рибарство, ловство, туризам, рекреација и сл. Потенцирани су елементи природних вредности, предела и пејсажа уз нужно преплитање са конкурентним економским активностима које неће угрозити њихове особине. Дата је могућност развоја слободних зона као најдинамичнијих форми агломирања делатности (комплементарних функција и компатибилних развојних програма), чиме се иницирана сарадња индустријско-урбаних центара са својим лучко-пристанишним капацитетима (у свим дунавским градовима који чине окосницу дунавског појаса).

2.3.2. Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш („Службени гласник РС“, број 69/03)

Просторним планом подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш је око 0,7% територије Просторног плана коридора VII, или око 34 km² (на делу територије општине Гроцка) третирано као простор инфраструктурног коридора аутопута на којем су утврђени: изграђена (кратка) деоница аутопута Е-75 (М-1), која тангира катастарску општину Гроцка, зона укрштања планиране деонице коридора аутопута-обилазнице Бубањ поток–Винча са Дунавом (мостом) са заштитним појасима као и зона утицаја коридора аутопута. Утврђен је план веза инфраструктурних система са окружењем као и утицај инфраструктурног коридора на животну средину, природна и непокретна културна добра. Утврђене су оквирне површине за магистралне инфраструктурне системе у инфраструктурном коридору. Установљени су режими коришћења простора и правила за уређивање заштитних појасева инфраструктурних система и простора посебне намене.

2.3.3. Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Хоргош-Батајница („Службени гласник РС“, број 69/03)

Просторним планом подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Суботица обухваћено је око 6% територије подручја Просторног плана коридора VII, или око 263 km² (на деловима територије општине Инђија и Нови Сад) третирано као простор инфраструктурног коридора аутопута на којем су утврђени: изграђена деоница аутопута Е-75 која пролази кроз катастарске општине Бешка и Ковил са заштитним појасима као и зона утицаја коридора аутопута; зона укрштања коридора са Дунавом (постојећим и планираним мостом); пратећи објекти у функцији аутопута и корисника саобраћаја, план веза инфраструктурних система са окружењем као и утицаји инфраструктурног коридора на животну средину, природна и непокретна културна добра. Водни саобраћај је истакнут као врло важан сегмент будућег привредног а нарочито туристичког развоја овог простора (мултимодалност, изградња појединих капацитета пристаништа, као и капацитета наутничког туризма), што ће се детаљније утврдити кроз валоризацију потенцијала међународног пловног пута реке Дунав.

2.3.4. Просторни план подручја Националног парка "Ђердап" („Службени гласник РС“ бр. 34/89)

Просторним планом подручја Националног парка „Ђердап“ 19% територије Просторног плана коридора VII, или око 852 km² (на деловима територија општина Голубац, Мајданпек и Кладово), третирано је као простор посебних природних и културних вредности, на ком су утврђене зоне заштите I и II степена и заштитна зона са активностима туризма, спорта и рекреације. Утврђена су планска решења у домену: усклађивања развоја и заштите природних вредности и непокретних културних добара; развоја шумарства и пољопривреде; развоја мреже и функције насеља и туристичких центара (са примарним центром Доњим Милановцем); развоја супраструктуре и инфраструктуре која повезује београдски, подунавски и зајечарски регион (пута I реда бр. 25/1 - Ђердапске магистрале и бр. 24 Кучево-Мајданпек-Неготин); и др. Функција

туризма је дефинисана као компатибилна основној намени уз смернице за: развој друмског и водног саобраћаја и његовог повезивања са туристичко-рекреативним локалитетима; развој целогодишње рекреативно-спортске понуде у простору и уређење обале (путничка пристаништа, марине за пловила, пристаништа за чамце, наутички центри); стимулисање домаћинства за развој сеоског туризма и др. Као примарна, утврђена је дунавска осовина развоја, а као секундарна осовина развоја на потезу Доњи Милановац-Мајданпек.

2.3.5. Просторни план подручја посебне намене Националног парка „Фрушка гора“

(„Службени лист АПВ“, број 16/04)

Просторним планом подручја посебне намене Националног парка „Фрушка гора“ 7% територије Просторног плана коридора VII, или око 316,82 km² (на деловима територија општина Инђија и Сремски Карловци и града Новог Сада), третирано је као простор посебних природних, културно-историјских и туристичких вредности, на ком су утврђене зоне заштите I, II и III степена, као и зоне од интереса за развој туристичко рекреативних активности. Утврђена су правила: коришћења, уређења и заштите природе, пољопривредног, шумског земљишта и др.; и уређења и одрживог просторног развоја (мреже насеља и становништва, руралних подручја, привредних делатности, јавних служби, инфраструктурних система и др.). У односу на простор Фрушке горе, водни саобраћај је ободно присутан на Дунаву. Предвиђено је интензивније коришћење пловног пута посебно у туристичко-рекреативне сврхе, што условљава реконструкцију и изградњу одговарајуће инфраструктуре, као и ревитализацију постојећих и изградњу нових путничких пристаништа и марина са пратећим садржајима, у складу са европским стандардима.

2.3.6. Просторни план подручја посебне намене специјалног резервата природе „Делиблатска пешчара“

(„Службени лист АПВ“ бр. 8/06)

Просторним планом подручја посебне намене специјалног резервата природе „Делиблатска пешчара“ 5% територије Просторног плана коридора VII, или око 233 km² (на делу територије општине Ковин), третирано је као простор посебних природних и туристичких вредности, на ком су утврђене зоне заштите I, II и III степена. Утврђена су правила: коришћења, уређења и заштите природе и уређења и одрживог просторног развоја (мреже насеља, становништва, инфраструктурних система и др.).

2.3.7. Просторни план подручја посебне намене специјалног резервата природе „Стари Бегеј-Царска Бара“

(„Службени лист АПВ“ бр. 8/09)

Просторним планом подручја посебне намене специјалног резервата природе „Стари Бегеј-Царска Бара“ 1% територије Просторног плана коридора VII, или око 50 km² (на делу територије града Зрењанина), третирано је као простор посебних природних вредности, на ком су утврђене зоне заштите I, II и III степена. Утврђена су правила: коришћења, уређења и заштите природе и уређења и одрживог просторног развоја (туризма и локалних комплементарних активности, становништва, инфраструктурних система и др.).

2.3.8. Просторни план подручја посебне намене дела индустријске зоне сектор североисток у Смедереву

(„Сл. гласник РС бр. 68/10“)

Просторним планом подручја посебне намене дела индустријске зоне сектор североисток у Смедереву је око 0,005% територије Просторног плана коридора VII, или око 0,2 km² (на делу територије Генералног урбанистичког плана Смедерева) третирано као простор приобаља Дунава са насипом и теретном луком за потребе снабдевања рудом производних погона „US Steel“ Србија (између реке Дунав на северу и новопланиране Рафинерије Смедерево на југу). Лука је у почетној фази, а њена пуна функционална изградња и оспособљеност се очекује у наредном периоду, у складу са потребама железаре, односно стања на тржишту челика. Утврђена су правила уређења, опремања и коришћења грађевинског земљишта, дате су смернице за рационално коришћење и очување природних ресурса, заштиту животне средине, и стварање планског основа за реализацију планиране рафинерије (ван обухвата Просторног плана коридора VII).

2.3.9. Регионални просторни план Тимочке крајине

(Нацрт просторног плана, октобар 2010. године)

Регионалним просторним планом Тимочке крајине је обухваћено око 24% територије Просторног плана коридора VII, или око 1099 km² (на деловима територије општина Мајданпек, Кладово и Неготин)

третирано у смислу постизања већег степена функционалне интегрисаности, како у оквиру простора Тимочке крајине, републичког простора (са суседним функционалним подручјима) и са међународним окружењем. Интеграцији погодују саобраћајно-географски положај и планирани развој инфраструктурних и водопривредних система, као и даљи развој индустрије прераде руда са пратећим делатностима, што ће се одразити и на осовине регионалног и субрегионалног развоја подручја, а посебно на поједине урбане и индустријске центре, енергетски комплекс, туристичке регије, као и друга подручја посебне намене. За подручје овог Просторног плана релевантне су и следеће одредбе Нацрта Регионалног просторног плана Тимочке крајине: просторно функционални утицаји који су успостављени између центара различитог хијерархијског ранга опредељују формирање тимочке развојне осовине (као примарног регионалног функционално-урбаног система) на правцу Ниш – Књажевац - Зајечар - Неготин – Кладово; од подједнаке важности за привредну и саобраћајну интеррегионалну интеграцију подручја су и правци Мајданпек - Доњи Милановац - Кладово, Бор - Доњи Милановац, Кладово - Брза Паланка - Неготин и др; основни принципи просторног развоја - унапређење и одржива животна средина, заштита, уређење и одрживо коришћење природног и културног наслеђа, просторно-функционална интегрисаност и трансгранично повезивање свих градова на Дунаву, унапређење и повећање саобраћајне ефикасности и сл; подстицање развоја пољопривреде, туризма, рекреације и сл, уређење пловно-наутичког коридора и иницирање трансграничних програма; развој речног саобраћаја, повећањем ефикасности и унапређењем технологије у превозу робе и путника, повезивањем са путном и железничком мрежом, и усклађивањем са потребама развоја привреде и насеља у близини пловно-наутичког пута и др; међународна сарадња у погледу развоја инфраструктурних система (развој хидро-енергетских система „Ђердап 1“, „Ђердап 2“ и потенцијално „Ђердап 3“, те пловног пута Е80), очувања природних ресурса и одрживог развоја, заједничког наступа код ЕУ и других релевантних међународних асоцијација за реализацију развојних програма, привредне и друге сарадње и јачање партнерства на свим нивоима.

2.3.10. Просторни план подручја посебне намене система продуктовода кроз Србију (Сомбор-Нови Сад-Панчево-Београд-Смедерево-Јагодина-Ниш) (Концепт просторног плана, 2010. године)

Просторним планом подручја посебне намене система продуктовода кроз Србију, део територије Просторног плана коридора VII (приликом укрштања са Дунавом), третиран је као појас енергетског инфраструктурног система за цевоводни транспорт нафтних деривата. За подручје овог Просторног плана релевантне су следеће одредбе Просторног плана подручја посебне намене система продуктовода кроз Србију: логистички центар система је у Панчеву у оквиру рафинерије Панчево (одакле полазе два крака, северни према Новом Саду и Сомбору, и јужни према Смедереву и Нишу), локације терминала, посебно у Београду (могуће локације Горњи Земун, Велико Село, Лештане) и Смедереву (у близини стоваришта НИС-а, узводно од ковинског моста, на десној обали, наспрам Смедеревске аде); траса продуктовода са две деонице испод корита Дунава (подбушивањем) код Смедерева и Београда.

2.4. РЕЛЕВАНТНИ ДОКУМЕНТИ

2.4.1. Кључне међународне конвенције и стратегије од значаја за просторни развој и уређење коридора VII

У процесу просторног развоја и уређења коридора VII и интеграције са земљама дунавског слива, Република Србија ће морати да примењује стратешке европске документе, посебно европску политику просторног/територијалног развоја (Територијална агенда ЕУ као наставак Перспективе просторног развоја ЕУ - ESDP, Водећи принципи за одржив просторни развој европског континента), Гетеборшку стратегију и стратегију Европа 2020 (Стратегија за мудар, одржив и инклузиван раст, као замена за Лисабонску стратегију), као и бројне споразуме и конвенције (међународне, европске, трансграничне и прекограничне). Према Територијалној агенди ЕУ, која се заснива на три главна циља ESDP-а (међу којима је и „обезбеђивање приступа инфраструктури и знању“), квалитетна транспортна мрежа је један од главних предуслова за успостављање равномерног и полицентричног просторног развоја, као и социјалне и економске кохезије. У том смислу, Агенда подстиче даље јачање и ширење трансевропских транспортних мрежа и свих видова саобраћаја, са посебним акцентом на мултимодалне транспортне системе и одржива транспортна решења. У пратећем документу Агенде (Стање и перспективе простора ЕУ), унутрашњи пловни путеви означени су као незамењиве артерије, са великим утицајем на индустријски, урбани и културни развој многих европских земаља и региона ЕУ и њених суседа. Међу њима, водни правац Рајна-Мајна-Дунав ужива посебан значај. Како би се унапредио саобраћај на унутрашњим пловним/водним путевима, према

овом документу неопходно је међусобно повезати лучке услуге и обале као и успоставити интегрално управљање и планирање речних басена. Стратегија Европа 2020. транспорт види кроз призму модернизације свих видова саобраћаја, смањење емисија угљен-диоксида, даљи развој логистике и „интелигентно“ управљање. Водни транспорт неспорно је један од видова који је најближи циљевима ове стратегије.

У просторно-функционалном смислу, од посебног значаја за Републику Србију у процесу евроинтеграција представља израда Заједничке свеобухватне стратегије за земље дунавског слива (Дунавска стратегија ЕУ), за чију израду је Европска комисија добила мандат јуна 2009. године и која би требало да буде усвојена почетком 2011. године. Прелиминарне приоритетне области (стубови) ове стратегије су:

- Повезивање Подунавског региона (побољшање мобилности и интермодалности; подстицање одрживе енергетике; подстицање културе и туризма као и директних контаката међу људима);
- Заштита животне средине у Подунављу (поновно успостављање и очување квалитета вода; управљање ризицима по животну средину; очување биодиверзитета, предела и квалитета ваздуха и земљишта);
- Рад на просперитету Подунаља (развој друштва заснованог на знању кроз истраживачку делатност, образовање и информационе технологије; подршка конкуретности предузећа; улагања у људе и њихове вештине);
- Јачање Подунавског региона (даљи развој институционалних капацитета и сарадње; заједнички рад на јачању безбедности и борби против организованог криминала).

С обзиром да се ради по угледу на Стратегију за регион Балтика (2009), Дунавска стратегија ЕУ садржаће Акциони план на основу којег ће бити реализовани приоритетни пројекти у Подунављу. Израда стратегије за земље дунавског слива омогућиће формирање трећег великог транснационалног подручја у Европи (поред Медитерана и Балтика), у чијем обухвату ће се наћи 14 земаља (8 чланица ЕУ и 6 земаља различитог статуса у односу на ЕУ). Један од кључних задатака Дунавске стратегије је унапређење Дунава као транспортног коридора, ради повезивања система Рајна–Мајна–Дунав тј. Балтичког и Црног мора и јефтиније прекоморске трговине Европе и Азије.

Заинтересованост Европске уније за Дунавски коридор представља значајну обавезу Србије у будућим активностима везаним за његов просторни развој, уређење и заштиту, као и за унапређење пловног пута на територији Републике. Стратешки оквир политике унутрашњег водног транспорта у Републици Србији и унапређења пловног пута у коридору VII базираће се на Европској транспортној политици до 2010. године: време за одлуку („Бела књига“ Европске Комисије, 2002) и инпутима Европске комисије за нову транспортну политику до 2020, Европском споразуму о главним унутрашњим пловним путевима међународног значаја (AGN, 1996), Европском споразуму о важним међународним линијама за комбиновани транспорт са пратећим постројењима (AGTC, 1991) са Протоколом о комбинованом транспорту на унутрашњим пловним путевима уз AGTC (1997) и Европском споразуму о међународном превозу опасног терета на унутрашњим пловним путевима (ADN, 2000).

Основне тежње садржане у Белој књизи (2002) јесу: повећање укупне транспортне ефикасности; смањење трошкова и виша енвајеронменталана прихватљивост транспортног система; постизање веће уравнотежености модалитета транспорта повећањем учешћа железнице и унутрашњег водног саобраћаја, развојем интермодалног превоза и уклањањем уских грла у системима, и др. Иако је примена Европске транспортне политике оцењена као позитивна, многи пројекти још увек нису реализовани услед високих трошкова изградње инфраструктуре. Ослањајући се у великој мери на стратегију Европа 2020, нова Транспортна политика која је у припреми ће највероватније бити заснована на двослојном моделу транспортних мрежа, тј. основној мрежи (главни правци проистекли из националних транспортних мрежа – comprehensive network) и главној мрежи (приоритетни правци и чворишта за цело одручје ЕУ и њено ближе и даље окружење - core network). За планирање обе мреже важе следећи заједнички принципи који се могу у потпуности применити на коридор 7, односно приоритетну трансевропску транспортну осу број 18:

- Мултимодалност, укључујући интермодалне везе и опрему за ко-модални и/или комбиновани транспорт;
- Међуповезаност и оптимизација мреже;
- Интероперабилност и боља ефикасност;

- Одрживост, у смислу смањења емисије гасова са ефектом стаклене баште, смањења загађења и примене европског законског оквира у области заштите животне средине (Еспо конвенција, директиве о стратешкој процени утицаја на животну средину, о анализи утицаја на животну средину, о водама, о поплавама);
- Утицај на биодиверзитет;
- Квалитет услуга, како за кориснике путничког, тако и за кориснике теретног саобраћаја;
- Безбедност транспортне инфраструктуре;
- Примена напредних технологија и интелигентних транспортних услуга;
- Минимизирање инвестиционих и оперативних трошкова, као и трошкова одржавања не компромитујући циљеве транспортне политике.

Услови експлоатације Дунава као међународног пловног пута регулисани су Конвенцијом о режиму пловидбе на Дунаву (Дунавска конвенција, 1948). Овом Конвенцијом гарантована је слободна пловидба и прописане су обавезе земаља потписница да пловни пут одржавају на утврђеном техничком нивоу и да обезбеде сигурну пловидбу. Обавезе земаља потписница ове конвенције утврђују се препорукама Дунавске комисије која сада обухвата 11 земаља дунавског слива. У складу са АГН споразумом извршена је класификација мреже унутрашњих пловних путева у Прегледу основних стандарда и параметара европске мреже пловних путева („Плава књига”, UNECE, 2006), укључујући и Дунав на територији Србије. Иако је Србија једина подунавска земља која још увек није ратификовала АГН споразум (те се пловидбени услови на Дунаву кроз Србију још увек сагледавају кроз препоруке Дунавске комисије), неминовно прихватање АГН споразума условљава да се услови прописани овим споразумом сматрају мериторним за планирање просторног развоја и уређења међународног пловног пута. Европским споразумом о важним међународним линијама за комбиновани транспорт са пратећим постројењима (AGTC) утврђени су технички и оперативни услови које треба да испуне терминали у речним лукама да би се квалификовали као луке од међународног значаја за комбиновани транспорт. Европски акциони програм за промовисање превоза унутрашњим водама (NAIADES) представља важан оквир за бољу интеграцију унутрашњих пловних путева (IWT), развијање одговарајуће инфраструктуре пловног пута, модернизацију и побољшање флоте у погледу еколошких захтева и употребу савремених информационих и комуникационих технологија за побољшање пловидбе. Један од приоритетних пројеката је побољшање пловног пута у Паневропском транспортном коридору VII.

Иако је водни саобраћај енвајеронментално најповољнији вид саобраћаја, евидентирани негативни утицаји водног саобраћаја на животну средину у коридору VII у Србији морају да се сведу на минимум у складу са Оквирном Директивом о водама (WFD, 2000), Конвенцијом о процени утицаја на животну средину у прекограничном контексту (Еспо конвенција, UNECE, 1991), европским директивама из домена заштите животне средине и Конвенцијом о сарадњи за заштиту и одрживо коришћење реке Дунав (Конвенција о заштити Дунава, 1994), као и на основу Препорука Дунавске комисије за спречавање загађења вода Дунава проузрокованог пловидбом (1998).

Конвенција о заштити реке Дунав је главни инструмент за сарадњу и прекогранично управљање водама у сливу реке Дунав, чије спровођење координира Међународна комисија за заштиту реке Дунав (ICPDR) успостављањем заједничких приоритета и стратегије за побољшање стања Дунава и његових притока. Република Србија је 2003. године ступила у чланство ове комисије и ратификовала Конвенцију о заштити Дунава. Кључне обавезе земаља потписница Конвенције су јачање сарадње, хармонизација и координација мера на: очувању, побољшању и рационалном коришћењу површинских и подземних вода; одрживом развоју и заштити животне средине сливног подручја; заштити и обнови екосистема (нарочито заштићених и водених), контроли хазарда и смањењу оптерећења Црног мора загађењима, примени принципа загађивач плаћа и превенције. Посебно је издвојен значај планских активности и мера које се предузимају за смањење трансграничног утицаја у: испуштању отпадних вода, нутријента и хазардних супстанци, регулационим радовима на контроли режима површинских (у водотоцима) и подземних вода и заштити од поплава, планираном коришћењу хидроенергије, контроли и смањењу негативних утицаја постојећих хидротехничких објеката (акумулација, хидроелектрана и сл) на животну средину, хидролошке услове и екосистеме, и др. У том контексту издвојени су следећи задаци од значаја за планирање просторног развоја и уређење дунавског слива и коридора VII: утврђивање изворишта подземних вода, зона њихове заштите и мера за превенцију и смањење загађивања нутријентима, агрохемикалијама и другим хазардним материјама; процена утицаја планираних активности на квалитет вода; евалуација значаја

различитих елемената биотопа за речни екосистем и утврђивање мера за побољшање еколошких услова у воденим екосистемима и др.

У склопу активности на спровођењу Конвенције о заштити реке Дунав, Међународна комисија утврдила је декларацију Дунавски слив – реке у срцу Европе (Дунавска декларација, 2004), којом су потврђене међудржавне обавезе на: имплементацији Оквирне Директиве о водама (WFD) и Директиве о процени и управљању ризицима од поплава (2007), пре свега израдом плана управљања речним сливом и имплементацијом Акционог програма за одрживу заштиту од поплава у сливу Дунава (2004); смањењу укупне количине органских материја у сливу Дунава до 2019. године ради постизања доброг еколошког статуса и обнове еколошки одрживе равнотеже тих материја у Црном мору; престанку испуштања непречишћених отпадних вода насеља са више од 10.000 ЕС и свих великих индустријских погона до 2015. године; постепеном престанку испуштања материја које представљају највећи ризик за водене екосистеме у Дунавском сливу и значајном смањењу испуштања осталих материја, измени тренда физичке деградације водених екосистема враћањем секција Дунава и његових притока у природно стање (обновом поплавних подручја, поновним повезивањем влажних и ретензионих подручја и минимизирањем утицаја нових пројеката на физичку деградацију екосистема); заштити, очувању и обнови биолошке разноврсности и различитих станишта (посебно ретких и угрожених врста) и јединственог екосистема делте Дунава; осигурању да развој пољопривредног сектора не доведе до деградације квалитета животне средине Дунава и његових притока, развоју инвентара емисија и трансграничне мреже мониторинга за оцену квалитета воде Дунава, и др.

На субрегионалном нивоу (4 земље у сливу реке Саве) потписан је Оквирни споразум о сливу реке Саве (FASRB, 2002) у циљу развоја међународне пловидбе и успостављања интегралног и одрживог управљања водама, чијим спровођењем координира Међународна комисија за слив реке Саве.

За примену европских директива и конвенција у сливу Дунава значајна је сарадња у оквиру активности ICPDR-а, Дунавске комисије и Међународне комисије за слив реке Саве. Са аспекта одрживог коришћења и заштите вода кључна је примена Оквирне директиве о водама (WFD). Ова директива укључује обавезу израде плана управљања сливом реке Дунав за све земље у сливу. До 2015. године орочено је остваривање утврђених циљева WFD у дунавском сливу и коридору VII – постизање доброг еколошког и хемијског статуса свих површинских и подземних водних тела или најмање добар еколошки потенцијал и добро хемијско стање за значајно модификована и вештачка водна тела.

Циљеви, услови и обавезе утврђене овом директивом разрађени су првим Планом управљања сливом реке Дунав са Заједничким програмом мера (DRBMP, 2009), који представља платформу за координирање имплементације WFD на нивоу целог слива између 13 подунавских земаља. Заснован је на националним плановима управљања сливом реке Дунав, изузев за територију Србије за коју план тек треба да се припреми заједно са програмом мера. Због тога је за Србију велики број значајних питања обрађених овим планом, нарочито за период до 2015. године, остао недефинисан и отворен за утврђивање у складу са Законом о водама. Кључне обавезе утврђене Планом управљања сливом реке Дунав које се односе на Србију и подручје Просторног плана обухватају следеће активности и пропозиције за период до 2015. године и средњорочни период:

- Унапређење водног статуса површинских и подземних вода - редукација загађења до нивоа захтеваног за остварење доброг еколошког и хемијског статуса вода: до 2015. године реконструкцијом и изградњом 8 система за прикупљање и пречишћавање отпадних комуналних вода за насеља, од којих се ни једно не налази на подручју или у непосредном окружењу Просторног плана, а у средњорочном периоду предвиђеним секундарним (изузетно и терцијарним) пречишћавањем отпадних вода за сва насеља са више од 10.000 ЕС; редукација емисије азота оквирно за 12% (са доминантних 6-9 kg/ha/год на 3-6- и мање од 3 kg/ha/год на подручју Просторног плана) и фосфора за 21% (са преовлађујућих 60-75 и 30-45 kg/km²/год на 45-60 и мање од 30 kg/km²/год на подручју Просторног плана) применом најбоље енвајеронменталне праксе (БЕР) у пољопривреди, најбоље доступне технологије (БАТ) у пољопривреди и индустрији;
- Унапређење континуитета речног екосистема и кретања рибљих врста, успостављањем веза плавних подручја-влажних станишта са речним екосистемом и проходности баријера за рибе, с тим да се остваривање доброг еколошког статуса или доброг еколошког потенцијала не очекује до 2015. године, већ у средњорочном периоду – највиши приоритет дат је изради студије оправданости за успостављање проходности ђердапских брана за миграторне рибље врсте и средњи приоритет за баријеру (уставу) на Тамишу у односу на остале баријере (уставе на везама Тамиша и ДТД канала са Дунавом) на подручју Просторног плана, до 2015. године предвиђено је успостављање веза плавних

подручја-влажна станишта са речним екосистемом за 4 заштићена природна добра-влажна станишта од којих је само Горње Подунавље на подручју Просторног плана;

- Међу будућим инфраструктурним пројектима који могу да имају ефекат на сливно подручје и подлежу посебној анализи у складу са обавезама из WFD назначено је проширење и уређење деонице пловног пута у зони код Апатина.

Недостајући задаци, приоритети и мере за остваривање циљева WFD на нашем делу подручју слива реке Дунав и на подручју Просторног плана утврдиће се на основу националног плана управљања овим сливом и ризицима од поплава.

Заједничком изјавом о водећим принципима за развој унутрашње пловидбе и заштите животне средине у сливу реке Дунав (Међународна комисија за заштиту реке Дунав, Дунавска комисија и Међународна комисије за слив реке Саве, 2007), у остваривању доброг еколошког статуса и доброг еколошког потенцијала посебан значај дат је примени интегралног приступа у планирању просторног развоја предела дуж реке Дунав и усклађивању конфликтних интереса на појединим деоницама реке између планираног развој пловног пута и утицаја на водене екосистеме и статус вода; или између захтеваног очувања и обнове заштићених природних и еколошки високовредних речних предела и екосистема и утицаја на пловност међународног пута.

Имајући у виду изузетну концентрацију природног и културног наслеђа на подручју Просторног плана и његовог непосредног окружења, за просторни развој и уређење коридора VII релевантна је примена следећих међународних конвенција: Конвенције о заштити европске дивље флоре и фауне и природних станишта (Бернска конвенција) на основу које се развија Смарагдна мрежа (EMERALD мрежа подручја од посебне важности за заштиту природе), Конвенције о очувању миграторних врста дивљих животиња (Бонска конвенција), Конвенције о биодиверзитету, Конвенције о мочварама (Рамсар конвенција), Конвенције о заштити светске културне и природне баштине, и др; као и европских конвенција и резолуција: Европске конвенције о пределу, Оквирне конвенције о заштити и одрживом развоју Карпата, Конвенције о заштити европског архитектонског блага, Европске конвенције о археолошком наслеђу, Резолуције о културним рутама Савета Европе и др.

Конечно, међународним документима обухваћен је (посредно и непосредно) и енергетски значај Дунава. У Територијалној агенди ЕУ питања енергетске инфраструктуре, енергетске ефикасности и цена енергије заузима веома значајно место и доводи се у везу са регионалним идентитетом и диверзитетом. У том смислу, сваки регион може допринети штедни енергије и експлоатацији обновљивих енергетских ресурса док се као одговор на све већу увозну зависност истиче увођење децентрализоване, ефикасније, сигурније и еколошки прихватљивије производње обновљиве енергије. Енергетска стратегија ЕУ (Енергија 2020: Стратегија за конкурентну, одрживу и сигурну енергетику), која је усвојена 10. новембра 2010. године има пет приоритета и то:

- Достицање енергетски ефикасне Европе;
- Креирање стварно интегрисаног паневропског енергетског тржишта;
- Јачање права корисника и достизање највишег нивоа сигурности и безбедности;
- Јачање лидерске позиције Европе на пољу енергетске технологије и иновација; и
- Јачање спољне димензије енергетског тржишта Европске уније.

Удео обновљивих извора енергије у Европској унији све је већи и 2007. године износио је готово 20% у укупно произведеној електричној енергији. Стратегија оцењује да се ЕУ 45% енергије произведе у постројењима са ниском емисијом гасова са ефектом стаклене баште (нуклеарне и хидроелектране). Експлоатација хидроелектрана Ђердап 1 и Ђердап 2 регулисана је, пак Законом о потврђивању Конвенције између Савезне владе СРЈ и Владе Румуније о експлоатацији и одржавању хидроенергетских и пловидбених система „Ђердап 1“ и „Ђердап 2“, Сл. лист СРЈ Међународни уговори, 7/98.

Прекогранична сарадња од значаја за подручје Просторног плана остварује се у оквиру: IPA прекограничних програма Србије са Румунијом, Бугарском, Мађарском и Хрватском; прекограничне сарадње подручја са природним вредностима (посебно у оквиру активности на формирању прекограничног резервата биосфере Дунав-Драва-Мура, карпатских подручја, мреже дунавских паркова), европског зеленог појаса (то јест доњеподунавског зеленог коридора дуж границе са Румунијом), европског пута културе (Дунавски пут) и еврорегиона („Дунав-Криш-Мориш-Тиса”, „Дунав 21” и др).

2.4.2. Остала документација

Просторни план је усаглашен са националним и регионалним документима: Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији за период 2008-2015. године („Службени гласник РС“, бр. 4/2008); Генерални план и студија изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Републици Србији (*Пројекат 2-Рехабилитација и унапређење мреже унутрашњих пловних путева у Србији, Књига 1-Главни извештај, 2005, Witteveen-Bos, 2005; Пројекат 3-План развоја лука, Књига 1-Главни извештај, Witteveen-Bos, 2006; и Генерални план, Завршни извештај, Књиге 1-12, Witteveen-Bos, 2006*); Претходна студија оправданости и генерални пројекат за Ново механизовано теретно пристаниште у Београду, „Ехтинг“ Д.О.О., 2007; „Речне луке и пристаништа Србије“, специјално издање у оквиру листа „Лука Београд“, А.Д. „Лука Београд“, 2004/2005; Стратегија регионалног развоја Републике Србије за период од 2007. до 2012. године („Службени гласник РС“, 55/05 и 71/05); Национална стратегија одрживог развоја („Службени гласник РС“, број 44/2005); Национална стратегија Србије за приступање ЕУ (2005); Стратегија развоја туризма Републике Србије („Службени гласник РС“ 91/06); Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2015. године („Службени гласник РС“, број 44/2005) са Програмом остваривања стратегије развоја енергетике Републике Србије до 2015. године за период од 2007. до 2012. године; Стратегија развоја пољопривреде Србије („Службени гласник РС“, број 78/05); Стратегија управљања отпадом за период 2010-2019. године; Стратегија развоја шумарства Републике Србије („Службени гласник РС“, број 59/06); и др. Консултовани су и локални развојни документи: Просторни планови општина на коридору пловног пута (Апатин, Бач, Бачка Паланка, Бела Црква, Беочин, Инђија, Ковин, Сремски Карловци, Тител, Стара Пазова, Панчево, Смедерево, Голубац, Мајданпек, Кладово и др.); Мастер план развоја туризма Сремских Карловаца; Генерални Мастер план саобраћаја у Србији (Final Report, Witteveen-Bos, 2009.); Мастер план туристичке дестинације Горње Подунавље; Мастер план туристичке дестинације Доње Подунавље; Мастер план културноисторијске руте Пут римских царева; Студија просторног размештаја регионалних депонија и трансфер станица на подручју АП Војводине (Покрајински секретаријат за архитектуру, урбанизам и градитељство, 2006 год.), Студија мреже marina на дунаву у АП Војводини (Покрајински секретеријат за привреду 2006 год.); Програм уређења основног наутичког пута Дунавом кроз Србију „ДУНАВ 2005“ (Међународни научни форум „Дунав-река-сарадње“, Министарство трговине туризма и услуга Србије, 2005. година); „Транспорт на унутрашњим пловним путевима“, др. Зоран Радмиловић, Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Београд, 2007; Стратешки, развојни и акциони планови и документи за поједине општине на коридору (општински еколошки акциони планови, локални еколошки акциони планови, стратешки планови у области управљања вода, општински планови управљања отпадом, општински програми развоја туризма, студије о природним и културним добрима и др.); и др.

3. СКРАЋЕНИ ПРИКАЗ И ОЦЕНА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА (ПОТЕНЦИЈАЛИ И ОГРАНИЧЕЊА, SWOT АНАЛИЗА)

3.1. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ

3.1.1. Пловни пут и пловидбена инфраструктура

Дунав као водни пут од међународног значаја представља примарни ресурс мреже пловних путева на територији Републике Србије, коју поред Дунава чине реке Сава и Тиса, са системом канала ХС ДТД.¹ Насупрот релативно повољним природним условима, водни транспорт у Србији до сада није заузимао место које му припада по економичности и еколошким предностима. Током протекле две деценије, унутрашњи водни транспорт и пратећа инфраструктура у Србији доспели су у врло тешко стање услед различитих спољних и унутрашњих фактора, пратеће економске и финансијске кризе и нејасне транзиционе политике. Одржавање и развој унутрашње пловидбе и пратеће инфраструктуре практично су онемогућени, што је посебно довело до стагнације и нарушавања основних функција речне инфраструктуре. Водни саобраћај, како теретни, тако путнички и туристички, са пратећом инфраструктуром далеко је испод обима или капацитета које пружа Дунав, кроз Србију.

Анализа и оцена стања Коридора VII кроз Србију указује на следеће:

- Робни промет на мрежи унутрашњих пловних путева у Србији, укључујући Дунав као њен најзначајнији елемент, у периоду од 1992. године до 2000. године, имао је сталну тенденцију опадања. Након овог критичног периода, забележен је раст укупног робног промета, како транзитног, тако и унутрашњег. Године 2002. робни промет Дунавом износио је 7,7 милиона тона, а 2008. године око 17,5 милиона тона, што је приближно око 85% у односу на укупан промет унутрашњим пловним путевима Србије. Имајући у виду да у протеклом периоду није било значајнијих улагања у водни саобраћај и пратећу инфраструктуру и да није било већих инвестиција у пољопривреду и индустријску производњу, овај пораст робног промета је охрабрујући.
- Када је реч о пловном путу на Дунаву, Република Србија првенствено мора да ратификује Споразум о главним унутрашњим пловним путевима међународног значаја (AGN). Према међународној класификацији, Србија треба да испуни техничке и друге услове за класе VI_c и VII које допуштају пловидбу великих састава до 18000, односно 27000t и речно-морских и морско-речних бродова носивости до 5000t.
- На делу Дунава од мађарско-српске границе до Београда, на коме је потребно задовољити класу VI_c, постоји 20 тзв. "уских грла", која у данашњим условима ограничавају пловидбу, већина је регистрована на потезу од р.км.1430 до р.км.1250 – 12 деоница са неповољним морфолошким карактеристикама (са недовољним ширинама или дубинама пловног пута или комбиновано), 7 деоница са неповољном закривљеношћу трасе пловног пута (са полупречницима кривина мањим од 1000 m) и монтажано-демонтажни железничко-друмски мост у Новом Саду (због недовољног габарита пловног отвора и неповољног положаја мостовских стубова у односу на пловни пут) које ће се елиминисати његовим уклањањем након изградње новог трајног моста на месту бившег "Жежељевог" моста. Најкритичније локације су у зони Апатина (недовољна ширина пловног пута на релативно дугачком потезу), локација Вемел-Петреш (оштра речна кривина) и локација Стактар (недовољан полупречник кривине). Локација Мохово (специфична по недовољној ширини пловног пута и местимично недовољној резервној дубини), с обзиром на стеновито речно дно, не спада у прву категорију приоритета. Уклањање ових препрека захтева значајна финансијска средства.
- Ток Дунава у Србији од р.км.863 до оквирно р.км.1175 у зони је значајнијег успора од акумулација ХЕПС "Ђердап I" (р.км.943) и ХЕПС "Ђердап II" (р.км.863), тако да пловидбени услови суштински зависе од режима експлоатације ових хидроенергетских система.
- Просторни распоред и број међународних лука на српском делу Дунава је задовољавајући. Већина лука има физичке могућности за проширење на постојећим територијама. Све луке изузев луке у Бачкој Паланци и Смедереву имају везу са залеђем друмским и железничким саобраћајницама. Да би водни саобраћај на Дунаву у Србији био конкурентан и интегрисан у остале видове саобраћаја, већина лука мора бити оспособљена за мултимодални саобраћај, што значи да оне морају имати одговарајућу инфраструктуру. Само луке у Новом Саду, Панчеву и

¹ У оквиру бројних студија и анализа, извршених током протеклих деценија, разматране су и могућности проширења постојеће мреже пловних путева каналсањем река Велике и Јужне Мораве, изградња канала Дунав-Вардар-Егејско море, итд., што у овом моменту представља даљку перспективу.

Београду су опремљене објектима и уређајима за прихват, третман и одлагање отпадних материја и зауљених отпадних вода, док лука у Бачкој Паланци има само уређај за прихват чврстог отпада. Основни проблем у овом тренутку је питање власништва над територијом лука и пратећом инфраструктуром и начин управљања лукама.

- Стање лука и друге пратеће инфраструктуре је незадовољавајуће. Такво стање је посебно изражено последњих 20 година, као и због неуспелог процеса приватизације. Од осам међународних лука на Дунаву у Србији, данас су у погледу годишњег обима транспорта и капацитета најважније луке у Београду, Панчеву, Смедереву и Прахову. Међутим, и могућности ових лука су ограничене, због недовољног улагања у њихово одржавање, модернизацију и за неке од њих због озбиљних промашаја у процесу приватизације. Унапређење ових лука захтева интервенцију државе, јасно дефинисану политику у области власничких права над лукама и пратећом инфраструктуром, и финансијску подршку за њихову обнову и унапређење. У противном, постојећа инфраструктура неће моћи да обезбеди транспорт роба у складу са усвојеном Стратегијом развоја транспорта у Републици Србији.
- Неразвијена је и некавалитетна мрежа путничких пристаништа, марина и привезишта. Постојећа мрежа (у већим градским и појединим туристичким центрима) не испуњава све услове прописане постојећом законском регулативом и није усклађена са размештајем туристички атрактивних локалитета, у првом реду културног и природног наслеђа.
- Стање флоте и пратеће инфраструктуре, посебно бродоградилишта, изузетно је тешко и потпуно је у складу са стањем у коме се данас налази водни саобраћај у Србији. Без значајне подршке државе за рехабилитацију флоте и бродоградилишта, не може се очекивати ни опоравак домаћег унутрашњег водног саобраћаја у целини, укључујући и речну флоту.
- Реализацијом Речног информационог сервиса (RIS), која је завршена почетком 2009. године, учињен је први корак у примени информационо-управљачких технологија у водном саобраћају у Србији.
- Евидентирани су негативни утицаји водног саобраћаја на животну средину који се одређеним мерама и активностима, уз улагање значајних финансијских средстава, морају свести на минимум.

3.1.2. Водопривреда

За подручје Просторног плана од посебне важности су следећи водопривредни аспекти: хидролошко-водопривредни услови за интегрално уређење, коришћење и заштиту вода; хидроенергетски потенцијали и услови њиховог оптималног коришћења; системи заштите приобаља, који је основни предуслов коришћења вода Дунава и шире зоне у његовом приобаљу; системи комуналне инфраструктуре у зони приобаља, посебно заштићена изворишта; објекти мелиорационих система, од којих витално зависи искоришћење најкавалитетнијих земљишних потенцијала Србије, посебно у Војводини.

Дунав представља око 40% хидроенергетског потенцијала Србије. Постоји могућност да се узводно од Новог Сада реализује ХЕПС Нови Сад, што је условљено договором са Републиком Хрватском (због заједничког сектора на Дунаву узводно од Бачке Паланке). Потез од ХЕ Ђердап 2 до Тимока може се искористити у оквиру пројекта ХЕ Турну Магуреле – Никопол (Румунија-Бугарска).

Систем за заштиту од спољних и унутрашњих вода је један од најделикатнијих система и релизован је на највећем делу тока Дунава. ХС ДТД је складно инкорпориран у систем заштите од спољних и унутрашњих вода и представља најважнији хидротехнички систем Србије, од кога зависи безбедност Бачке и Баната. Захтева ревитализацију, повећање проточности и проширење функција.

На поручју Просторног плана и непосредном окружењу инфраструктурног коридора пловног пута Е80 - Дунав, налазе се веома значајна изворишта и објекти комуналне инфраструктуре. Један од битних закључака је да су у тој зони изворишта квалитетне воде релативно ограничена, тако да сва захтевају брижљиву заштиту. Ту су нека од највећих изворишта регионалног значаја – Шалинац и зона Годоминског рита око ушћа Мораве, Ковин-Дубовац, али су низводнија изворишта све ограниченија и напрегнутија. Због лоше санитације насеља, дивљих депонија крај изворишта, као и одсуства ППОВ многа су изворишта угрожена, тако да прети опасност да буду трајно изгубљена.

На току Дунава налазе се неки од највиталнијих објеката ХС ДТД, бачког и банатског подсистема. То су хидрочворови Бездан, Богојево, Нови Сад, Чента, Опово, Панчево и Кајтасово. Ти хидрочворови по правилу имају контролне уставе, бродске преводнице, а неке од њих имају и пумпне станице (Бездан, Богојево, Панчево), које служе за контролу водних режима. За предстојећу ревитализацију и повећање проточности хидростема важан захтев је обезбеђење простора за проширење у зони свих објеката на Дунаву.

3.1.3. Остали инфраструктурни системи

Саобраћај

На подручју Просторног плана и непосредном окружењу инфраструктурног коридора пловног пута Е80 - Дунав, у саобраћајном смислу издваја се простор кога чине градови Нови Сад, Београд, Смедерево, Панчево и општина Ковин. На овом простору постоји највећа концентрација инфраструктуре друмског саобраћаја и железничких пруга. Путна и железничка инфраструктура коридора Х пружа се у дужини од око 140 километара, готово паралелно току Дунава/Коридора VII на одстојању од десетак километара. Узводно од Новог Сада и низводно од Смедерева/Ковина, путна и железничка инфраструктура, иако мање развијена, у довољној мери омогућава приступ Коридору VII, односно, пристаништима и лучким постројењима. Стопе раста саобраћајног оптерећења су релативно високе, што се може приписати утицају ценатара а последица су дневних миграционих кретања. (порастан саобраћај је посебно присутан дуж М – 1, док се на М – 24 и М – 25 бележе и деонице са опадањем обима саобраћаја).

У оквиру обухвата Просторног плана пролазе делимично или целом својом трасом више државних путева. Од магистралних праваца (државних путева I реда) издвајају се: бр.22 (Е-75), Београд-Нови Сад-Суботица-Хоргош-граница Мађарске; бр.22.1, Београд-Стара Пазова-Инђија-Нови Сад-Фекетић-граница Мађарске, бр.17.1, граница Хрватске (мост на Дунаву)- Бездан-Сомбор-Суботица-Келебија-граница Мађарске; бр.18, граница Мађарске-Бачки Брег- Бездан-Сомбор-Кузмин-граница са Хрватском (мост на реци Сави); бр.24, Суботица-Чока-Зрењанин-Панчево-Ковин-река Дунав; бр.24.1, Ечка-Перлез-Чента; бр. 22.2, (ДП бр.22.1) Марадик-петља Марадик (ДП бр.22,Е-75); бр. 7, граница Румуније Српска Црња-Нова Црња-Житиште-Зрењанин-Жабал-Нови Сад-Бачка Паланка-(граница Хрватске); бр.3, граница Хрватске (Богојево)-Оџаци-Нови Бечеј-Кикинда-граница Румуније (Наково); бр. 25-1, Тополовик-Голубац-Доњи Милановац-ХЕ Ђердап; бр. 25/Е-752, ХЕ Ђердап-Неготин;

Од регионалних праваца (државних путева II реда) који већим делом спајају поједина подручја у оквиру Подунавља издвајају се: бр.107, граница Хрватске-Нештин-Банаштор-Черевих-Беочин-Сремска Каменица-Петроварадин-веза са бр.22.1; бр.101, Богојево-Сонта-Апатин-Сомбор - веза са бр.18; бр.102, Бачко Ново Село-Ратково-Бачки Петровац-Нови Сад - веза са бр.7; бр.7-Каћ-Будисава-Шајкаш (бр.122)-Вилово-Тител-Перлез-веза са бр.24.1; бр.109, Река Дунав-Нови Сланкамен-Нови Карлови-Инђија М-22.1-Путинци; бр.115, бр.123-Гај-Дубовац-Врачев Гај-Бела Црква-до бр.7.1; бр.115.1, Дунав-Банатска Паланка-Врачев Гај (Р-115); бр.130, Раковац-Врдник-Ириг-бр. 22.1-Марадик; бр.123, Банатско Аранђелово-Мокрин-Кикинда-Војвода Степа-Бегејци-Алибунар-Банатски Карловац-Делиблат-Ковин; бр.122, Бечеј- Жабал-Шајкаш-Е-75 (Ковил); бр.119, Хоргош-Кањижа-Торњош (Сента)-Бачка Топола-Кула-Гајдобра-Бачка Паланка; бр.119.2, Гајдобра-Челарево; бр.124,Чента-Јабука; бр.106, граница са Хрватском-Ердевик-Рума-Путинци-Голубинци-Стара Пазова-Стари Бановци; бр. 100 Београд-Гроцка-Смедерево; бр. 10, Костолац (Дрмно)-Рам-Тополовик (на који се надовезује локални пут којим се овај пут спаја са бр. Р103); бр. 250, Кладово-Милутиновац-Душановац-Прахово-Радужевац. Општа карактеристика свих категорисаних путева (посебно државних путева II реда), је да су на крају експлоатационог периода и да су у врло лошем стању што је резултирало значајним смањењем њихове пропусне моћи и нивоа услуге. На подручју Просторног плана постоји и мрежа локалних путева који се пружају било паралелно са током Дунава било управно на њега, чинећи доступним значајан број туристичких и излетничко-рекреативних локалитета.

Мрежу железничке инфраструктуре чине: магистрални правци - бр.2 (Е-85) Београд-Стара Пазова-Нови Сад-Суботица-граница Мађарске (Kelebia); бр.9 (Е-771) Суботица-Богојево-државна граница (Erdut); Београдски железнички чвор (у даљем тексту: БЖЧ)-Мала Крсна; БЖЧ-Панчево (и даље ка Вршцу); Владимировци – Ковин; Мала Крсна-Пожаревац (и даље ка Мајданпеку и Зајечару), Мала Крсна-Смедерево; Зајечар-Неготин-Прахово; регионални правци - бр.5, Нови Сад-Оџаци-Богојево; Пожаревац-Костолац. Знатан број пруга регионалног и локалног значаја у Војводини је укинут (седамдесете и почетак осамдесетих година прошлог века).

У непосредном окружењу Плана је лоциран највећи аеродром у Србији (Никола Тесла у Београду) и низ аеродрома који припадају секундарној и терцијарној мрежи (Бор, односно Лисичји јарак у Београду, Утва у Панчеву, Радмиловац у Смедереву и Костолац).

Присутни су зачеци организованих терминала интермодалног саобраћаја (транспорт и претовар контејнера на железничкој станици Београд и у лукама Београд, Панчево и Прахово који обезбеђују

интеграцију друм—железница односно вода-железница-друм), са значајним ограничењима условљеним локацијом, застарелом опремом и расположивим инвестицијама за развој. Присуство осталих технологија интермодалног транспорта (huck-rack и Ro-Ro), у укупним интермодалним токовима је занемарљиво мало, пре свега због непостојања одговарајућих терминала за претовар интермодалних транспортних јединица. На целом току Дунава кроз Србију не постоји ни једна рампа (терминал) за Ro-Ro транспорт.

Укрштања са Дунавом и гранични прелази - Укрштања путне и железничке инфраструктуре (мостом) са коридором пловног пута Е80 - Дунав су на једанаест места и то на деоницама: Бездан-Батина на 1424 p.km; Богојево-Ердутна на 1367 p.km; Богојево-Ердут (железнички мост) на 1366 p.km; Бачка Паланка-Илок на 1297 p.km; Сремска Каменица-Нови Сад (мост Слободе) на 1258 p.km; Сремски Карловци-Нови Сад (Варадински мост) на 1255 p.km; привремени друмско-железнички (Нови Сад) на 1254 p.km; мост Бешка (Е-75) на 1232 p.km; Београд-Панчево (друмско-железнички) на 1166 p.km; Смедерево-Ковин на 1112 p.km; и ХЕ Ђердап I на 943 p.km;

Регистровано је осам скелских прелаза преко Дунава и то: Бучковац-Вуковар (CRO) на 1334 p.km; Бегеч-Банаштор (CRO) на 1277 p.km; Беочин-Футог на 1268 p.km; Крчедин-Ада на 1226 p.km; Винча-Маријино поље на 1145 p.km; Ритопек-Иваново на 1141 p.km; Рам-Стара Паланка на 1076,5 p.km; Велико Градиште-Moldova Veche (RU) на 1060-1050 p.km;

На подручју Просторног плана налази се више међународних граничних прелаза и то ка:

- Мађарској: друмски - Бачки Брег – Hercegszanto; и речни Бездан-Мохаџ;
- Хрватској: друмски – Бездан-Батина, Богојево-Ердут, Бачка Паланка-Илок, Нештин-Илок; и железнички – Богојево-Ердут;
- Румунији: друмски – Караташ-Gura Vail (Ђердап 1); и речни - Велико Градиште- Belo Breška, Голубац-Moldava Veke, Доњи Милановац-Svinjica, Текија-Orşava, Кладово-Turnu Severin, Прахово-Portile de Fier 1;
- односно ка унутрашњим речним граничним прелизима - Апатин, Нови Сад, Београд (Савско пристаниште).

Енергетика и енергетска инфраструктура

Најзначајнији рударски комплекс на подручју Просторног плана је костолачко-ковински угљени басен који се простире између Ковина и Пожаревца, и делом испод Дунава. Костолачки угљени басен са својим потенцијалима представља важан енергетски извор Србије, јер се у њему налази око 9% геолошких и 6% експлоатационих резерви угља (рачунајући и потенцијале на АП Косово и Метохији), а степен активiranости лежишта је преко 35%. Костолачки басен производи око 7 милиона тона лигнита, који се највећим делом користи у ТЕ-КО „Костолац“ снаге 1007 MW.

Значајно је налазиште гаса код села Острово у близини града Костолца, чије су геолошке резерве верификоване на око 220 милиона m³ гаса. Хидро-геолошка структура налазишта гаса је повољна за изградњу подземног складишта, а даљим геолошким истраживањима се очекује откривање и већих резерви гаса.

Од обновљивих извора енергије (ОИЕ), изузев хидропотенцијала Дунава, на подручју Плана већи значај имају биомаса, сунчева и геотермална енергија, ветар и мале хидроелектране. Биомаса претставља значајан енергетски потенцијал, јер шумско земљиште заузима значајан део укупне површине подручја, посебно НП „Фрушка гора“ и „Ђердап“. Сунчеву енергију у подручју пловног пута Дунава карактерише просек трајања сијања сунца већи од 2000 сати, што омогућава њено коришћење за нискотемпературне потребе током године путем колектора и пасивне архитектуре. Поред постојећих МХЕ издате су енергетске дозволе за коришћење енергије ветра на подручју јужног Баната у општинама Ковин, Вршац и Бела Црква укупне снаге преко 1000 MW.

Већи део електро-енергетске преносне мреже је одговарајућег квалитета, а при нормалном погону (сви водови и сви трансформатори укључени) у мрежи нема преоптерећених елемената, водова трансформатора, а напони у свим чвориштима су у задатим границама и може се рећи да је обезбеђено квалитетно напајање читавог подручја. Све ТС 110/X kV у овој мрежи имају сигурно двострано напајање.

На подручју Просторног плана налазе се следећи објекти и мреже енергетских инфраструктурних система:

- ХЕПС „Ђердап 1“ (6 агрегата укупне инсталисане снаге 1.140 MW) и „Ђердап 2“ (10 агрегата укупне инсталисане снаге 270 MW);
- ТЕ-ТО Нови Сад снаге 245 MW и ТЕ-ТО „Костолац А“ и „Б“ укупне снаге 1007 MW;
- 12 (дванаест) ДВ 400 kV који припадају ЈП „ЕМС“;
- 6 (шест) ДВ 220 kV који припадају ЈП „ЕМС“;

- 67 ДВ 110 kV (шездесетседам), од чега 57 (педесетседам) припадају ЈП „ЕМС“; 8 (осам) железари „US Steel“, 1 (један) ТЕ-КО „Костолац“ и 1 (један) електропривреди Републике Хрватске;
- 6 (шест) ТС 400/x kV, по 3 (три) припадају ЈП „Електровојводина и ЈП „ЕМС“;
- 1 (једна) ТС 220/x kV, припада ЈП „ЕМС“;
- 48 (четрдесетосам) ТС 110/x kV, од којих 21 (двадесетједна) припада ЈП „Електровојводина“, 8 (осам) ЈП „ЕМС“, 4 (четири) железари „US Steel“, 3 (три) ТЕ-КО „Костолац“, 1 (једна) ИХП „Прахово“, 1 (једна) руднику „Ковин“, 6 (шест) ЈП „ЕПС“, 2 (две) ТЕ „Костолац А“ и „Б“ и 2 (две) ХЕ „Ђердап“;
- већи број ДВ 35 kV, 20 kV, 10 kV и 0,4 kV надземних и подземних кабловских водова;
- 7 магистралних и 13 разводних гасовода са 22 главне мерно регулационе станице (ГМРС);
- 4 нафтовода, 2 рафинерије (Нови Сад и Панчево) и складиште нафте (Смедерево); и
- укупно 11 малих хидроелектрана..

Следећи водови енергетске инфраструктуре укрштају се са коридором пловног пута: ДВ 400 kV број 451 „Београд 8 – Панчево 2“, ДВ 400 kV број 453 „ТЕ Дрмно – Панчево 2“, ДВ 400 kV број 405 „РП Ђердап 1- Портиле (Румунија)“, ДВ 220 kV број 253 /1 „Београд 8- ХИП 2“, ДВ 110 kV број 131/2 „Београд 33 – Панчево 1“, ДВ 110 kV број 141 „Београд 3 – Панчево 1“, ДВ 110 kV број 1207 „Сип-Гура Ван (Румунија)“, ДВ 110 kV број 1207 „РП Ђердап 2 - Кусјак (Румунија)“, Гасовод МГ-02/І Госпођинци –Беочин DN200, Гасовод МГ-04/ІІ Госпођинци –Батајница DN700, Стара траса гасовода МГ-04 ГРЧ „Госпођинци“ –ГРЧ „Батајница“ DN450 по мосту код Бешке, Гасовод РГ-04-07 Батајница-ГРЧ Панчево DN500 (са РГ-04-07 прикључни гасоводи за ГМРС „ПКБ“ и ГМРС „Флот“),и Гасовод РГ-01-10 Панчево-Ковин-Смедерево DN300 (прелази преко Дунава на посебном мосту код Смедерева).

Телекомуникациона инфраструктура

Телекомуникациона мрежа (фиксна, мобилна и радиодифузна) је добро развијена само у зони великих градских насеља, са добром мрежом оптичких каблова, савременим комутационим системима и мултисервисним платформама који омогућавају добар приступ свим видовима телекомуникационих услуга фиксне мреже. У осталом делу подручја Проспорног плана стање је различито, од средње развијене мреже (цело подручје Војводине и Пожаревац), преко релативно добре (Доњи Милановац, Кладово и Неготин), до изузетно лоше (деоница Велико Градиште-Д. Милановац и Д. Милановац-Текија). У овим деловима оптички каблови и одговарајуће мултисервисне платформе или не постоје, или нису у потребној мери изграђени. Изграђеност широкопојасне мреже за пружање и коришћење мултимедијалних телекомуникационих сервиса није на задовољавајућем нивоу чак ни у зони великих градова. **Мобилна телефонија** се интензивно развија, па се тренутна покривеност подручја Просторног плана може сматрати задовољавајућом. Завршетком планираних нових базних станица, добиће се квалитетно покривање већег дела територије основним телефонским сигналом и обезбеђивање могућности коришћења свих савремених услуга преко GSM мреже. **Покривеност постојећим TV и FM радио репетиторима** је задовољавајућа, али су сви они у аналогној техници. **Поштанска служба** има значајну улогу у функционисању пловног пута Дунава, кроз своје услуге платног промета, поштанских пошиљака, курирске службе и слично. Њена улога је нарочито изражена у местима лучких терминала, али и у осталим успутним насељима, нарочито у функцији путничког саобраћаја и туризма, чији се раст очекује. На подручју Просторног плана (изузимајући градове Нови Сад, Београд и Смедерево) тренутно су у раду поштанске јединице на укупно 49 локација. Распоред постојећих поштанских јединица углавном задовољава потребе локалног становништва и функције пловног пута Дунава, изузев на делу Ђердапске клисуре од Доњег Милановца до Текије. Асортиман поштанских услуга, нарочито по питању курирске и експрес службе није задовољавајући. Ова констатација посебно се односи на део Ђердапске клисуре и насеља Велико Градиште, Голубац, Доњи Милановац, Текија и Кладово. Постојећи комуникациони систем и систем даљинског управљања и надзора на траси нафтовода Дунав-Нови Сад-Панчево укршта се коридором пловног пута.

3.1.4. Привреда/економски развој и туризам

Привреда/економски развој

Подручје Просторног плана припада Дунавској развојној осовини Републике Србије, која има шири европски значај, не само у привредном већ и у сваком другом погледу. Дунавској оси развоја непосредно припадају урбани центри Апатин, Бачка Паланка, Беочин, Нови Сад, Панчево, Београд, Ковин, Смедерево, Велико Градиште, Голубац, Доњи Милановац, Кладово и Прахово-Неготин, те више насеља руралног карактера. Привредни центри налазе се у обухвату и ближем окружењу подручја коридора VII као основне саобраћајне, привредне, културне и трансграничне комуникације. Просторна дистрибуција капацитета привреде указује на њихов претежни размештај у оквиру радних зона (индустрија) градских/урбаних центара или појединачних локација (лука) дуж Дунава.

Изразита је поларизација између београдско-новосадског метрополског подручја и остатка подручја Просторног плана и Републике Србије (доминира Београдско метрополско подручје са 41% предузећа, 40,2% запослених и 53% БДП, те новосадско градско подручје са 8,5% предузећа, 7,6% запослених и 8,5% БДП).

Подручје Просторног плана са већим бројем индустријских/урбаних центара сложене структуре располаже значајним капацитетима у области агроиндустрије (прерада и складиштење, претежно на територији Војводине), експлоатације минералних сировина и производње грађевинског материјала (Беочин Lafarge-BFC, костолачко-ковински лигнитски басен, РБ „Мајданпек“, РТБ „Бор“ и др.), производње електричне енергије (ХЕПС „Бердап“, ТЕ-КО „Костолац“), хемијске (Нови Сад, Панчево), металопрерађивачке (Смедерево), дрво-прерађивачке, текстилне и кожарске индустрије, бродоградње и др, са научно-истраживачким и развојним институцијама, кадром и индустријском традицијом, изграђеним производним капацитетима и инфраструктуром. Међутим, изражена је драстична деиндустријализација на подручју Просторног плана, посебно у Тимочној крајини, чиме се нарушава територијални капитал овог дела подручја, уз друге негативне последице (неефикасност коришћења ресурса, пад вредности некретнина, лоше стање регионалне и комуналне инфраструктуре, демографска рецесија и претећи демографски колапс, егзодус млађег, образованог кадра и низак образовни ниво и др.) Изражено је заостајање у примени фактора техничког прогреса (иновација, знања, нових технологија), а извоз је базиран на примарним и производима ниже фазе прераде. Непосредно окружење подручја Плана је извозно најпродуктивнија регија у Србији с обзиром на локацију предузећа, највећих извозника (US Steel, РТБ "Бор" и др.).

Евидентна је спорост структурних промена и нетрансформисана привредна структура са становишта економско-еколошког реструктурирања, ослабљена неповољним транзиционим ефектима и приватизацијом, са slabим инвестиционим улагањима у значајнији пораст конкурентности. Последица тога је евидентан раст сектора услуга (трговина, саобраћај и везе, тржиште некретнина и финансијске услуге), уз стагнацију енергетике, заостајање пољопривреде и рецесију индустријског сектора.

Посебан проблем привреде је њена ниска енергетска ефикасност производних/индустријских, рударских и енергетских капацитета, те прекомерна потрошња и неефикасност коришћења материјалних инпута (сиrovина, енергије, воде, земљишта), уз високу задуженост, неликвидност, несолвентност, високе губитке и интерну задуженост, слабе ефекте приватизације друштвених предузећа, бројне стечаје и ликвидације предузећа.

Пољопривреда

Хетерогени природни, ресурсни и агро-еколошки услови и структурна, техничко-технолошка и социоекономска обележја пољопривредне производње на подручју Просторног плана омогућавају анализу стања у овом сектору у оквиру три релативно хомогене просторне целине:

А. Подручје високоинтензивне пољопривреде и интегрисане економије простира се дуж Дунава, од хрватско-мађарске границе на северу Бачке, територијом града Сомбор, општина Апатин, Озаци, Бач, Бачка Паланка, Бачки Петровац, Беочин, преко Инђије, која је на самој осовини београдско-новосадског метрополског подручја, затим Титела, Зрењанина, Ковина, до Беле Цркве и обронака Карпата на граници са Румунијом. Учешће пољопривредних површина у укупним креће се од свега 45% у Беочину до 80% у Сомбору. На ораницама доминирају жита и индустријско биље. Расте интерес за повећањем конвенционалне и органске производње поврћа. Дугогодишњи засади су значајније заступљени на обронцима Фрушке Горе и Бачкој Паланци, и на брежуљкастим падинама

белоцркванске котлине. Сточарство је слабо развијено, испод потенцијала крмне основе и капацитета прерађивачке индустрије. Број условних грла по хектару пољопривредне површине ретко прелази национални просек од 31 условно грло/ха. Привредна друштва и задруге имају значајан удео у коришћењу пољопривредног земљишта. Иако је просечна величина поседа породичних газдинстава генерално изнад националног просека од 2,46 ха (од 2,48 ха у Оџацима до 4,36 ха у Белој Цркви), то су и даље ситни поседи, имајући у виду услове производње. Учешће пољопривредног становништва у укупном креће се од 6,6% у Беочину до 19,2% у Белој Цркви. Релације радна снага - расположиво обрадиво земљиште су задовољавајуће, што се не може рећи за старосну и образовну структуру чланова газдинстава, иако генерално повољнију у односу на национални ниво.

Б. Подручје урбане пољопривреде простире се у метрополском подручју Београд-Нови Сад, укључујући Сремске Карловце, Стару Пазову, Панчево, Смедерево и Пожаревац. Учешће пољопривредних површина у укупним креће се од 48,7% у Сремским Карловцима до 85,2% у Старој Пазови. По учешћу воћњака и винограда у коришћеном пољопривредном земљишту издвајају се Сремски Карловци (22,6%) и Смедерево (13,9%). Ливаде и пашњаци су најзаступљенији у Сремским Карловцима и заузимају четвртину расположивог пољопривредног земљишта. На ораницама је највише жита. Поврће је на другој позицији у Сремским Карловцима, крмно биље, као основа развијене сточарске производње, у Београду, Пожаревцу и Смедереву, док је у Новом Саду, Старој Пазови и Панчеву традиционално присутнија производња индустријског биља. Сточарска производња је најразвијенија на подручју града Београда (41 усл. грло/100 ха пољ. површине), а најмање у Сремским Карловцима (8 усл. грла/100 ха). Породично газдинство поседује највећи број домаћинства у Смедереву (27,3%) и Пожаревцу (24,1%). То су и градови са највећим учешћем пољопривредног становништва у укупном (10,1% и 8,6%), највећим учешћем пољопривредника у укупном броју становника на газдинствима и најмањим површинама обрадивог земљишта по активном пољопривреднику (5,3 ха и 8,3 ха). Преко половине чланова газдинстава у овим градовима има само основно образовање. Нови Сад, Београд и Сремски Карловци имају најмањи проценат пољопривредног становништва у укупном (1,9% - 2,5%), најмањи број газдинстава у укупном броју домаћинства (9,8% - 16,7%) и на њима најмање људи са ниским нивоом образовања (32%-42%). Просечна величина поседа коришћеног обрадивог земљишта у Старој Пазови, Пожаревцу и Панчеву је изнад, а у Новом Саду на нивоу просека за Републику (2,46 ха). Поседе најмање просечне величине имају газдинства у Београду и Сремским Карловцима 1,7 ха. Искључиво пољопривредне изворе прихода има мали проценат газдинстава (од 4,4% у Сремским Карловцима, до 17% у Смедереву), али пољопривредне приходе остварује и значајан број газдинстава са мешовитим изворима прихода, чије учешће у Смедереву прелази 20%, а у Пожаревцу достиже 26%.

В. Планинско подручје са економијом базираном на природним ресурсима протеже се дуж Дунава, од Рамског рита до ушћа Тимока и према копненом залеђу, вододелницом Велике Мораве и Дунава и обронцима Карпата, од северних падина планина Северни Кучај, Шомрда, Лисковац, Велики Гребен и Мироч до Великог и Малог крша и Дели Јована, територијом општина: Велико Градиште, Голубац, Мајданпек, Кладово и Неготин. У складу са рељефним и педолошким карактеристикама, учешће пољопривредног земљишта у укупном се креће од 21,6% у шумовитој општини Мајданпек, са развијеним рударством, до 72,1% у Великом Градишту. Велико Градиште се издваја и високим процентом ораница (82,5%) и исподпросечног заступљеношћу ливада и пашњака (10,1%,). Више од половине пољопривредног земљишта припада ораницама и у Кладову, Неготину и Голупцу, док је овај проценат најнижи у Неготину и износи 33,6%, на рачун високог учешћа трајних травњака од близу 60%. У Кладову, Неготину и Голупцу, ливаде и пашњаци заузимају више од трећине расположивог пољопривредног земљишта. Највише се сеје жито и крмно биље, затим поврће, а најмање индустријско биље, иако постоји традиција његовог узгајања (Велико Градиште, Кладово, Неготин) и прераде (Велико Градиште). Производња континенталног воћа заступљена је у брежуљкастом подручју општине Велико Градиште и у брдским атарима општина Мајданпек, Голубац и Неготин. Најквалитетнији засади винове лозе лоцирани су у виногорју Кључа, али су највеће површине под виноградима, налазе се на брежуљцима Неготинске низије. Број условних грла стоке на 100 ха пољопривредних површина прелази национални просек само у Великом Градишту (39), док је најнижа у Кладову (10) и Неготину (11 усл. грла/100 ха), што далеко испод просека и потенцијала пашне основе. Демографски потенцијал је основно ресурсно ограничење. Породична газдинства располажу највећим делом пољопривредног земљишта (од 76,5% у Кладову до 93,6% у Великом Градишту). Иако се ради о нешто већим поседима од просечних (у Великом Градишту, Неготину и Голупцу), на њима живи и ради мали број чланова газдинства, старије животне доби

(учешће чланова газдинства старијих од 50 година креће се од 42,7% у Великом Градишту до 53,8% у Неготину) и ниског нивоа образовања (са непотпуним основним и основним образовањем је између 64,2% становника на газдинствима у Голупцу и 74,4% у Неготину). Искључиво од пољопривредних прихода живи мали број газдинстава (од 10,8% у Кладову до 32,1% у Великом Градишту), али високо учешће мешовитих прихода (од 20% у Мајданпеку до 35,9% у Великом Градишту), указује на значај пољопривреде за доходак газдинстава. Непољопривредни приходи доминирају само у Кладову (73%) и Мајданпеку (61,6%) (рударство и прерада бакра и електроенергија).

Због природних и створених геоморфолошких и хидроморфолошких особености приобаља, пољопривредна производња на подручју Просторног плана, шире и Подунавља, је у великој мери зависна од ефикасног функционисања водопривредних система, почев од заштите од спољашњих (заштита од поплава, ерозија и бујица) и унутрашњих (одводњавање) вода, преко коришћења вода за наводњавање, до заштите вода, између осталог и од негативног дејства пољопривредних активности, од чега зависи и квалитет воде за наводњавање. Бројне притоке Дунава на територији АП Војводине повезане су међусобно мрежом канала система Дунав – Тиса – Дунав. Основну каналску мрежу чини систем магистралних канала, дужине 960 km. Систем омогућава непосредно одводњавање 867.000 ha, као и прихватање воде са још 193.000 ha, тј. контролу водног режима на 1.060.000 ha. Хидросистем служи и за снабдевање водом индустрије, а деградација овог система извршена је коришћењем за евакуацију отпадних вода из насеља и индустрија. Из овог хидросистема планирано је наводњавање око 510.000 ha најплоднијих земљишта у Бачкој и Банату, али је у Србији 2008. наводњавано свега 26.300 ha, од тога 24.000 ha водом из водотока. Изградњом одбрамбених насипа на Дунаву и регулацијом мањих водотока током изградње ХС „ДТД“, као и његовим функционисањем, подручје приобалних градова/општина заштићено је од поплава, под претпоставком одржавања и унапређења ових система. На терену се, међутим, уочавају бројни проблеми у функционисању каналске мреже, који угрожавају и пољопривредну производњу.

Шумарство

Око 32% укупне територије подручја Просторног плана налази се под шумама (око 1441 km²). Подручје плана обухвата делове шумских газдинстава „Сремска Митровица“, „Банат“, Сомбор“ и „Нови Сад“ у надлежности ЈП „Војводинашуме“ и део подручја шумских газдинстава „Београд“, „Северни Кучај“ и „Тимочке шуме“ у надлежности ЈП „Србијашуме“, као и шуме НП Ђердап (са три зоне заштите).

Шуме се интензивно вишенаменски користе већ више деценија. Здравствено стање шума у надлежности Србијашума карактерише епидемијско сушење шума, које се најчешће манифестује у шумама храста китњака, а данас захвата све врсте дрвећа. Међу узрочницима слабљења и пропадања шумских екосистема су и промене климатских фактора, утицај полутаната, неповољна изграђеност састојина због неадекватног газдовања, учестале градације штетних шумских инсеката и епифитоције патогених гљива. На целој територији коридора пловног пута, а нарочито у Делиблатској пешчари и Севернокучајском шумском подручју изражена је угроженост од пожара (Пожеженска пешчара).

У ловиштима у обухвату Просторног плана налазе се: део ловишта "Национални парк Фрушка гора", ловишта ЈП "Војводинашуме" – „Козара“, „Апатински рит“, „Камариште“, Плавањске шуме“, „Ковиљско -Петроварадински рит“, „Доње Подунавље“ и „Делиблатска пешчара“, ловишта Ловачког савеза Србије – ловиште „Западна Бачка“ Сомбор, ловиште „Крушковац“ Апатин, ловиште „Лалинске ливаде“ Озаци, ловиште „Неопланта“ и „Горњи Срем“ Нови Сад, ловиште „Бођански рит“ Бач, ловиште „Паланачки рит“ Бачка Паланка, ловиште „Бачка“ Бачки Петровац, ловиште „Дорошка“ Тител, ловиште „Тамиш“ Панчево, ловиште „Јужни Банат“ Ковин, ловиште „Бегеј“ Зрењанин, ловиште „Чот“ Беочин и ловиште „Калакач“ Инђија, ловишта Севернокучајског шумског подручја ловиште „Храстовача“, ловиште „Стиг“ (Смедерево и Пожаревац), ловиште „Рамски рит“ (В.Градиште), ловиште „Туманска река“ (Голубац), ловиште НП Ђердап, делови два ловишта којима газдуху ЈП Србијашуме – ловишта „Мироч-Штрбац“ и ловиште „Живица“ (Кладово). У ловиштима су најзаступљеније стално гајене врсте дивљачи: срна, дивља свиња, јелен, дивокоза, као и врсте ситне дивљачи – зец, пољска јаребица, фазан. У ловиштима постоје повољни услови за гајење и репродукцију дивљачи. Углавном су отвореног типа, имају и ловачке куће (отвореног и затвореног типа), као и бројне ловно-техничке и производне објекте.

Туризам

Вредности Дунава, са аспекта туристичке валоризације могу се оценити као велике у погледу богатства мотива, еколошке очуваности, вредности природне и културне баштине и делом у приступачности дестинацији. Постојећи туристички производи су: манифестациони туризам, ловни, риболовни, градски и здравствени туризам (Spa, Wellness). Туристички производи изузетног потенцијала, али недовољно уређени и афирмисани су: комплекс наутике и бродског турина, специјални интереси, рурални туризам, догађаји и др.

Са аспекта развоја туризма траса међународног пловног пута (непосредни заштитни појас) има прворазредни значај за међународне крузинг бродове, а делом и за јахте и чамце свих категорија. Акваторија Дунава уз пловни пут (шири заштитни појас) се користи за пловидбу мањих пловних јединица и рибарских чамаца, и располаже са три амбијенталне целине: акваторијом окруженом ритовима; акваторијом испуњеном адама и спрудовима; и акваторијом језерског типа кроз Ђердапску клисуру и низводно до Прахова. Шири заштитни појас са приобаљем до одбрамбених насипа је са аспекта туризма на Дунаву од прворазредног значаја (са локацијама за марине, пристане и сидришта, плаже, риболовне и бициклистичке стазе и друге видове коришћења). У овај појас улазе и ритови или форланди који су углавном обрасли шумом и аде (53 аде и 10 сталних спрудова који представљају посебно атрактивне ресурсе за наутичаре на рекреативној пловидби Дунавом). На појединим деловима овог појаса налазе се кућице за одмор на понтонима "сплавови" или сојенице подигнуте до висине уобичајних високих вода.

Са аспекта пловидбених карактеристика релевантних за развој туризма ток Дунава кроз Србију карактеришу две деонице и то: *деоница успора* (од ХЕ "Ђердап II" р.км 863 до Петроварадина р.км 1257), на коме ХЕПС Ђердап управља нивоима вода у функцији производње електричне енергије, безбедне пловидбе и заштите од поплава; и *деоница слободног тока или сектор спонтаних вода* (од Петроварадина р.км 1257 до Бездана р.км 1433), где постоје изражени проблеми дубине и ширине корита пловног пута (осим делимично узводно од Београда до Новог Сада); на овом сектору се велике воде регулишу одбрамбеним насипима али и евакуацијом каналском мрежом хидромелиорационог и пловидбеног система "Дунав - Тиса - Дунав". На овом сектору су значајна меандрирања главног тока са тенденцијама његове промене (у рејону Апатина).

За развој туризма на Дунаву Србија располаже у Европским размерама са две високовредне, јединствене и међусобно различите зоне:

- Ритске зоне Горњег и Средњег Подунавља које карактерише готово аутентични ритски амбијент са очуваном типичном флором и фауном (орнито и ихтио), уз значајну деградацију флоре настале уношењем брзорастућих канадских топола. То су зоне специјалног резерата природе "Горње Подунавље" од Мађарске границе до ушћа Драве, затим низводни форланди ритског типа од Богојева, Плаванско-новосадски рит, Селиште са Карађорђево и Тикваром све на левој обали Дунава и ритски форланди од Нештина до Футога. Ритови се појављују и низводно, углавном на левој обали Дунава – Ковилски рит са ритским форландима до ушћа Тисе, али они не чине повезану целину. Низводно до Футога наилази се на "архипелаг" бројних ада које пружају значајне могућности у развоју туризма. Ритске зоне Подунавља чине доминантно **"Еколошку зону Дунава"**. Са туристичког аспекта то представља ресурс небројаних могућности који може задовољити и најпробирљивије захтеве европске урбане туристичке клијентеле.
- Зона Доњег Подунавља коју карактерише продор Дунава између Карпата и родопских планина који је створио Ђердапску клисуру као највећу речну клисуру Европе, колевку и ризницу цивилизација са обиљем споменика културе и етно традицијом. Између Молдове и Голупца пре уласка у Голубачку клисуру Дунав се шири и прави највећу површинску акваторију. Доње Подунавље представља доминантно **"Историјску зону Дунава"**.

Биодиверзитети са богатством акваторијских форми "Еколошке зоне Дунава" и културолошка разноврсност и богатство бројних етно-традиционалних догађања "Историјске зоне Дунава" чине суштину туристичке понуде Дунава. У контактним зонама оне се прожимају и међусобно допуњују. Ове две туристички атрактивне зоне Дунава употпуњују градови на његовим обалама, који у садашњој фази економског и урбаног развоја не утичу позитивно на развој туризма (изливи канализација, депоније смећа и индустријске зоне углавном оријентисане према Дунаву, недостатак савремених пристаништа, пристана и марина, сем у Апатину, већина градова у приобалној зони нема регулисан излаз на Дунав као најрепрезентативнији део своје територије др). Посматрајући потребе свих видова пловидбе у туризму мора се констатовати да не постоје скоро ни елементарни услови за пристајање, снабдевање горивом и

прихват чврстог отпада са пловила. Линијска пловидба, такозвана "Бела флота" угасила се 70-их година прошлог века. Саобраћај за туристичке потребе постоји у врло ограниченом обиму и своди се на мање излетничке бродике у функцији разгледања приобаља са воде (углавном у Београду).

Посебна предност коју пружа Дунав на свом току кроз Србију је у могућности растерећења међународног пловног пута од присуства рекреативних пловила установљавањем "**малих пловних путева**" односно "**пловних путева за рекреативну пловидбу**" који се могу уређивати и развијати упоредо са међународним пловним путем. На овај начин могуће је избећи могуће конфликте и инциденте на међународном пловном путу, а туристе на рекреативној пловидби провести најатрактивнијим приобалним зонама акваторије Дунава. Наведени ресурси туристичке понуде дају изузетне могућности да се формирају тражени, међународно конкурентни туристички производи, односно портфолији туристичких производа који ће репрезентовати туристичким ресурсима богато приобаље Дунава кроз Србију. Развојем овог вида туризма могући је укључити туристичку понуду на удаљености до 100 km од пристаништа, уколико се припреме довољно атрактивни туристички производи за путнике на пропутавању Дунавом.

3.1.5. Становништво, насеља и социјални развој

Становништво

Подручје Просторног плана чине делови територија 7 градова (Сомбора, Новог Сада, Зрењанина, Београда, Панчева, Смедерева и Пожареваца), 15 општина, као и 2 целе општине (Сремски Карловци и Кладово) у 9 управних округа Војводине и Централне Србије. Према Попису 2002. године (нова методологија)², у укупно 107 насеља обухваћених Просторним планом живело је 265.474 становника (око 3,5% популације Републике Србије, не узимајући у обзир АП Косово и Метохију). Просечна густина насељености је 59,4 ст./km² што је испод републичког просека (85 ст./km²).

Табела I-1. Кретање броја становника у периоду 1981-2002. године

Управни округ	Општина/град (насеље)	Број становника			
		1981. год.	1991. год.	2002. год.	2002. год. (нова методологија)
Западно-бачки округ	СОМБОР (Бачки Моноштор, Бездан, Колут)	12.383	11.387	11.365	10.893
	АПАТИН (Купусина, Сонта)	9.007	8.490	7.804	7.348
	ОЦАЦИ (Богојево, Каравуково)	8.239	7.908	7.329	7.111
Јужно-бачки округ	БАЧ (Бачко Ново Село, Бођани, Вајска, Плавна)	8.241	7.498	7.244	6.902
	БАЧКА ПАЛАНКА (Карађорђево, Младеново, Нештин, Челарево)	10.387	10.453	10.949	10.693
	БАЧКИ ПЕТРОВАЦ (Гложан)	2.569	2.491	2.357	2.283
	БЕОЧИН (Банаштор, Беочин, Раковац, Сусек, Черевих)	12.773	13.495	15.135	14.785
	НОВИ САД (Бегеч, Ветерник, Ковил, Лединци, Футог)	33.923	35.668	49.304	47.783
	СРЕМСКИ КАРЛОВЦИ (цела општина)	7.547	7.534	9.060	8.839
	ТИТЕЛ (Гардиновци, Лок, Тител)	9.251	8.761	8.801	8.634
Сремски округ	ИНЂИЈА (Бешка, Крчедин, Нови Сланкамен, Сланкаменацки Виногради, Стари Сланкамен, Чортановци)	15.448	14.438	16.274	15.820
	СТАРА ПАЗОВА (Белегиш, Нови Бановци, Стари Бановци, Сурдук)	11.232	14.245	20.422	19.551
Средњобанатски округ	ЗРЕЊАНИН (Книћанин, Чента)	5.418	5.228	5.331	5.153
Град Београд	ПАЛИЛУЛА (Дунавац, Ковилово)	1.674	1.681	1.659	1.642
	ГРОЦКА (Брестовик, Гроцка)	7.432	8.771	9.745	9.414
Јужно-банатски округ	ПАНЧЕВО (Иваново)	1.947	1.439	1.475	1.131
	КОВИН (Гај, Дубовац, Ковин, Мало Баваниште, Скореновац, Шумарак)	23.558	22.414	23.369	22.009
	БЕЛА ЦРКВА (Банатска Паланка)	1.095	974	900	837
	СМЕДЕРЕВО (Шалинац)	1.167	1.160	1.080	985
Подунавски округ	ПОЖАРЕВАЦ (Дубравица, Костолац, Острво, Петка, Речица, Село Костолац)	15.596	16.153	15.375	14.339
Браничевски округ	ВЕЛИКО ГРАДИШТЕ (Велико Градиште, Затоње, Кисилево, Острво, Пожежено, Рам)	8.968	9.668	9.802	8.518
	ГОЛУБАЦ (Брњица, Винци, Голубац, Добра, Радошевац, Усије)	4.604	4.372	4.293	3.890

² Нова методологија пописа је почела да се примењује од 2002. године, а према њој, у стално становништво, поред становништва у земљи, укључена су само лица на раду или боравку у иностранству краћем од једне године као и страни држављани који у нашој земљи раде или борове у својству чланова породице дуже од годину дана.

Управни округ	Општина/град (насеље)	Број становника			
		1981. год.	1991. год.	2002. год	2002. год. (нова методологија)
Борски округ	МАЈДАНПЕК (Бољетин, Голубиње, Доњи Милановац, Мосна, Тополница)	7.919	7.671	7.246	6.734
	КЛАДОВО (цела општина)	33.376	31.881	31.233	23.613
	НЕГОТИН (Буковче, Душановац, Михајловац, Прахово, Радујевац, Слатина)	13.253	12.188	11.462	6.567
УКУПНО – Подручје Просторног плана		267.007	265.968	289.014	265.474

Подручје Просторног плана је у периоду 1981-2002. године популационо нарасло за око 22.000 становника (или 8,2%) ако се узме у обзир стара методологија пописивања, док је према новој методологији на датом подручју живело за око 1.500 становника мање у односу на 1981. годину. С друге стране, део планског подручја у оквиру АП Војводине је остварио пораст становништва 2002. године и према новој методологији Пописа, а нарочито у последњем међупописном периоду (за 17.349 становника, или за 10%), што је резултат механичког прилива становништва деведесетих година прошлог века (избегла и интерно расељена лица). Највећи демографски раст је у гравитационом подручју Новог Сада, и то у припадајућем делу града, делу општине Беочин и у општини Сремски Карловци, као и у делу општине Стара Пазова који гравитира Београду. Низводно од Београда, припадајући део општине Гроцка једини бележи популациони раст захваљујући механичком приливу избеглог становништва, док све остале делове општина/градова, односно целе општине (Кладово), карактерише пад укупног становништва. Депопулација је посебно изражена у делу Борског управног округа, као резултат дуготрајног негативног природног кретања становништва на које се надовезује емиграција. Подручје Просторног плана у целини карактерише негативан природни прираштај, што је последица високог моралитета и недовољног рађања, с тим да су негативни ефекти оваквог кретања местимично ублажени или им је промењен ток захваљујући већем механичком приливу становништва.

На основу извршене анализе демографских процеса посматраног подручја, може се оценити да је његова општа демографска ситуација релативно повољна. У последњем међупописном периоду је, са једне стране, остварен раст популације као резултат позитивног миграционог салда док, са друге стране, укупна популација стари (природни прираштај је негативан; удео младог становништва се смањује, а старог знатно повећава). Највећи део подручја Просторног плана је у стадијуму демографске старости, а старење становништва је посебно изражено идући ка истоку (стадијум најдубље демографске старости). Имајући у виду основне карактеристике избегличке популације (пре свега у смислу старосне структуре и укупних репродуктивних одлика), питање је у којој ће мери и на који рок ово становништво утицати на побољшање виталних карактеристика популације и бити носилац демографске обнове, тј. ублажавања ефеката старења становништва.

Образовна структура становништва (писменост и школска спрема) као предуслов за обезбеђивање квалификоване радне снаге је делимично побољшана, при чему је најповољнија у деловима обухвата највећих урбаних центара са израженијом концентрацијом становништва, док је релативно неповољна у срединама са израженим старењем и одливом становништва. Проблеми у области демографског развоја на подручју Просторног плана везани су за очекивано даље старење популације и последице по привредни развој због промена у економској структури становништва у којој јача удео издржаваног становништва, затим наставак концентрације становништва у Београду и Новом Саду, смањење просечне величине домаћинства и све раширенији самачки живот. Посебно питање се односи на квалитативне демографске промене с обзиром на биолошку депопулацију која утиче на старење становништва, а са тенденцијом интензивирања овог процеса заоштраваће се проблеми обезбеђивања довољног броја радно способног, квалификованог становништва, попуњавања пензионих фондова и збрињавања остарелог становништва.

Мрежа насеља

Подручје Просторног плана припада подунавској развојној осовини која је део дунавско-савско развојног појаса као функционално најзначајније развојно-интегративна осовине српског геопростора.

Најинтензивније деловање функционално-гравитационих утицаја одвија се у средишњем делу подручја Просторног плана, на потезу: Бачка Паланка-Нови Сад-Београд-Панчево-Ковин-Смедерево-Пожаревац, где се развила линеарна агломерација подељена Дунавом на северни и јужни део. Посебно снажни утицаји, просторно конкретизовани концентрацијом становништва и функција, изражавају се у чвориштима подручја Просторног плана са осталим развојним осовинама Србије

истих или нижих хијерархијских нивоа. У београдско-панчевачком чворишту спајају се посавска, сремска, колубарска и банатска развојна осовина, у новосадском чворишту спајају се развојне осовине Бачке, Срема и Баната, а у смедеревском чворишту спаја се Велико поморавље. У источном делу, подунавском појас у се прикључује тимочка развојна осовина Кладово-Неготин-Зајечар-Књажевац којој се придружује Бор и која повезује метрополско подручје Ниша са Дунавом.

На подручју Просторног плана је 107 насеља, распоређених у 7 градова, 17 општина и 9 управних округа Војводине и Централне Србије. Непосредан излаз на реку Дунав има свега нешто више од 60 насеља. Ова насеља припадају гравитационим и утицајним сферама урбаних центара који се налазе ван подручја Просторног плана. У табели. I-2 приказана је величинска структура насеља, према броју становника (Попис 2002. године) укључујући и она у непосредном окружењу Плана, посебно велика и већа градска насеља (Београд, Нови Сад, Панчево, Смедерево, Пожаревац, Апатин и Бачку Паланку).

Табела I-2 Величинска структура насеља на подручју Просторног плана:

Величинска категорија	Број насеља	Укупано становника	Кумулативни низ
<500	18	5.183	5.183
500-1.000	25	19.177	24.360
1.000-2.500	34	48.877	73.237
2.500-5.000	14	48.167	121.404
5.000-10.000	13	92.612	214.016
10.000-20.000	4	70.778	284.794
20.000-50.000	2	71.185	355.979
50.000-100.000	2	139.892	495.871
100.000-200.000	1	191.405	687.276
>200.000 (>1.000.000)	1	1.119.642	1.806.918

Социјални развој

Опште прилике које су довеле до нарушене социјалне равнотеже нашег друштва читавају се и на подручју Просторног плана. Реч је о променама у друштвено-политичком и економском систему које су праћене опадањем квалитета живота становништва уз пораст сиромаштва, незапослености, социјално раслојавање и повећање угрожености осетљивих група (старијих лица, деце, жена, лица са инвалидитетом, избеглица). Подручје плана је хетерогено у структури становништва, па самим тим ни изазови за социјални развој нису свуда истоветни. Део планског подручја који лежи у гравитационој зони Београда и Новог Сада током последње деценије прошлог века примио је велики број избеглог становништва из ратом угрожених делова бивше Југославије, као и интерно расељених лица са подручја Косова и Метохије, који нису у потпуности интегрисани и укључени у постојеће друштвене заједнице. Њихова интеграција је један од предуслова јачања социјалне кохезије у периоду након изненадних промена у друштву које су условиле повећање броја корисника који рано улазе и дуго се задржавају у систему социјалне заштите. У делу подручја Просторног плана који географски припада Источној Србији, а карактеришу га крупни демографски и други развојни проблеми, посебан изазов за социјални развој је подршка грађанима који нису у стању да учешћем у економској активности обезбеде своју егзистенцију. На то се надовезују и други проблеми и изазови социјалног развоја који обухватају укупно подручје Просторног плана: пасиван положај грађана и корисника у систему социјалне заштите, централизованост система јавних социјално-заштитних институција и услуга, недовољна укљученост нових пружаоца услуга, неповезаност свих актера социјалне заштите на локалном нивоу и др.

3.1.6. Заштита простора

Заштита животне средине

Река Дунав представља еколошки коридор међународног значаја који је саставни део Паневропске еколошке мреже. На највећем делу Планског подручја питање заштите животне средине обухваћено је питањем заштите квалитета вода Дунава у домену одржавања нивоа квалитета биолошких, физичких и хемијских параметара вода, као и доброг еколошког статуса ваздуха и земљишта у приобаљу. Дунав и његове притоке представљају јединствен екосистем са бројним вредним природним областима. Постојеће стање свих параметара животне средине је у одређеној мери

деградирано и указује да је већина утицаја антропогеног порекла, посебно у приобаљу Дунава. Према Предлогу Просторног плана Републике Србије (РАПП, 2010) подручје овог Просторног плана највећим делом се налази у оквиру подручја угрожене животне средине.

Стање животне средине узроковано је факторима чије је дејство директно испољено на територији Просторног плана: **индустријским активностима** (од којих су неки квалификовани као hot spots - црне еколошке тачке – активности у хемијској индустрији и рафинеријама Панчево, Нови Сад, Београд, Неготин-Прахово, железари Смедерево, бродоградилштима „Дунав“ у Бездану, „Апатин“ у Апатину, „ТИМ“ у Новом Саду, „ЈРБ Ремонт“ у Панчеву, „Бродоремонт ПИМ“ у Брњици и Бродоградилште у Кладову, експлоатацији и преради лапорца и цемента Lafarge BFC Беоцин, активности у другим гранама индустрије), **енергетиком и хидроенергетиком** (са зонама директног непосредног утицаја ХЕ Ђердап 1 и 2 и ТЕ Костолац на загађење воде, ваздуха и земљишта тешким металима, оксидима сумпора, азота и угљеника, мазутом, уљима, суспендованим честицама, као и депоновања индустријског и рударског отпада који утиче на загађивање површинских и подземних вода, ваздуха и земљишта), **експлоатацијом минералних сировина** (са директним утицајем експлоатације у оквиру Костолачког угљеног басена и великом створеном количином отпадних вода са одлагалишта, копова и постројења која загађују воде Дунава, као и зонама експлоатације на ширем коридору пловног пута у општинама Неготин, Голубац и Смедерево; са посредним утицајем експлоатације бакарне руде у Мајданпеку, због рударења на површински коповима и технолошких процеса у флотацији и топионици који посредно делују на повећање степена загађења вода Дунава), **саобраћајем** (загађењем из лука на Дунаву „Напредак“ А.Д. Апатин, „Дунав Богојево“, „Бачка Паланка“ АД, „Нови Сад“ А.Д., „Београд“ А.Д., „Дунав“ А.Д. Панчево, Смедерево, стара лука и US Steel Serbia d.o.o. „Нова Лука“ и Прахово АД „Крајина“ и Лука „Ковин“ и пристаништа за прихват путничких туристичких бродова у Доњем Милановцу, Текији и Кладову која углавном немају системе за прихват зауљених отпадних вода; као и загађењем расутим теретима, комадном робом, вештачким ђубривом; утицајима интервенција на пловидбеном путу – багеровање и стабилизација речног корита, лагеровање материјала, бочна ерозија корита; растом саобраћајног промета моторних чамаца и глисера који се користе у рекреативне сврхе), **пољопривредом** (са директним утицајем активности на ерозију, исушивање, сабијање, закишељавање, заслањивање, еутрофикацију и контаминација земљишта и вода тешким металима, азотом и фосфором услед коришћења агрохемикалија у интензивној пољопривредној производњи у општинама Неготин, Велико Градиште и Голубац), **активностима на индустријским и комуналним депонијама** (комуналне депоније са директним утицајем на загађење вода Дунава у Апатину, Бачкој Паланци, Беоцину, Сремским Карловцима, Тителу, Винчи, Ковину, Винцима и Кладову и индиректним у Новом Саду, Панчеву, Пожаревцу, Смедереву, као и генератори индустријског отпада у Костолачком енергетском и угљеном басену са пепелиштем на Дунаву, ИХП Прахово, индустријској зони Панчева, Београда, Новог Сада и Смедерева, ХЕ Ђердап 1 и 2, фармацеутској индустрији, металургији у Смедереву, хемијској индустрији ИХП Прахово, прехранбеној индустрији, индустрији амбалаже) и **хидротехничка инфраструктура** (утицај испуштања непречишћених комуналних отпадних вода из градских и општинских канализационих система, испуштања непречишћених индустријских отпадних вода и дренажних вода из пољопривреде).

Евидентне су континуиране морфолошке промене у речном кориту, које нису локалног карактера већ се ради о глобалном процесу, са далекосежним последицама. Ерозиони процеси мењају карактеристике речног корита и у попречном и у уздужном профилу, индиректно утичући на мењање карактеристика животне средине. Квалитет вода је посебно угрожен нутријентима, органским и неорганским загађењем (услед испуштања нетретираних комуналних отпадних вода и дренажних вода из пољопривреде) око великих градова (Београда, Новог Сада и др), као и услед прекограничног загађења вода које улазе у Србију. Србија је једна од ређих подунавских земаља на чијој се територији квалитет воде Дунава побољшава. Мерења Републичког хидрометеоролошког завода показују да је квалитет воде на излазу из Србије (IIa и IIb класа) под објективним критеријумима знатно бољи од улазног квалитета (III/IV класа или „ван класе“), због чињенице да је ефлуентни притисак на Дунав загађивача са територије Србије мањи од способности његовог самопречишћавања и чињенице да две ђердапске акумулације имају велики учинак на пречишћавање воде, делујући попут великог таложника - биореактора. Стање квалитета вода и земљишта је директно нарушено активностима индустрије и енергетике у ширем коридору пловног пута, а посредно и активностима енергетских објеката ван границе Просторног плана. Бука и јонизујуће зрачење изражени су само у зонама непосредног утицаја индустријских постројења и њихово дејство је локалног карактера. На

основу Прелиминарног списка постројења која подлежу обавезама из SEVESO II директиве (донетог од стране Министарства животне средине и просторног планирања РС у мају 2009.) дефинисан је већи број постројења нижег и вишег реда и то: нижег реда: ЈКП Београдске електране, НИС Петрол, Југопетрол, Инсталација Смедерево и РЈ Инсталација „Прахово“, Прахово и вишег реда ГАЛЕНИКА ФИТОФАРМАЦИЈА а.д., Земун, ИХП Прахово – Ђубрива д.о.о. Прахово, ПД Термоелектране и копови ТЕ КОСТОЛАЦ А и Б³. У овим постројењима обављају се активности у којима могу бити присутне, или су присутне опасне материје у дозвољеним или већим количинама од прописаних и која су потенцијално опасна са становишта заштите квалитета воде, ваздуха и земљишта.

На квалитет животне средине значајан утицај има прекогранично загађење вода Дунава и његових притока које улазе у Србију. Потенцијално прекогранично загађење воде Дунава у земљама низводно од Србије могу да изазову индустрије и постројења на реци Сави (Шабац, Барич), РТБ Бор и Мајданпек (рудник, млин, топионица и рафинација) преко Борске реке, Пека, Тимока, Кривељске реке и Дунава. У контексту прекограничног утицаја, Република Србија сарађује са земљама из окружења по питању контроле и утицаја прекограничног загађења, пре свега у односу на квалитет вода реке Дунава, са посебним значајем за Републику у домену водоснабдевања.

Заштита природних вредности

Главне природне вредности подручја Плана су:

- богат и разноврстан дивљи биљни и животињски свет представљен са: 1.850 таксона виших биљака и 85 биљних заједница, око 150 врста гљива, 290 врста птица од којих су 200 врста гнездарице и окупљањем великих јата у току зиме при чему број птица на појединим деоницама Дунава достиже и 150.000 (између ушћа Мораве и Нере), 55 врста сисара, 25 врста херпетофауне (гмизаваца и водоземаца), 70 врста риба и велики број представника још увек недовољно истражене фауне инсеката;
- објекти геонаслеђа представљени палеонтолошким и литолошко-стратиграфским локалитетима, феноменима флувијалног и еолског рељефа и крашке морфологије и хидрографије, првенствено у карстној оази Мироча у Ђердапу;
- разнолики, живописни и атрактивни пејсажи чију окосницу чини водено огледало Дунава као најмаркантнији индивидуални предеони елемент у простору Србије.

На основу националних прописа из области заштите природе, међународних конвенција и програма и других документа, природне вредности на подручју Плана стекле су статус заштићених природних добара, као заштићена подручја и заштићене врсте дивље флоре и фауне, и/или статус подручја и врста од међународног значаја за заштиту природе.

На подручју Плана налази се 17 **заштићених подручја** површине веће од 1 ha (Табела I-3), која су у целости или делом своје површине обухваћене границама Просторног плана, и то: 2 национална парка (Фрушка гора и Ђердап), 2 парка природе (Тиквара и Бегечка јама), 1 предео изузетних одлика (Велико Ратно острво), 5 специјалних резервата природе (Горње Подунавље, Карађорђево, Багремара, Ковилско-петоварадински рит и Делиблатска пешчара) и 7 споменика природе (Стари парк код Сонте, Парк челаревског дворца, Каменички парк, Парк Дворска башта, Мачков спруд, Ивановачка ада и Шалиначки луг). На подручју се налази још 18 споменика природе (претежно појединачних стабала или група стабала), чија је укупна површина мања од једног хектара.

Табела I-3. Заштићена подручја површине веће од 1 ha

Назив и врста заштићеног подручја	Акт о проглашењу	Општина (на подручју Плана)	Управљач	Значај/катеорија	Укупна површина (y ha)	Површина ЗП на подручју Плана (y ha)	Површина ЗП на главном току Дунава (y ha)	Дужина обале Дунава у ЗП (y km)	Еколошки статус
1. Специјални резерват природе Горње Подунавље	Уредба Владе	Сомбор, Апатин	ЈП Војводинашум е, Петроварадин	Изузетан/ национални Категорија I	19.605	19.605	1350	62,0	IBA, IPA, PBA, Emerald, Ramsar, Cp EMS
2. Споменик природе Ст. парк код Сонте	Решење општине	Апатин	-	Локални Категорија III	2	2	-	-	-

³ У Аналитичко-документационој основи Просторног плана, поред постројења која имају директан утицај и налазе се у границама планског подручја, дат је и преглед постројења која могу имати посредан утицај, а налазе се ван граница планског подручја.

Назив и врста заштићеног подручја	Акт о проглашењу	Општина (на подручју Плана)	Управљач	Значај/категиорија	Укупна површина (y ha)	Површина ЗП на подручју Плана (y ha)	Површина ЗП на главном току Дунава (y ha)	Дужина обале Дунава у ЗП (y km)	Еколошки статус
3. Специјални резерват природе Карађорђево	Уредба Владе	Бачка Паланка	ВУ Карађорђево	Велики/регионални Категорија II	2955	1317	-	2,5	IBA CpEMS
4. Парк природе Тиквара	Одлука општине	Бачка Паланка	ЈП СПРЦ Тиквара Бачка Паланка	Локални Категорија III	508	508	-	6,0	IBA Emerald CpEMS
5. Специјални резерват природе Багремара	Уредба Владе	Бачка Паланка	ЈП Војводинашум е, Петроварадин	Изузетан/национални Категорија I	118	118	-	-	
6. Споменик природе Парк Челаревског двора	Одлука општине	Бачка Паланка	Пивара Челарево Карлсберг Србија	Локални Категорија III	7	7	-	-	
7. Парк природе Бегечка јама	Градска одлука	Нови Сад	ДТД Рибарство Петроварадин	Локални Категорија II	379	379	35	5,0	
8. Споменик природе Мачков спруд	Решење општине	Нови Сад	-	Локални Категорија III	4	4	-	0,5	
9. Национални парк Фрушка гора	Закон о националним парковима	Бачка Паланка, Беоцин, Нови Сад, Сремски Карловци, Инђија	ЈП НП Фрушка гора, Сремска Каменица	Изузетан/национални Категорија I	25.393	9670	-	-	IBA, PBA, Emerald, CpEMS
10. Споменик природе Каменички парк	Одлука града	Нови Сад, Град Нови Сад	ЈКП Градско зеленило Нови Сад	Локални Категорија III	34	34	-	-	
11. Споменик природе Парк Дvorsка башта	Решење општине	Сремски Карловци	Српска православна црква	Локални Категорија III	7	7	-	-	
12. Специјални резерват природе Ковилско-петроварадински рит	Уредба Владе	Нови Сад, Сремски Карловци, Инђија, Тител	ЈП Војводинашум е, Петроварадин	Изузетан/национални Категорија I	5895	5895	-	29,0	IBA, IPA, Emerald, CpEMS
13. Предео изузетних одлика Велико ратно острво	Решење града	Земун, Град Београд	ЈКП Зеленило Београд	Локални Категорија III	168	168	-	6,0	CpEMS
14. Споменик природе Ивановачка ада	Одлука општине	Панчево	ЈП Војводинашум е Петроварадин	Локални Категорија III	6	6	-	7,0	
15. Споменик природе Шалиначки луг	Одлука општине	Смедерево	Удружење Храст Смедердво	Локални Категорија III					Emerald, Cp EMS
16. Специјални резерват природе Делибатска пешчара	Уредба Владе	Бела Црква, Ковин, Пожаревац	ЈП Војводинашум е, Петроварадин	Изузетан/национални Категорија I	34.829	11.180	1450	13,0	IBA, IPA, PBA, Emerald, Ramsar (Јабудово окно), CpEMS
17. Национални парк Ђердап	Закон о националним парковима	Голубац, Мајданпек, Кладово	ЈП Национални парк Ђердап	Изузетан/национални Категорија I	63.608	58.300	4900	99,00	IBA, IPA, PBA, Emerald, CpEMS

Назив и врста заштићеног подручја	Акт о проглашењу	Општина (на подручју Плана)	Управљач	Значај/категорија	Укупна површина (у ha)	Површина ЗП на подручју Плана (у ha)	Површина ЗП на главном току Дунава (у ha)	Дужина обале Дунава у ЗП (у km)	Еколошки статус
УКУПНО					153.518	107.200	7735	230,0	
Опис: IBA – Међународно значајна подручја за птице (Important Bird Areas) IPA - Међународно значајна подручја за биљке (Important Plant Areas), PBA - Подручја одабрана за дневне лептире (Prime Butterfly Areas) Emerald - Подручја идентификована на основу Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта (Бернске конвенције) Ramsar – Подручја уписана у Рамсарску листу на основу Конвенције о мочварама које су од међународног значаја нарочито као станишта птица мочвара (Рамсарска конвенција), СРЕМС – Централна подручја Еколошке мреже Србије која се утврђује уредбом Владе (у поступку доношења)									

Укупна површина заштићених подручја у границама подручја Плана износи 107.200 хектара од чега 7.735 хектара обухвата водоток Дунава. Заштићена подручја на дужини од 230 километара излазе на обалу Дунава.

Заштићене врсте обухватају:

1) Врсте са међународним статусом заштите: CITES врсте – представници дивље флоре и фауне обухваћени Међународном конвенцијом о трговини угроженим биљним и животињским врстама, којих на подручју Просторног плана има неколико десетина; и миграторне врсте дивљих животиња и европска дивља флора и фауна – врсте биљака и животиња обухваћене Конвенцијом о очувању миграторних врста дивљих животиња (Бонска конвенција) и Конвенцијом о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта (Бернска конвенција) а које се налазе на подручју Просторног плана (као што су, на пример: рис и вук - од крупних карнивора, више врста риба и знатан број птица).

2) Врсте дивље флоре и фауне утврђене Правилником о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Службени гласник РС“, број 5/10).

Строго заштићене дивље врсте су биљке, животиње и гљиве које су ишчезле са територије Републике Србије или њених делова па враћене програмима реинтродукције, крајње угрожене, угрожене, реликтне, локално ендемичне, стеноендемичне, међународно значајне и заштићене дивље врсте од посебног значаја за очување биолошке разноврсности Републике Србије. На подручју Просторног плана налази се укупно око 90 врста биљака (укључујући и гљиве, лишајева и маховине) и око 210 врста животиња из наведеног правилника, највише птица (преко 160 врста), затим сисара (око 30 врста), риба (преко 20 врста) и представника херпетофауне (око 15 врста), изузев инсеката, чија фауна није довољно истражена и позната, тако да је тешко утврдити које врсте из списка насељавају ово подручје.

Заштићене дивље врсте биљака, животиња и гљива су дивље врсте које у природи тренутно нису угрожене у мери да им прети опасност да нестану или постану критично угрожене, а то су рањиве, ендемичне, индикаторске, кључне и кишобран врсте, реликтне, међународно значајне и заштићене дивље врсте, као и врсте које нису угрожене али се због њиховог изгледа могу лако заменити са строго заштићеним врстама.

3) Контролисane врсте утврђене Уредбом о стављању под контролу сакупљања и промета дивљих биљних и животињских врста („Службени гласник РС“, број 31/05, 45/05, 22/07, 38/08, 9 9/10), од којих се на подручју Плана налази око 80 врста биљака, десетак врста гљива, неколико врста лишајева и 5 представника фауне.

4) Врсте дивљачи и риба чије су коришћење или излов забрањени или ограничени на основу Закона о ловству (већи број врста сисарске и пернате дивљачи под трајном заштитом лова или под ловостајем) и Закона о заштити и одрживом коришћењу рибљег фонда (сезонска или трајна забрана риболова, забрана излова испод прописане величине), односно прописима донетим на основу тих закона.

Заштита непокретних културних добара

У ширем смислу културно наслеђе Дунавског коридора је интегрални део европског културног наслеђа, што је својеврстан потенцијал за успостављање квалитетних међународних веза. Поред значаја за развој културе то је и потенцијал за развој културног туризма, кроз могућност укључивања у пан-европске културне путеве.

У непосредном окружењу Дунава, налази се **1186** објеката и материјалних остатака за које је потврђен или се претпоставља да могу имати карактер културног добра од општег значаја. До сада је од тога регистрован сразмерно мали део културног наслеђа, око 43% (140 категоризованих и 374 регистрованих непокретних културних добара), с тим да је удео категоризованих културних добара свега 11%. Сразмерно томе, удео евидентираних добара, тј, добара који уживају претходну заштиту је 58%.⁴

Степен угрожености и оштећења културне баштине и других материјалних вредности на читавом подручју до сада није систематски истраживан. Одржавање културних добара је посебан проблем услед непостојања планова управљања којима би се прецизирали услови њиховог коришћења и презентирања, тако да након обављених истражних и конзерваторских радова они обично бивају заборављени и убрзо запуштени. С обзиром на бројност археолошких налазишта заштита је за сада непотпуна и недовољна, границе заштитних зона око културних добара нису дефинисане или се не поштују, што у многome доприноси девастацији откривених остатака и њиховог препуштања зубу времена. С обзиром на бројност и разноврсност културног наслеђа и разлике у приступу и третману појединих типова добара, установљена класификација и груписање према врсти добара и то на: археолошку баштину, историјска насеља или делове насеља, сакралне грађевине и остале сакралне споменике, фортификацијске грађевине, резиденцијалне комплексе, грађевине јавне намене и цивилне грађевине, народно градитељство - рурално наслеђе, индустријске и техничке објекте, историјско-меморијална подручја, вртну и парковску архитектуру, појединачне споменике и историјске записе и потопљена добра⁵.

Поред тога, за приказ стања и потребе даљих планских анализа издвојене су следеће просторне целине:

- *западно-бачко Подунавље* (приобални део територије Западнoбачког округа у обухвату овог плана, тј. приобална насеља општина Сомбор, Апатин, Озаци и Бач) - (у даљем тексту, Зона 1);
- *новосадска зона Подунавља* (укључује приобална насеља општина Бачка Паланка, Беочин, преко Новог Сада и насеља у низводном правцу, до општине Стара Пазова) (у даљем тексту, Зона 2);
- *београдска зона Подунавља* (обухвата приобална насеља у општини Стара Пазова, преко приобалних београдских општина, затим Панчева, Гроцке и Смедерева, до ушћа Велике Мораве у Дунав), (у даљем тексту, Зона 3);
- *браничевско Подунавље* (обухвата приобална насеља општина Пожаревац и Велико Градиште) (у даљем тексту, Зона 4);
- *зона Бердана* (обухвата приобална насеља општина Голубац и Доњи Милановац) (у даљем тексту, Зона 5);
- *тимочка зона Подунавља* (обухвата приобална насеља општина Кладово и Неготин) (у даљем тексту, Зона 6).

⁴ Преглед броја и статуса културних добара у зони коридора E80 налази се у Аналитичко-документационој основи овог Плана.

⁵ Поред потопљених археолошких налазишта која се разматрају у тој групи, овде се означавају локације потопљених бродова, авиона и других објеката, из разних историјских периода. На читавом подручју евидентирано је 19 оваквих локација, у смислу добара која су у у режиму претходне заштите, за које се одређују мере заштите и услови коришћења простора.

Табела I-4. Систематизација броја и стања категоризованих, регистрованих и добара која уживају претходну заштиту, према зонама*

Зона	Врста добра	Локалитет-Категоризација заштите			
		Категоризована културна добра		Регистрована добра	Добра која уживају претходну заштиту
		Културна добра од изузетног значаја	Културна добра од великог значаја		
Зона 1	археолошка налазишта	-	-	-	(1)
	фортификацијске грађевине	-	-	-	-
	историјска насеља или делови насеља	-	-	(1) културно историсјка целина центар Апатина	(1)
	сакралне грађевине	-	(1) споменик културе римокатоличка црква Св.Петар и Павла, Бачки Моноштор	(3)	-
	резиденцијални комплекси	(1) споменик културе Манастир Бођани	-	(1)	-
	народно градитељство-рурално насеље	-	-	-	-
	грађевине јавне намене и стамбене грађевине у градским насељима	-	-	(2)	-
	индустријски и технички објекти	-	-	(2)	-
	историјско меморијална подручја и појединачни споменици	(1) знаменито место Батинске битке, Бездан	-	-	-
Зона 2	археолошка налазишта	(2) Чипска шума-Челарево, Калварија-Тителски плато	(4)"Турски шанац", Бачка Паланка; "Градина" код Новог Раковца; "Калакача" код Бешке; "Михаљевачка шума" код Чортановаца	(4)	(61)
	фортификацијске грађевине	-	(2) споменик културе Стари Сланкамен и прост.култ. ист.целина Петроварадин;	-	-
	историјска насеља или делови насеља	(1) просторна култ.ист.целина градско језгро С.Карловаца	(2) прост.култ.ист.целина Јодна бања, Н.Сад и јеврејски комплекс објеката у Н.Саду	-	-
	сакралне грађевине	(4) споменици културе: Алмашка црква и успенска црква, Нови сад, Саборна црква, Сремски Карловци и црква Св.Николе Стари Сланкамен	(12)	(5)	(25)
	резиденцијални комплекси	(3) споменици културе Манастир Беочин, Раковац, Патријаршијски двор	(2) споменик културе Манастир Ковиле прост.култ.ист.целина Дворац Марцибањи-карачоњи, Ср.Каменица	-	-
	народно градитељство-рурално насеље	1	2	1	3
	грађевине јавне намене и стамбене грађевине у градским насељима	-	(14)	(30)	(149)
	индустријски и технички објекти	-	-	(2)	(8)
	историјско меморијална подручја/појед.споменици	(3)	(2)/(3)		
Зона 3	археолошка налазишта	(1) "Бело брдо" код Винче	-	(10)	(112)
	фортификацијске грађевине	(2) споменик културе Београдска тврђава и споменик културе Смедеревска тврђава	(1) споменик културе Ковин тврђава	2	-
	историјска насеља или делови насеља	(3) прос.култ.ист.целина Топчидер, Београд, Кнез Михајлова, Београд и подручје око Доситејевог лицеја, Београд	(4)прост. култ.ист.целина старо језгро Земунa, Београд, Косанчићев венац, Београд, Стара чаршија, Гроцка и Старо градско језго Панчева	(2)прост. култ.ист. целине Скадарлија и Копитерева градина	(2)
	сакралне грађевине	(2)споменици културе Саборна црква, Стари Град, црква Св.Преображења, Панчево	(6)	(23)	(45)
	резиденцијални комплекси	(3) споменик културе Конак Кнеза Милоша и конак Књегинје Љубица, Београд и манастир Војловица, Панчево	-	(5)	-

	народно градитељство- рурално насеље	-	-	-	(7)
	грађевине јавне намене и стамбене грађевине у градским насељима	(1)	(33)	(158)	(47)
	индустријски и технички објекти	(1) споменик културе Илегална партијска штампарија, Београд	(4)	(9)	(28)
	историјско меморијална подручја/појединачни споменици		(4)		
Зона 4	археолошка налазишта	(1) Виминацијум, Костолац	(1) Ледерата, римско утврђење	(2)	(25)
	фортификацијске грађевине	-	(1) споменик културе средњовековни град Рам	-	(1)
	историјска насеља или делови насеља			(1)	(2)
	сакралне грађевине	-	-	(4)	(2)
	резиденцијални комплекси	-	-	-	-
	народно градитељство- рурално насеље	-	-	(1)	(40)
	грађевине јавне намене и стамбене грађевине у градским насељима	-	-	(1)	(18)
	индустријски и технички објекти				
	историјско меморијална подручја и појединачни споменици				
Зона 5	археолошка налазишта	(1) Лепенски Вир	-	(16)	(13)
	фортификацијске грађевине	(1) споменик културе средњовековна тврђава Голубац	-	-	-
	историјска насеља или делови насеља	-	-	-	(1)
	сакралне грађевине	-	-	(3)	(2)
	резиденцијални комплекси	-	-	-	-
	народно градитељство- рурално насеље	-	-	(1)	(11)
	грађевине јавне намене и стамбене грађевине у градским насељима	-	-	(2)	(17)
	индустријски и технички објекти	-	-	-	(1)
	историјско меморијална подручја и појединачни споменици	(1) споменик културе Трајанова табла, Текија			
Зона 6	археолошка налазишта	(2) Понтес, Кладово и Караташ, Нови Сип	-	(7)	(1)
	фортификацијске грађевине	-	(1)споменик културе средњовековно утврђење Фетислам	-	-
	историјска насеља или делови насеља	-	-	(1)прост.култ.ист.целина ул Маршала Тита, Кладово	-
	сакралне грађевине	-	-	(1)	(4)
	резиденцијални комплекси	-	-	-	-
	народно градитељство- рурално насеље	-	-	-	-
	грађевине јавне намене и стамбене грађевине у градским насељима	-	-	(1)	-
	индустријски и технички објекти	-	-	-	(3)
	историјско меморијална подручја и појединачни споменици	-	-	-	-

* На Карти 1. врсте добара разврстане су по следећем систему 1. Археолошка налазишта, 2. Урбане целине, 3. Сакралне грађевине, 4. Фортификацијске грађевине, 5. Резиденцијални комплекси, 6. Индустријски и технички објекти, 7. Народна градитељство, 8. Појединачни споменици и знаменита места

3.1.7. Коришћење и уређење простора од интереса за одбрану земље и у ванредним ситуацијама

Подручје Просторног плана је својим већим делом у зони посебне намене граничног појаса са Републиком Хрватском (у дужини од око 138 km) и Републиком Румунијом (у дужини од око 230 km), у којем, у складу са Законом о прелажењу државне границе и кретању у граничним појасу, постоје ограничења која се односе на кретање и боравак лица, у дубини од 100 m, дуж граничне

линије на територије Републике Србије. Непосредни појас уз државну границу налази се под режимом контролисаног и ограниченог коришћења, у надлежности Министарства унутрашњих послова.

На подручју Просторног плана се налази више објеката и комплекса који су сврстани у следеће категорије: „перспективни“, „нису перспективни“, „предати на коришћење МУП-у РС у функцији контроле државне границе“ и „Мастер план“⁶. За перспективне објекте и комплексе дефинисаће се услови заштите кроз забрану или различите степене ограничења градње. Објекти предати МУП-у РС заштићени су условима које прописује то Министарство и око њих није предвиђен посебан режим заштите или ограничења градње.

Део подручја Просторног плана припада метрополском подручју Београд-Нови Сад са изразитом концентрацијом становништва, активности и капитала. Специфичност непосредног окружења подручја Просторног плана је присуство крупних привредних комплекса (рафинерије у Панчеву, Новом Саду, Београд; складишта нафте Смедерево; ИХП „Прахово“, железара „US Steel Serbia“, „Галеника фитофармација“ Земун, индустријске/привредне зоне већих градова и др.) и инфраструктурних објеката (ХЕПС „Ђердап“, ТЕ-ТО „Нови сад“, „Костолац А и Б“, мостови, луке и аеродроми и др). Угрожавање функционисања ових комплекса и објеката могуће је индустријским акцидентима, ратним разарањима, природним катастрофама и елементарним непогодама са значајним последицама по становништво, насеља, инфраструктуру и стање животне средине.

Подручје је изложено потенцијалном хазарду од елементарних непогода, у првом реду, опасностима од поплава и атмосферских непогода, одроњавања и клизања земљишта, пожара, земљотреса и др. Интензитет сеизмичког хазарда на подручју Просторног плана, за повратни период од 100 година има средњу вредност 6,5°MCS.

3.2. ПОТЕНЦИЈАЛИ И ОГРАНИЧЕЊА

3.2.1. Пловни пут и пловидбена инфраструктура

Река Дунав представља један од највећих развојних потенцијала Србије, који није у довољној мери искоришћен. Водни саобраћај, као једна од значајнијих привредних грана која треба да користи потенцијал Дунава, није имао одговарајуће услове за развој последње две деценије.

Потенцијали у домену пловидбе и пловидбене инфраструктуре су: средишњи положај Србије у оквиру Паневропског коридора VII; значајан део територије Србије са привредним капацитетима чије су сировине и производи предиспонирани за транспорт водним саобраћајем гравитира Дунаву; добре везе Дунава са мрежом унутрашњих пловних путева у Србији и велике могућности повезивања водног саобраћаја са другим видовима саобраћаја; изразите могућности за развој мултимодалног саобраћаја са пратећом инфраструктуром; потенцијалне могућности проширења постојеће мреже унутрашњих пловних путева у Србији, што би довело до повећања гравитационог подручја; велика концентрација туристички атрактивног природног и културног наслеђа, урбаних и руралних предела у приобаљу Дунава и његовом непосредном окружењу, посебно у зони Ђердапске клисуре; погодности за развој наутичког туризма; изградњом ХЕПС „Ђердап I“ и ХЕПС „Ђердап II“ остварен је веома поуздан систем за пловидбу на некада критичном току Дунава; и др.

Ограничења за развој водног саобраћаја на Дунаву су следећа: догађања на територији Србије у протеклих 20 година и перманентни недостатак средстава за одржавање пловидбене инфраструктуре довели су до драстичног смањења промета роба, прекида улагања на одржавању пловног пута, лошег стања лука и пристаништа и пратеће инфраструктуре, застарелости постојеће и недостатка савремене опреме, пропадања и застаревања флоте; досадашњи недостатак јасне државне стратегије и оријентације у области водног саобраћаја; неадекватни процеси и поразни ефекти приватизације лука, флоте и пратећих инфраструктура; скромна мрежа путничких пристаништа и марина и неадекватна опремљеност већине ових објеката; недовољан број неадекватно опремљених зимовника; недовољно развијена путна и железничка инфраструктура, што онемогућава адекватан развој мултимодалног саобраћаја и интегрисање различитих видова саобраћаја; ограничене могућности примене техничко-технолошких иновација; неадекватна институционална организованост; непостојање стабилних

⁶ Мастер план отуђења непокретности које нису неопходне за функционисање Војске Србије.

извора финансирања; недостатак стручних кадрова у свим областима водног саобраћаја и пратеће инфраструктуре; и др.

На недовољно одржаваном сектору Дунава од српско-мађарске границе до Београда постоје следећа ограничења на пловном путу, тзв. „уска грла“ (неповољна ширина или дубина пловног пута, неповољна траса речног корита, морфолошки нестабилне деонице, недовољна висина пловних габарита испод мостова у условима високих вода):

- Локација: Бездан, (p.km 1428-1425,2), пловни пут недовољне ширине;
- Локација: Сига-Казук, (p.km 1417,9-1417,7 p.km 1415,6-1415, и p.km 1414-1412), пловни пут недовољне ширине (навлачење спруда према пловном путу);
- Локација: Апатин (p.km 1405,6-1401,7), нестабилно речно корито, са честим променама (сужење пловног пута, присутни спрудови и обрушавање десне обале); (p.km 1401.06-1400.5), пловни пут недовољне ширине (присутни спрудови уз десну обалу);
- Локација: Чивутски рукавац (p.km 1396,8-1392,1), недовољна ширина пловног пута;
- Локација: Вемел-Петреш, (p.km 1391,0-1389,6), сужење пловног пута и недовољан полупречник речне кривине (R 550 m); сужење пловног пута уз десну обалу (p.km 1386.0-1385.0);
- Ушће Драве, (p.km 1383,2-1381,7), сужење и променљива траса пловног пута;
- Локација: Стактар, (p.km 1375,9-1372,3), сужење пловног пута, недовољан полупречник речне кривине, обрушавање десне обале и стварање спруда на десној обали;
- Локација: Богојево, (p.km 1365,8-1363,5), недовољна ширина пловног пута због рачвања речног тока и спруд уз десну обалу;
- Локација: Даљ, (p.km 1356-1354,1), сужење пловног пута и недовољан полупречник речне кривине; сужење пловног пута, обрушавање десне обале и спруд уз леву обалу (p.km 1352.3-1349.8, p.km 1348.2-1347);
- Сужење пловног пута (p.km 1340.0-1338.0); широко корито са формираним спрудом уз десну обалу (p.km 1333.0 – 1331.0); сужење пловног пута (p.km 1327.0 – 1326.0)
- Локација: Сотин, (p.km.1323,3-1320,7), недовољна ширина пловног пута, спруд по средини корита (неповољно двогубо корито за пловидбу); широко плитко корито (p.km 1319.0-1315.0); променљив пловни пут (p.km 1314.0 – 1313.0);
- Локација: Мохово, (p.km 1309,9-km.1309,1), недовољна ширина пловног пута и деоница са каменитим дном основног корита;
- Локација: Сусек, (p.km 1285,5-1284,1), оштра речна кривина са недовољном ширином пловног пута; сужење пловног пута због рукавца (p.km 1283.0-1281.0);
- Локација: Футог, (p.km 1264,3- km.1262,0), путујући спруд условљава недовољну ширину пловног пута;
- Локација: Нови Сад, (p.km1253,3-1252,9), неповољан полупречник кривине;
- Привремени монтажно-демонтажни мост у зони Новог Сада, који не задовољава основне услове Дунавске комисије са становишта ширине пловног пута и висине;
- Локација: Аранкина Ада, (p.km1248,0-1246), нестабилно речно корито;
- Локација: Сремски Карловци, (p.km 1245,0-1240,0), нестабилно речно корито; присуство спрудова уз леву обалу (p.km 1238.5-1237.0);
- Локација: Чортановци, (p.km.1236,5-1236,2), недовољна ширина пловног пута; промена пловног пута, присуство спрудова уз десну обалу и обрушавање десне обале (p.km 1236 -1233);
- Локација: Бешка, (p.km 1229,7-1227,9), недовољна ширина пловног пута условљена великом ширином речног тока, присуство спрудова уз десну обалу; сужење пловног пута (p.km 1225.0-1223.0);
- сужење пловног пута и могућа промена трасе пловног пута (p.km 1203.0-1200.5);
- Локација: Прелив, (p.km 1190,0-1197,7), услед рачвања тока рукавац у коме се налази пловни пут је недовољне ширине.

На сектору Дунава низводно од Београда до српско-бугарске границе, постоје следећа ограничења⁷:

⁷ У Генералном плану и студији изводљивости, 2006, предложена су конкретна решења за уклањање ових уских грла на потезу Дунава од српско-мађарске границе до Београда, која према ценама из 2006. године, износе око 128.000.000 евра, што подразумева и изградњу новог друмско-железничког моста у Новом Саду и уклањање постојећег монтажно-демонтажног моста. Висина ових инвестиција указује на неопходност увођења етапности у реализацији ових радова. Према истом извору, на делу Дунава од Београда до српско-бугарске границе, висина инвестиција износи око 113.000.000 евра (од чега око 80% отпада на капитални ремонт преводница на ХЕПС "Ђердап I" и ХЕПС "Ђердап II", што значи да се и на овом потезу радови морају одвијати етапно, поштујући одређене приоритете).

- И поред значајне промене хидролошко-хидрауличног режима изградњом ХЕПС „Ђердап I“, у зони Ђердапске клисуре, на појединим потезима јављају се проблеми недовољне ширине пловног пута, који се с обзиром на морфологију Клисуре не могу мењати рационалним мерама, што условљава обавезно наизменичну узводну или низводну пловидбу мимоилазећих пловила/састава;
- Неопходност ремонта хидромеханичке опреме преводница на ХЕПС „Ђердап I“ и ХЕПС „Ђердап II“;
- На сектору низводно од ХЕПС „Ђердап II“, у зони Прахова (око р.км 861), налазе се остаци немачких ратних бродова потопљених крајем Другог светског рата. Нека од ових пловила налазе се у пловном путу, те представљају озбиљну сметњу пловидби у периоду појаве малих вода. Присуство ових бродова угрожава прописану класу VII пловног пута. У оквиру мера уређења пловног пута на овом сектору, предвиђено је уклањање потопљених пловила.

3.2.2. Водопривреда

Један од највећих развојних **потенцијала** Србије је река Дунав која на потезу дугом 588 km пресеца Србију, по дужини другој деоници тока у подунавским земљама. Ток Дунава и приобаље располажу бројним развојним и еколошким потенцијалима, од којих се издвајају следећи:

- Дунав на току кроз Србију располаже са највећим хидроенергетским потенцијалом од свих подунавских земаља. То је уједно и највећи водни потенцијал Србије. Од око 19,7 TWh/год. искористивог потенцијала око 8,35 TWh/год. (око 42%) отпада на потенцијал Дунава. Од тог потенцијала око 7,08 TWh/год. се већ користи у оквиру система ХЕ Ђердап 1 и 2, који испоручује ЕЕС Србије просечно око 23% годишње енергије.
- Потенцијал објеката ХЕ Ђердап 1 и 2 ће се повећати: (а) обновом агрегата на ХЕ Ђердап 1 (по динамици један агрегат годишње, од 2010.), (б) преласком ХЕ Ђердап 2 на рад се елементима варијабилног рада, како би се добило више вршне енергије.
- Уколико се сагласи Република Хрватска, постоји могућност да се реализује ХЕПС Нови Сад, чиме се може врло успешно остварити потпуно очување резервата природе Горњег Подунавља и Копачког рита са преливним насипима којима се управља најпожељнијим водним режимима тих влажних станишта.
- Постојећа и потенцијална изворишта пијаће воде, од којих су нека регионалног значаја (Шалинац, Годомин, потез алувиона Ковин-Дубовац предвиђен за снабдевање Јужног Баната, итд), као и бројна мања изворишта, за која често нема адекватне замене.
- Системи за заштиту од спољних и унутрашњих вода, који су веома вредан потенцијал, обухватају линијске системе заштите од великих (спољних) вода Дунава и системе за заштиту од унутрашњих вода. Управљив режим подземних вода, са дужином воде на 1 m, омогућава интензивирање пољопривредне производње.
- Најважнији систем Војводине, ХС ДТД, има кључне објекте-хидрочворове на Дунаву, који је кључни реципијент за функционисање тог система. Предвиђа се обнова тог система и проширење његових функција.
- Уређење водних режима омогућава да се реализују и већи системи за наводњавање врло квалитетног земљишта, са Дунавом као водозахватом (Неготинска низија, Кључ, штићени делови иза насипа у зони ХЕ Ђердап 1).
- Реализацијом ХЕ Ђердап 1 и 2 знатно су стабилизовани нивои на Дунаву који су постали управљиви, што је веома повољно за урбани и рурални развој и уређење предела приобаља.
- У депресијама крај Дунава постоје погодни услови за реализацију топловодних рибака за производњу конзумне рибе и за производњу рибе млађи.
- Квалитет воде Дунава се мерама у складу са Директивом о водама ЕУ враћа у II класу квалитета, што представља значајну развојну компоненту водног потенцијала.
- Мањи водотоци који се сливају са падина Северног Кучаја, Мироча, Дели Јована, Великог и Малог Крша, који су у стању одличног и врло доброг квалитета (класе I, I/II), представљају изванредан еколошки потенцијал кога треба заштитити.

Најважнија **ограничења** су следећа:

- Веома неравномерни водни режими Дунава узводно од успора ХЕ Ђердап и његових најважнијих притока. Проток Дунава на в.с. Бездан осцилира у опсегу око 800 m³/s и мање од тога, па до протока преко 18.000 m³/s (Q_{1%} = 17.324 m³/s). Ти режими ће се погоршавати. Велике воде ће бити

још веће, због каналисања Дунава у горњем току, искључења инундација и погоршања нестационарних феномена падавина услед климатских промена. Насупрот томе, мале воде ће бити све мање, са све дужим трајањима, делом због климатских промена, делом због све већег захватања воде у узводним државама управо у маловодним периодима.

- Због тих промена морају се преиспитати системи заштите од великих вода јер постају мање поуздани од степена заштите са којом се рачуна. Садашњи меродавни рачунски нивои вероватноће од 1%, са којима је реализован систем насипа, заснива се на хидролошким анализама од пре више од 30-40 година. У међувремену је дошло до озбиљних промена у сливу које су довеле до повећања великих вода, а то се мора одразити и на повећање рачунских великих вода.
- Изворишта су угрожена на више начина: лошом санитацијом насеља без ППОВ; депонијама које се лоцирају у зони хидрауличног утицаја на изворишта, испуштањем отпадних вода из индустрија без пречишћавања, непланском градњом у зони изворишта, чак и у ужој зони њихове заштите.
- Ограничење је физичка угроженост заштитних система од великих и од унутрашњих вода. Нелегална градња све више физички угрожава и најважније заштитне линије крај Дунава, као и системе за заштиту од унутрашњих вода.
- Засипање акумулације ХЕ Ђердап 1 доводи до стварање додатног успора у односу на онај из почетног, 'нултог' стања. До сада се то компензовало на рачун смањења заштитне висине од рачунског нивоа 1% до коте круне насипа. Међутим, настављање процеса засипања довешће до тога да ће бити неопходно надвишавање насипа или увођење погонских ограничења (додатно обарање нивоа успора на брани Ђердап 1 што би умањило производне перформансе електрана).
- Системи заштите приобаља се не одржавају у складу са нормативима који у истом функционалном стању. То на више места смањује њихову ефективност, или ће се ти ефекти тек исказати у скорој будућности.
- Водно земљиште, које обухвата одређен појас дуж Дунава, све је више угрожено непланском изградњом, посебно дуж насипа брањеног приобаља, који могу да ометају примену мера одбране од поплава. Проблем угрожавања водног земљишта Дунава је утолико озбиљнија што на многим местима у приобаљу неће бити простора за неопходне активности на проширењу насипа, или за приступ механизације у периоду одбране од поплава.
- Нови Закон о водама дезинтегрисао је водопривредни простор Србије, који је у свим ранијим законима и стратешким планским документима третиран као јединствен управљачки простор, што ће представљати све веће ограничење.

3.2.3. Остали инфраструктурни системи

Саобраћај

Потенцијали развоја саобраћаја на подручју Просторног плана и непосредном окружењу инфраструктурног коридора пловног пута Е80 - Дунав су: релативно развијена саобраћајна инфраструктура која обезбеђује квалитетну приступачност коридору и насељима; могућности за успостављање интермодалног транспорта; могућности за активирање регионалног и локалног железничког саобраћаја (уз бољу организацију и модернизацију капацитета); пројекти осавремењавања путне и железничке инфраструктуре и отклањање уских грла (посебно транзита кроз Београд изградњом нових мостова и комплетирање БЖЧ и др.) што ће омогућити квалитетнију и ефикаснију повезаност коридора Дунава са окружењем; и др.

Ограничења развоја саобраћаја су: лоше стање путне мреже (посебно регионалних и општинских путних праваца); неусаглашености капацитета инфраструктуре и транспортних потреба (посебно транзита друмског саобраћаја кроз подручје Београда, недостатак мостова, лоше стање и неизграђеност планиране железничке инфраструктуре, посебно обилазне везе на сектору од Винче ка Панчеву); недовољна интегрисаност свих видова саобраћаја у тачкама у којима услови за интеграцију постоје (нарочито на подручју Београда, што је везано за недовољне капацитете уличне мреже-мостова, нерешен систем шинског градско – приградског превоза, положај Луке и др.); недостатак квалитетних подсистема који би повезали све тачке трансфера путника са вида на вид транспорта; неуједначена доступност различитим видовима саобраћаја свих делова подручја; и др.

Енергетика и енергетска инфраструктура

Кључни **потенцијали** енергетске инфраструктуре заснивају се на: производњи енергије базираној на хидропотенцијалу Дунава и систему „Ђердап“ и косточачко-ковинском лигнитском басену; добро

развијеној преносној и дистрибутивној електроенергетској мрежи и објектима (уз неопходно одржавање и реконструкцију); развијеној мрежи гасоводне и нафтоводне инфраструктуре на подручју Војводине; коришћењу топлотне енергије из постојећих ТЕ „Костолац А и Б“, истраживању и коришћењу потенцијала ОИЕ и др.

Значајан потенцијал представљају количине преосталих резерви лигнита у сада затвореном копу „Ћириковац“ (Б+Ц1 износи око 119 мил. тона) и врло повољни геолошки услови за подземну експлоатацију угља. На основу нафтно-геолошких карактеристика издвојена су као најперспективнија подручја за истраживање нафте и гаса: дрмљанска (подручје Стига), смедеревска и великоградиштанска депресија. Билансне резерве лежишта угља „Добра“ на подручју НП „Ђердап“ нису истражене, а садрже угаљ доње топлотне моћи од 14,6 до 20,9 MJ/kg са садржајем пепела од 25 до 50%.

За укупни развој подручја, значајни су планирана изградња и проширење гасоводне инфраструктуре, посебно са изградњом гасовода „Јужни ток“, као и продуктовода за транспорт нафте на правцу Сомбор-Нови Сад-Панчево-Београд-Смедерево-Јагодина-Ниш, са пратећим објектима. Могуће је продужење продуктовода од Сомбора ка Мађарској и Хрватској.

Основни проблеми и **ограничења** енергетике огледају се у: недовољном интензитету истраживања енергетских сировина; великој и нерационалној потрошњи енергије посебно електроенергије за грејне потребе, као и великој специфичној потрошњи енергије по јединици производа у индустрији; старости и технолошкој застарелости већине изграђених капацитета; недовољној заштити животне средине; нереалним ценама и паритету енергије; недостатку сопствених и иностраних средстава за развој енергетске инфраструктуре и повећање енергетске ефикасности; непотпуном законском оквиру и финансијским инструментима за коришћење ОИЕ, незадовољавајућој инфраструктури и веома ниском степену коришћења ОИЕ; и др.

Телекомуникациона инфраструктура

Основни **потенцијал** развоја телекомуникација јесу постојећа магистрална мрежа оптичких каблова која се пружа дуж већине главних саобраћајница и постојећи каблови према главним градским центрима (Сомбор, Бачка Паланка, Нови Сад, Инђија, Београд, Панчево, Смедерево, Пожаревац, Бор и Неготин). Оваква мрежа је потенцијал за развој фиксне телефонске мреже и интернет мреже.

Главна **ограничење** развоју телекомуникација представља слаба развијеност приступне мреже, посебно у брдско-планинским и периферним деловима подручја Просторног плана. Велико ограничење је и тежак планински терен дуж главних саобраћајница поред којих не постоје оптички каблови (Голубац-Доњи Милановац-Текија-Сип). Ово ограничење може да има за последицу недовољну поузданост система за информације о водостају и климатским условима на пловном путу. Одређено ограничење у развоју телекомуникационе инфраструктуре на подручју Просторног плана представља сам пловни пут. Река Дунав, као велика природна препрека онемогућава слободан развој телекомуникационе мреже, чиме се она упућује на мостове (којих у планском подручју има свега 4, што је знатно мање од потреба). Услед тога је на две локације (град Нови Сад и Болеч-Иваново) положен оптички кабл по речном дну, уз одређена укопавања у приобалном делу, што је економски неисплативо и недовољно поуздано због могућих оштећења каблова код непажљивог сидрења бродова и одређених радова у речном кориту.

3.2.4. Привреда/економски развој и туризам

Привреда/економски развој

Од кључног значаја су **потенцијали** веома погодног географског и макро-саобраћајног положаја у коридору VII, започета међурегионална, прекогранична и суседска сарадња на различитим нивоима, инициране институционалне промене у домену управљања развојем локалне економије, и др. Основне потенцијале за привредни развој подручја Просторног плана чини релативно квалитетан високостручни кадар и остали људски ресурси, изграђени привредни, смештајни и услужни капацитети, крупна регионална инфраструктура (пловни пут, луке и пристаништа, друмске саобраћајнице, железничке пруге, енергетски капацитети и инфраструктура, телекомуникације), природни ресурси, урбана насељска и комунална инфраструктура, социјални сервиси/јавне службе, дуга индустријска традиција, итд.

Тежиште потенцијалог развоја су: хидроенергетски потенцијал Дунава (ХЕ „Ђердап 1“, „Ђердап 2“ и планирана „Ђердап 3“), резерве угља у костолачко-ковинском басену (>1 милијарде t), минералних сировина, руда бакра, камена, шљунка и песка; пољопривредно земљиште и други ресурси од значаја за

развој агрокомплекса и ланаца за производњу хране; као и природни ресурси и услови за развој туризма, дрвни фонд, водни ресурси, расположивост локација повољних за смештај производних погона, услужних садржаја, атрактиван природни амбијент, природне вредности, културна баштина и др.

Највећи потенцијал има даљи развој МСП која би требало да запошљавају највећи део радне снаге и да буду фактор раста ефикасности привреде и квалитета производа и услуга. Започети процес проширивања и инфраструктурног опремања привредно-индустријских зона од регионалног значаја омогућава повољне услове за могућу селективну реиндустријализацију, развој туризма и транспорта. У свим градовима на подручју Просторног плана постоје индустријски/привредни локалитети који се више не користе (браунфилди), као и нове локације предвиђене урбанистичким плановима.

Регион располаже значајним земљишним потенцијалом, али је мерама економске и пореске политике неопходно омогућити формирање већих пољопривредних поседа (преко 100 ha), са адекватним системом за наводњавање и применом агротехнике.

Међу најважнија **ограничења** за развој могу се сврстати депресирана привредна ситуација са високом стопом незапослености, малом конкурентношћу, ниским нивоом инвестирања и опремљености, крупне територијалне разлике у нивоу развијености, недоступност финансијских средстава и неповољни услови финансирања, слаба предузетничка култура, релативно неповољна демографска структура, одлив кадра, недовољно изграђена и развијена инфраструктура.

Једно од важних ограничења за будући развој привреде су строги услови и стандарди заштите животне средине и све строжи услови прибављања сагласности за инвестициону активност на подручју националних паркова и других заштићених подручја (ИВА подручја).

Ограничење за развој представљају неповољни енвајеронментални утицаји неодговарајућег третмана и одлагања индустријског и рударског отпада, који укључују загађивање воде, подземних вода и земљишта и смањену доступност чистој води за пиће на многим деловима подручја Просторног плана (Костолачки енергетски и угљени басен, Хемијско-рафинеријски комплекс у Панчеву, Рафинеријски комплекс у Новом Саду, Железара „US Steel“ у Смедереву, експлоатација лапорца и производња цемента у НП „Фрушка гора“, Беочин, експлоатација лапорца код Голупца, експлоатација грађевинског камена, глина, шљунка и песка на више локација и др). Делимично су саниране последице угрожавања животне средине бомбардовањем привредних капацитета у дунавском појасу.

Ниска квалификациона структура становништва и дефицит појединих специфичних занимања представљају ограничење за привредни развој. Највећи проблем пољопривредних произвођача је диспаритет цена, уситњеност парцела, застарелост механизације. Евидентан је недостатак смештајних капацитета у туризму, низак квалитет услуга, недовољна изграђеност регионалне, локалне и насељске/комуналне инфраструктуре.

Пољопривреда

На *подручју високоинтензивне пољопривреде и интегрисане економије* основни **потенцијали** за развој пољопривреде су: равничарско подручје, плодно земљиште, повољни климатски услови, обиље воде, изузетно повољан географски положај, развијена саобраћајна и комунална инфраструктура, развијена мрежа снабдевања репроматеријалом и механизацијом, развијена прерађивачка индустрија у непосредном окружењу, близина тржишта урбаних центара и доступност услуга саветодавне службе и научно-истраживачких институција. Поред производње основних жита и уљарица, треба искористити могућности за развој: сточарства и пратеће производње крмног биља, стакленичке и њивске производње поврћа и лековитог и ароматичног биља, производње воћа и грожђа, конвенционалном и органском методом, и малих производних програма, у садејству са развојем руралног, винског и туризма заснованог на природи, имајући у виду велики број заштићених добара изузетних еколошких вредности и туристичког потенцијала у приобаљу. Пашњаци и ливаде у окружењу и унутар заштићених подручја (II и III степена заштите): НП „Фрушке Горе“, СРП „Делиблатска пешчара“ и СРП „Стари Бегеј-Царска бара“, и Тителског брега, нуде могућности за развој пашњачког сточарства, укључујући узгој аутохтоних раса говеда и оваца и органску производњу млека, меса и прерађевина. Међу **ограничењима** за одрживо коришћење пољопривредног земљишта и развој пољопривреде издвајају се: деградација тла услед монокултурне производње жита и уљарица и неразвијеног сточарства, лоше функционисање хидромелиорационих система и присуство непречишћених отпадних вода у каналској мрежи, велики број ситних поседа породичних газдинстава, неорганизованих у удружења и слабог инвестиционог потенцијала и преговарачке моћи у откупу, неразвијено предузетништво и социјална инфраструктура у малим руралним срединама.

На *подручју урбане пољопривреде* основни **потенцијали** свакако су: изузетно повољан географски положај, добри климатски и педолошки услови за производњу широког асортимана пољопривредних производа, посебно меса, млека, поврћа воћа и грожђа; саобраћајна приступачност и инфраструктурна опремљеност, развијени канали набавке инпута и пласмана, маркетинга и промоције и саветодавних услуга и близина тржишта велике апсорпционе моћи за пласман финалних производа и сировина за развијену прехранбену индустрију. Већи број породичних винарија и погона за производњу ракија од воћа и грожђа, заједно са фрушкогорским и белоцркванским винаријама и познатим неготинским пивницама, пружа добру основу за развој „Винских путева Подунавља“. Поред производње свежих производа за масовно тржиште и прерађивачку индустрију, куповну моћ потрошача у метрополском подручју, која омогућава пласман производа вишег нивоа квалитета, треба искористити за јачање производње органских и других производа из тзв. малих производних програма на породичним газдинствима и то комбиновати са туризмом заснованим на природи у еколошким оазама у периурбаном подручју. Основна **ограничења** за одрживо коришћење земљишта и развој пољопривреде су: заузимање и уситњавање плодног пољопривредног земљишта у великим градовима и дуж главних саобраћајница, загађење тла, воде и ваздуха од стране тешке индустрије и рударства, лоцираног у близини великих комплекса пољопривредног земљишта, у Београду, Панчеву, Пожаревцу, Смедереву, лоше функционисање хидромелиорационих система и нерешено питање пречишћавања отпадних вода, спорост у процесима реструктурирања и приватизације пољопривредних комбината и задруга, нерегулисани власнички односи, неразвијено предузетништво и удруживање пољопривредних произвођача.

Планинско подручје, са економијом базираном на природним ресурсима има **потенцијале** у хетерогеним природним условима, који пружају могућност понуде широког асортимана квалитетне хране, високе здравствене вредности, произведене у системима традиционалне, интегралне и органске пољопривреде, посебно вековна традиција у производњи квалитетних прерађевина од млека и меса у брдско-планинском делу и производње грожђа и чувених вина у Кључу и Неготинској низији, уз изградњу система за наводњавање, представљају значајне за развој пољопривреде. Ако се несумњивим пољопривредним потенцијалима додају велике могућности развоја одрживог туризма и пратећих делатности и интензивирање прекограничне и регионалне сарадње, уз могући значајнији повратак млађих људи из иностранства, постоји реална основа за унапређење пољопривреде и руралног развоја ове области у времену које долази. Основна **ограничења** за развој пољопривреде и пратећих делатности су: слаб демографски потенцијал, неизграђен систем за наводњавање и контаминација земљишта у Неготинској низији, законске рестрикције у погледу коришћења пољопривредних ресурса на подручју НП „Ђердап“, застоји у реструктурирању и приватизацији пољопривредних комбината, лоша старосна и образовна структура становништва на газдинствима, која успорава ширење савремених еколошких и маркетиншких стандарда у производњи, низак ниво удруживања и инвестиција у диверсификацију активности на газдинствима.

Шумарство

Шумски ресурси представљају значајан **потенцијал** одрживог развоја коридора пловног пута и то: потенцијал за очување станишта и биоразноврсности, могућност увећања степена природне стабилности и самообновљивости шума, могућност унапређења затеченог стања шума, и потенцијали за увећање бројности и квалитета дивљачи. Посебно је важно очување и активирање ових потенцијала обезбеђењем подршке за: одрживу експлоатацију шумских производа (пре свега дрвета) уз развој дрвно-прерађивачке индустрије; коришћење шума за научно-истраживачке, образовно-васпитне, спортско-рекреативне, ловне и друге сврхе; туристичку валоризацију шума које припадају категорији заштићених природних добара; организовано коришћење осталих шумских производа (јестивих гљива, лековитог биља, сакупљање и откуп шумских плодова, пужева и др.); побољшање бројности дивљачи у ловиштима и др.

Развој шумарства релативизују поједина **ограничења** и то: недовољно регулисан правни статус површина под шумом; непознавање потпуног стања приватних шума; низак степен шумовитости са неповољним распоредом шума, заштитних појасева и заштитног зеленила; велика уситњеност и фрагментираност шумских поседа у приватном власништву; велика угроженост шумских екосистема од абиотичких и биотичких фактора; промене нивоа подземних вода које директно утичу на распоред и опстанак шумске и друге вегетације; неефикасан систем финансирања вишенаменског коришћења укупних шумских потенцијала, посебно националних паркова; непостојање стратегије развоја ловства; недовољна институционална и кадровска покривеност; недовољна активност у приступу

одговарајућим фондовима развоја шумарства на међународном нивоу; неажурност у тренингу стицања знања о савременој улози шуме и потреби њеног интензивнијег очувања и заштите; и неефикасан систем управљања и финансирања вишенаменског коришћења укупних шумских потенцијала.

Туризам

Потенцијали развоја туризма су: очувана природна средина; акваторија Дунава са атрактивностима разуђеног приобаља са рукавцима, каналима, адама и спрудовима која пружа могућност формирања рекреативних пловних путева са обе стране међународног пловног пута; бројне погодне локације за сидришта, пристане и марине (посебно у зони укрштања коридора VII и X код Бешке); повезаност Дунава са хидро-мелиорационим и пловидбеним системом Дунав - Тиса - Дунав, с којим представља јединствено хидрографско-пловидбено подручје у Европи; бројне културно-историјске манифестације и знаменитости, визиторски центри на наутичком путу (у чијој близини се могу лоцирати пристани и за крузинг за линијске путничке бродове који треба да представљају и организоване улазе - туристичко-информативне пунктове у зону непосредног окружења са туринг посетама атрактивним дестинацијама); бициклистичке стазе дуж обала Дунава које представљају значајан, а инвестиционо скроман пројекат који је компатибилан рекреативној пловидби, а даје брзе и солидне економске ефекте у туризму; смештајни капацитети на пловним објектима као и смештајни капацитети у приобалним градовима, рурални капацитети у селима и на салашима, у викенд насељима у приобаљу, ауто и наутичним камповима; могућности за уређење атрактивних туристичких локација у приобаљу (које могу да буду релативно конкурентне јужним морима, с обзиром на климатске промене и повољне дистанце -на половини пута до мора- за аутомобиле са прикључним приколицама за чамце и мање јахте); могућности прекограничне сарадње у циљу обједињавања туристичке понуде, заједничке маркетиншке презентације; и др.

Ограничења са аспекта развоја туризма су: недостатак континуираних улагања у туристички сектор; недостатак смештајних капацитета; непостојање широког спектра програма (понуде) презентације природне и културне баштине осим оне везане за ловни туризам; утицај пловних објеката већих габарита на безбедност пловидбе рекреативних пловила и чамаца на пловном путу; административни поступак пријаве бродова лучким капетанијама и обавеза најаве руте кретања пловила са временским ограничењима (што је за странце наутичаре непријатно искуство када се има у виду карактер заједничког дела пловног пута са Хрватском и Румунијом); напери, спрудови, плићаци и преграде речних рукаваца, при одређеном водостају су невидљиви и представљају значајно ограничење и опасност за приобалну пловидбу мањих пловних јединица ван обележеног пловног пута; недостатак наутичке и комуналне инфраструктуре и инфо пунктова на обали и сл; неконтролисано изливање отпадних вода, као и депоније смећа и др; неуређеност мреже пловних путева са којима је Дунав повезан, посебно канала Дунав - Тиса – Дунав; недовољан број образованих кадрова у туризму; непостојање информативних туристичких пунктова за дестинације, као ни адекватног промотивног материјала за страна тржишта; и др.

3.2.5. Становништво, насеља и социјални развој

Становништво

Као основни **потенцијали** становништва на подручју Просторног плана, истичу се:

- Очување стабилног броја укупне популације захваљујући већем механичком приливу становништва у поједине делове планског подручја у широј зони утицаја већих градова (Београд, Нови Сад, Панчево и Смедерево), али и других мањих градских центара (Апатин, Бачка Паланка и др.), који традиционално привлаче имигранте и који су привукли знатан део избеглог и интерно расељеног становништва током деведесетих година прошлог века.
- Побољшање образовне структуре укупног становништва, са релативно већим учешћем одраслог становништва које има средњошколско образовање као минимум стеченог нивоа образовања.
- Пораст опште стопе активности и веће ангажовање женског становништва у радном контингенту.
- Значај дијаспоре и потенцијалних повратника из иностранства, како из групе старије популације, тако и млађег становништва, који у неким деловима планског подручја попут општине Кладово, пропорционално чине чак трећину садашњег сталног становништва.

Ограничења демографског развоја подручја Просторног плана, јесу:

- Негативан природни прираштај и интензивирање неповољних демографских трендова даљим падом репродуктивног потенцијала и смањења броја деце.
- Стагнирање броја становника и депопулација делова планског подручја низводно од Смедерева.
- Неравномерна просторна дистрибуција становништва и његова изражена концентрација у окружењу државног и макрорегионалног центра.
- Очекиван наставак тренда старења популације и смањења контингента младог становништва.
- Уситњавање домаћинства и све раширенији самачки живот.

Мрежа насеља

Насеља на подручју Просторног плана посматрају се у контексту просторно-функцијских веза и односа који се одвијају у дунавско-савском развојном појасу Србије, односно у дунавској развојној осовини.

Највећи **потенцијални** значај, не само на подручју Просторног плана, већ и у функционалној организацији Подунавља и југоисточне Европе има београдско метрополско подручје који се огледа у његовој улози чворишта трансевропских мултимодалних транспортних (паневропских) коридора X и VII. Посматрано у односу на европско окружење, београдско метрополско подручје је чвориште панонско-подунавске европске развојне осовине (Беч - Будимпешта - Београд - Букурешт), примарне балканске моравско-вардарске развојне осовине (Београд - Ниш - Скопље - Солун - Атина) и западне посавско-панонске развојне осовине (Јесенице - Љубљана - Загреб - Београд). Будуће место и улога зависиће од: степена валоризације повољног саобраћајно-географског положаја (побољшање квалитета саобраћајних система свих видова); повећања степена конкурентности привреде; прилагођавања индустрије и услуга европском економском миљеу; привлачења иностраних инвестиција; од улагања у људски капитал који треба да развија привреду засновану на економији знања и др. Иако је дунавска развојна осовина у просторном и функцијском смислу издиференцирана и у планским документима препозната, систем њених центара и осталих насеља још не представља социоекономски кохерентну и функционално хомогену целину. Разлог овоме је недовољан функцијски капацитет појединих центара, као и недовољна и некавалитетна саобраћајна инфраструктура, посебно регионалног нивоа. Предуслов подстицајног утицаја подунавске осовине на развој функционалне структуре ширег регионалног окружења је реконструкција и проширење њене саобраћајне инфраструктуре свих видова транспорта, али и инфраструктуре осталих, подунављу сагласних и комплементарних, развојних појасева Србије. Пловни пут није валоризован системом лука и пристаништа који има квалитетну саобраћајну повезаност са ширим регионалним залеђем.

Социјални развој

Потенцијали социјалног развоја су: постојећа мрежа објеката социјалне заштите; временска доступност основних услуга јавних служби која по правилу не прелази границу од 45 – 60 минута; значај породице као оквира заштите рањивих група и подршка за њихов живот у природном окружењу.

Ограничења за социјални развој произилазе из општих друштвених услова, а тичу се: дефицита и дистрибуције материјалних средстава која се улажу у систем јавних служби; недовољне усклађености социјалне заштите са системима образовања, запошљавања, здравства, пензијског и инвалидског осигурања, информисања, културе, итд; и непотпуне сарадње јавног и непрофитног сектора и организација цивилног друштва, као и приватног сектора у превазилажењу дефицита служби социјалног старања.

3.2.6. Заштита простора

Заштита животне средине

За афирмацију заштите и очување квалитета животне средине и одрживог развоја у подручју пловног пута, **потенцијали** у погледу квалитета параметара животне средине (ваздух, вода земљиште, и др.) огледају се у следећем:

- 1) квалитет вода Дунава на подручју Плана побољшава се у односу на његов квалитет у узводним земљама и на излазу из Србије је знатно бољи од улазног квалитета (на улазу је „ван класа“ или у III/IV класи, а на излазу из земље у IIа, евентуално IIб класи);
- 2) квалитет ваздуха се у односу на присуство CO_x, SO_x, NO_x, таложних материја и чађи у зони пловног пута може сматрати релативно задовољавајућим, осим у близини градских центара и

индустријских центара Београда, Панчева, Новог Сада, Пожаревца, Смедерева, као и индустријских зона Неготина и Костолца. Повољан квалитет ваздуха у зони пловног пута може бити велики потенцијал за развој наутичког туризма, спортско-рекреативног туризма и др. Потенцијал представља и могућност конкурисања код претприступних фондова Европске уније за успостављање интегралног мониторинга квалитета ваздуха и у свим општинама коридора пловног пута, посебно у зони индустријских постројења, енергетских објеката, бродоградилишта и лука;

3) квалитет земљишта је у горњем току Дунава релативно повољан, док се у доњем току (Ђердапској клисури) може сматрати квалитетним са аспекта присуства тешких метала и азота;

4) квалитет животне средине се може сматрати условном повољним на већем делу подручја, са појединачним тачкастим (индустријским), зонским (експлоатација сировина, енергетика) и линијских извора загађивања (индустрија, саобраћајни коридори у зони пловног пута). Посебна повољност је квалитет животне средине у зони НП Ђердап и НП Фрушка Гора, која по својим карактеристикама улази у категорију незагађене животне средине;

5) пораст еколошке свести грађана, невладиних организација у домену заштите;

6) могућност успостављања интегралног управљања еколошким статусом Дунава достизањем високог степена сарадње свих подунавских земаља у имплементацији међународних конвенција, стратегија и планова.

Основна **ограничења** у погледу квалитета животне средине на предметном подручју огледају се у:

1) систематском загађивању вода Дунава индустријским, градским, канализационим и пољопривредним отпадним водама, које садрже различите материје и једињења (нафта и уље, феноли, пестициди, тешки метали, пирит и др.);

2) цурењу опасних материја из инфраструктурних објеката и индустријских постројења у лукама и бродоградилиштима;

3) загађивање вода Дунава услед претовара и утовара течних и расутих терета;

4) значајна измена екосистема Дунава услед интервенција приликом уређења пловног пута;

5) локацијама градских, општинских и локалних депонија у непосредној зони пловног пута и алувијалним наслагама Дунава, што директно утиче на загађење површинских и подземних вода, јер процедурне воде атмосферског порекла, као и воде које настају у самом телу депоније током процеса разградње депонованог материјала формирају загађене филтратне воде које се не смеју евакуисати у природне реципијенте;

6) непостојању система интегралног мониторинга квалитета воде реке Дунав, посебно на местима излива отпадних вода и на локацијама загађења из индустрије и енергетике;

7) неконтролисаног примени хемијских и агротехничких мера који директно утичу на земљиште, а индиректно и на Дунав, као реципијент;

8) инфраструктурној неопремљености (посебно система за каналисање и пречишћавање отпадних вода);

9) испуштању јаловине у локалне токове у и ван граница Просторног плана којима се посредно загађује Дунав тешким металима и пиритом;

10) загађености подземних токова продуктима експлоатације минералних сировина;

11) вишегодишњем загађењу вода Дунава остацима некадашњих бродова у речном кориту.

Заштита природних вредности

Потенцијали за заштиту и одрживо коришћење природних вредности су:

1) изузетна екосистемска и специјска разноврсност изражена кроз присуство различитих типова станишта (водених, влажних, степских, пешчаних, лесних, камењарских, шумских и др), велики број врста у главним таксономским категоријама биљног и животињског света (посебно, више биљке, орнитофауна и ихтиофауна), богат фонд гљива, јестивог и лековитог биља, сисарске и пернате ловне дивљачи и комплексе добро очуваних ритских и брдских храстових и букових шума;

2) водоток Дунава, који са својим адама, рукавцима и морфо-хидролошким елементима инундационе равни представља моћан еколошки коридор, међународног ранга, који обезбеђује егзистенцију и миграције популација живог света и интензивну размену гена између њих;

3) атрактивни и живописни предели изванредне амбијенталне разноликости и изузетни феномени геонаслеђа;

4) заштићена подручја, укупне површине око 1.100 km² и највећим делом међународног и националног значаја као и за заштиту предложена или планирана подручја;

5) мултифункционалност заштићених подручја, пре свега националних паркова, чији природни садржаји и ресурси подржавају јавни интерес у области науке, образовања и културе и истовремено

представљају основу одрживог развоја, пре свега пловидбе и производње електричне енергије, туризма, пољопривреде и органске производње хране, ограниченог коришћења минералних сировина и шума, риболова и др.;

6) вишеструки међународни значај природних вредности главних заштићених и за заштиту планираних подручја као што су Горње Подунавље, Фрушка гора, Ковиљско-петроварадински рит, Тителски брег, одсек сремског лесног платоа, Делиблатска пешчара, Ђердап, Мала Врбица (ИВА, ИРА, РВА, Рамсар, МаВ, прекогранична сарадња);

7) претежно успешна и напредна искуства управљача заштићених подручја на чувању, одржавању и презентацији вредности тих подручја, покретању иницијатива за њихово планско уређење, коришћењу природних ресурса који су им поверени, развијању сарадње и партнерства са локалним становништвом и привредним субјектима;

8) донет и иновиран Закон о заштити природе на основу кога следи и доношење нових закона о националним парковима, уредбе о еколошкој мрежи и уредбе о оцени прихватљивости, и донет сет закона из области заштите и коришћења рибљег фонда, ловства, шума и вода којима ће се обезбедити делотворнији инструменти за спровођење политике заштите и одрживог развоја;

9) започети припремни послови на формирању европске еколошке мреже Натура 2000 на територији Републике Србије која се мора засновати до приступања наше земље Европској унији;

10) заинтересованост институција, привредних субјеката и удружења из области културе, науке, просвете, спорта, туризма, пољопривреде, лова и риболова да своју делатност односно активности организују на заштићеним подручјима.

Ограничења заштите природе и природних вредности су:

1) недовољна опремљеност заштићених подручја центрима за посетиоце, улазним станицама, уређеним стазама и видиковцима, елементима уређења и приказивања биолошких, геолошких, геоморфолошких и других вредности, информацијама о вредностима које се штите и упутствима за посетиоце и локално становништво о начину њиховог очувања и правилима унутрашњег реда;

2) непотпуна туристичка валоризација и презентација природних мотива и садржаја заштићених подручја;

3) бесправна изградња објеката, посебно у зони НП, и непотпуна покривеност заштићених подручја урбанистичким плановима;

4) знатно учешће приватног и црквеног власништва на непокретностима и повраћај државних шума цркви;

5) нерешен проблем интензивног друмског саобраћаја у појединим заштићеним подручјима (првенствено на Фрушкој гори, а затим и у Ђердапу);

6) експлоатација камена на осетљивим и са становишта утицаја на предео и укупну слику и доживљај заштићеног подручја неподесним локацијама, пре свега у НП;

7) изузетна изложеност шумских екосистема, као једне од основних вредности заштићених подручја, пожарима и њихова осетљивост на појаве биљних болести и штеточина (Делиблатска пешчара, Ђердап, Фрушка гора);

8) недовољна подршка органа локалне самоуправе управљачима заштићених подручја у заснивању и продубљивању сарадње са становништвом и одржавању чистоће и реда;

9) недовољна материјално-финансијска и кадровска оспособљеност управљача националног парка за спровођење планова и програма управљања и обављање законом утврђене делатности, посебно у домену чуварског надзора (шуме, лов, риболов), обезбеђења правила унутрашњег реда и реализације пројеката реинтродукције биљака и животиња, санације деградованих површина, уређења и презентације природних вредности.

Заштита непокретних културних добара

Подручје располаже са НКД од изузетног значаја (31) и великог значаја (89), али и регистрованих и евидентираних добара, која представљају **потенцијал** за афирмацију планског подручја као туристичке дестинације. Културно наслеђе Дунавског коридора као интегрални део европског културног наслеђа представља потенцијал за успостављање квалитетних међународних веза. Поред значаја за развој културе то је и потенцијал за развој туризма, посебно културног туризма, кроз потенцијал за укључивање у пан-европске културне путеве, стављајући акценат на изразите примере заједничког наслеђа, као што су археолошка налазишта и монументалне тврђаве.

Ограничења се манифестују у недовољној заштити, конзервацији и обнови културних добара у протеклом периоду, недовољној интеграцији културне са природном баштином, недовољној валоризацији и презентацији

НКД, незадовољавајућој уређености ванградских добара (посебно археолошких налазишта, црква и сеоског етно наслеђа у забаченим планинским селима). Одржавање културних добара је посебан проблем услед непостојања планова управљања којима би се прецизирали услови њиховог коришћења и презентирања, тако да након обављених истражних и конзерваторских радова они обично бивају заборављени и убрзо запуштени. С обзиром на бројност археолошких налазишта заштита је за сада непотпуна и недовољна, границе заштитних зона око културних добара нису дефинисане или се не поштују, што у многоме доприноси девастацији откривених остатака и њиховог препуштања зубу времена.

3.3. СИНТЕЗНА SWOT АНАЛИЗА

На основу анализе потенцијала и ограничења подручја Плана и сагледавања концепције развоја посебне намене, издвојене су основне снаге, слабости, могућности и претње будућем развоју коридора пловног пута Дунава (Табела I-5).

Табела I-5. Синтезна SWOT анализа

СНАГЕ (постојеће)	СЛАБОСТИ (унутрашње)
<ul style="list-style-type: none"> • Компаративне предности средишњег саобраћајно-географског положаја Србије у оквиру Паневропског коридора VII. • Економичност изградње и одржавања пловног пута у односу на железничке пруге и друмске саобраћајнице. • Водни ресурси - највећи хидроенергетски потенцијал Дунава на току кроз Србију у односу на све друге подунавске земаље; ХЕПС "Ђердап I" и ХЕПС "Ђердап II"- један од највећих и најпродуктивнијих система у Европи који такође доприноси поузданости система за пловидбу на некада критичном току Дунава. • Постојећа саобраћајна инфраструктура са наглашеним могућностима за интермодални саобраћај на простору кога чине градови, општина Ковин, а у нешто мањој мери простор усмерен ка луци у Прахову. • Значајни капацитети производње угља и електричне енергије. • Индустријска традиција и изграђени привредни капацитети (за прераду хране, енергетски, металски, хемијски); раст МСП; смањење пореских и царинских трошкова за пословање у слободним зонама. • Погодности за пољопривредну производњу - локална традиција у пољопривреди, значајни прерађивачки капацитети и развој пратећих делатности на газдинствима и у руралном/периурбаном окружењу (туризам). • Шумско богатство, посебно у заштићеном подручју Националног парка Ђердап и потенцијал за ловну производњу и заштиту дивљачи. • Изузетан туристички потенцијал – велико богатство мотива, еколошке очуваности, вредности културне и природне баштине и приступачност дестинацији. • Диференцираност на туристичке зоне: еколошку (ритска зона Подунавља) и историјску (Доње Подунавље). • Могућност растерећења међународног пловног пута установљавањем «малих пловних путева» /за рекреативну пловидбу. • Људски потенцијал – стабилна величина укупне популације и њена образовна структура. • Незагађена животна средина у зони НП Ђердап и НП Фрушка Гора и побољшан квалитет воде Дунава на току кроз Србију. • Вишеструки међународни значај природних вредности главних заштићених и за заштиту планираних подручја: Горње Подунавље, Фрушка гора, Ковилско-петроварадински рит, Тителски брег, одсек сремског лесног платоа, Делиблатска пешчара, Ђердап, Мала Врбца. • Историјски локалитети и културно-историјски споменици приобаља Дунава, посебно у зони Ђердапске клисуре. 	<ul style="list-style-type: none"> • Недовољна искоришћеност потенцијала међународног пловног пута реке Дунав за развој саобраћајне привреде и туризма. • Лоше стање лука и пратеће инфраструктуре, скромна мрежа и неадекватна опремљеност путничких пристаништа и марина; делимична развијеност информационог система у транспортној и лучкој делатности. • Неуједначени услови функционисања и недостатак интегрисаности различитих видова саобраћаја, неповољан «модал сплит» у робном транспорту, што је праћено недовољном развијеношћу путне и железничке инфраструктуре, нарочито идући низводно од ушћа Млаве у Дунав. • Низак степен енергетске ефикасности, како у производњи, преносу, тако и у дистрибуцији и потрошњи; старост енергетских објеката, опреме и мреже. • Недостаци телекомуникационе инфраструктуре, нарочито на потезу Голубац – Доњи Милановац – Текија – Сип, чиме се смањује поузданост система за информације о водостају и климатским условима на пловном путу. • Нерешен проблем комуналних депонија и управљања отпадом и латентни проблем управљања флотацијским депонијама (НП Ђердап-шире подручје). • Слаба конкурентност привреде, нетрансформисана привредна структура, застарелост технологија, пад инвестиција, транзицијска рецесија ојачана светском финансијском и економском кризом. • Слаб инвестициони потенцијал пољопривредних газдинстава, недовољно повезивање у ланцу производње, прераде и пласмана великог броја ситних произвођача и неразвијена локална партнерства. • Неодржавање хидромелиорационих система и недовољна примена наводњавања. • Изложеност шумских екосистема пожарима и њихова осетљивост на појаве биљних болести и штеточина (Делиблатска пешчара, Ђердап, Фрушка гора). • Непотпуна туристичка валоризација и презентација природних мотива и садржаја заштићених подручја. • Недовољно природно обнављање и погоршана старосна структура укупног становништва; депопулација подручја низводно од Смедерева. • Пасиван положај грађана и корисника у систему социјалне заштите. • Проблеми животне средине због загађивања вода Дунава индустријским, градским, канализационим и пољопривредним отпадним водама и загађеност подземних токова продуктивним експлоатације минералних сировина.

МОГУЋНОСТИ (развојни потенцијали)	ПРЕТЊЕ (развоју)
<ul style="list-style-type: none"> • Повећање водног транспорта производа значајних привредних подручја Србије која гравитирају Дунаву као конкурентне алтернативе копненом саобраћају и могућност да се Дунавом одвијају фреквентни робни токови са земљама Западне, Средње и Источне Европе, Средоземљем и земљама Блиског и Далеког Истока. • Повећање капацитета инфраструктуре дуж Коридора VII; повећање гравитационог подручја Дунава проширењем постојеће мреже унутрашњих пловних путева у Србији. • Развој мултимодалног саобраћаја са пратећом инфраструктуром. • Интереси земаља у региону за развој регионалне транспортне мреже; рационализација транспорта, висока продуктивност рада, снижење трошкова транспорта. • Могућност коришћења обновљивих извора енергије (биомаса, енергија ветра, геотермална енергија, соларна, хидроенергија). • Активирање постојећих и изградња нових привредних/индустријских зона, слободних зона, и подршка интензивном отварању нових предузећа, уз посебну погодност да се у неким зонама око већих насеља (Смедерево, Кладово, Прахово, итд.) лоцирају профитабилне индустрије које се ослањају на јефтин речни транспорт. • Либерализација извоза пољопривредних производа у оквиру ССП са ЕУ, СЕФТА, ЕФТА, билатералних споразума о слободној трговини (Русија, Белорусија, Турска) и раст тражње за органским, традиционалним и производима познатог географског порекла. • Уређењем водних режима могуће је реализовати и веће системе за наводњавање врло квалитетног земљишта, са Дунавом као водозахватом (Неготинска низија, Кључ, штићени делови иза насипа у зони ХЕ Ђердап 1). • Успостављање система одрживог управљања шумама ради унапређења затеченог стања шума, увећања бројности и квалитета дивљачи. • Потенцијали реке Дунав за развој наутичког и риболовног туризма. • Потенцијали и могућности дијаспоре и повратника из иностранства за различите видове укључивања у привредни развој и унапређење животне средине (пренос знања и технологија, улагање у отварање нових капацитета, укључивање у изградњу туристичке инфраструктуре и сл.). • Интеррегионална, суседска и прекогранична сарадња и реализација заједничких пројеката кроз партнерства, средства различитих европских фондова; заједнички инвестициони пројекти подунавских земаља у оквиру Дунавске конвенције и Дунавско-карпатског програма. • Мултифункционалност заштићених подручја, пре свега националних паркова, чији природни садржаји и ресурси подржавају јавни интерес у области науке, образовања и културе и истовремено представљају основу одрживог развоја, пре свега пловидбеи производње електричне енергије, туризма, пољопривреде и органске производње хране, ограниченог коришћења минералних сировина и шума, риболова и др. • Могућност побољшања квалитета животне средине коришћењем приступних фондова ЕУ за успостављање интегралног мониторинга квалитета ваздуха и у свим општинама Плана, посебно у зони индустријских постројења, енергетских објеката, бродоградилишта и лука. 	<ul style="list-style-type: none"> • Незавршен процес реорганизације лука, безусловна приватизација лука, флоте и пратећих инфраструктура, недостатак средстава за одржавање и опрему; смањење обима лучких делатности; губитак стратешке позиције на Дунаву. • Недовољна улагања и непостојање стабилних извора финансирања водног саобраћаја и одржавања пловног пута што доводи до појаве уских грла због: недовољне ширине пловног пута, нестабилног речног корита, недовољног полупречника речне кривине, променљиве трасе пловног пута и остатака потопљених немачких ратних бродова из Другог светског рата који угрожавају прописану класу VII пловног пута. • Наставак деградација делова копнене инфраструктуре која утиче на поузданост услуге транспортовања и ограничава могућност интермодалности. • Задржавање енергетских производних објеката са застарелом технологијом као великих загађивача животне средине. • Ограничени финансијски ресурси за потребе инвестиција и одржавања енергетских капацитета и за иницирање оснивања и изградње индустријских зона и паркова, као и неразвијени модалитети јавно-приватног партнерства у активирању и коришћењу ресурса, инвестицијама, промоцији извоза и др. • Неефикасан систем финансирања вишенаменског коришћења укупних шумских потенцијала, посебно националних паркова. • Небрига о тзв. водном земљишту, које обухвата одређен појас дуж водотока, посебно дуж насипима брањеног приобаља. • Незаштићеност водних ресурса од загађења и изградња привредних • Недостатак континуираних улагања у туризам, недостатак сметајних капацитета, мали спектар програма презентације природне и културне баштине. • Неравномерна просторна дистрибуција становништва и његова изражена концентрација у окружењу државног и макрорегионалног центра. • Недовољна интеграција избеглих лица као предуслова јачања социјалне кохезије. • Прекогранична загађења, слабости у спровођењу прописа у области заштите природних ресурса и животне средине. • Бесправна изградња, посебно у зони Националних паркова и непотпуна покривеност заштићених подручја урбанистичким плановима. • Недовољна заштита, конзервација и обнова културних добара, недовољна интеграција културне и природне баштине и недовољна валоризација и презентација НКД

II ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ

1. ПРИНЦИПИ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА

Међународни пловни пут Е80 Дунав располаже значајним, али недовољно искоришћеним потенцијалима за одрживи развој Републике Србије. Основни принцип просторног развоја у домену саобраћаја је ефикасније коришћење положаја Србије на ширем подручју „укрштања“ Паневропских коридора (водног) VII и (друмског) X, што најпре захтева хармоничан развој свих видова транспорта, комплетирање постојећих и изградњу адекватних терминала за интермодални саобраћај, стимулisanje мултимодалних транспортних технологија и др. Стратешки циљ Републике Србије у спровођењу политике приближавања Европској Унији, када је у питању Паневропски коридор VII, јесте стварање услова за интензивирање, унапређење и развој водног саобраћаја на Дунаву и другим унутрашњим пловним путевима у Србији и његову интеграцију са осталим видовима транспорта. Реализацијом овог циља омогућиће се интегрисани транспорт роба са ЕУ дуж најзначајнијег пловног коридора Европе.

Принципи одрживог развоја водног саобраћаја засниваће се на:

- развоју основних техничко-технолошких подсистема водног саобраћаја: пловних путева, речне флоте, лука и пристаништа и других садржаја (у складу са међународним стандардима); основна начела рада лука засниваће се на јавном карактеру лучких капацитета и доступности свим корисницима, либерализацији тржишта лучких услуга, осигурању високих стандарда сигурности и заштите животне средине;
- економској исплативости, друштвеној оправданости и еколошкој прихватљивости; интеграцији са окружењем и другим видовима саобраћаја – развојем терминала мултимодалног транспорта у лукама и њиховим укључивањем и интеграцији у националну и међународну саобраћајну мрежу; боља прерасподела транспорта у корист речног превоза;
- усмерености ка корисницима, обезбеђење доступности, повећање конкурентности, транспортне ефикасности и атрактивности водног саобраћаја посебно у светлу регионалног и субрегионалног повезивања како општина, округа, регија тако и са суседним државама;
- усклађеном развоју са плановима суседних земаља и Европе као целине; интензивирању међуграничне сарадње Србије са Хрватском и Румунијом у решавању питања која намеће развој, заштита и уређење пловног пута на заједничким деоницама;
- релативизацији конфликта у развоју пловног пута и осталих аспеката водопривреде и у односу на остале секторе на принципима рационалног коришћења и уређења простора и више еколошке прихватљивости;

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

- 1) подизање квалитета и конкурентности пловног пута Дунава и везе са мрежом унутрашњих водних путева (кроз квалитетније одржавање, уклањање уских грла, технолошку модернизацију система обележавања и пловидбене сигнализације, виши ниво квалитета услуге у лукама, маринама и др.);
- 2) обезбеђење просторних услова за изградњу, реконструкцију, опремање и функционисање пловног пута са пратећим садржајима, као и развој водопривреде, енергетике и сегмената магистралних инфраструктурних система у коридору Дунава;
- 3) утврђивање оптималног размештаја активности, физичких структура и становништва на подручју Просторног плана, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких, социјалних и просторно-функционалних критеријума развоја; и
- 4) заштита животне средине и одрживо коришћење природног и културног наслеђа у коридору Дунава.

Основни задаци су да се планским решењима и смерницама за примену Просторног плана обезбеде:

- 1) саобраћајна (физичка), економска и социјална интеграција општина, градова, појединих регионалних целина у Републици, као и Републике са суседним земљама;
- 2) вредновање ефеката теретног, путничког и наутичког саобраћаја на развој локалних заједница (градова и општина);
- 3) вредновање ефеката коридора пловног пута и водопривредних објеката на поједине делатности (пољопривреду, индустрију, туризам и др.);

- 4) ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између пловног пута, Дунава (коридора), водoprивреде и непосредног окружења;
- 5) усклађивање и утврђивање траса саобраћајних и других магистралних инфраструктурних система које се укрштају са Дунавом, односно утврђивање услова изградње и уређења чворишта укрштања;
- 6) утврђивање планских елемената и критеријума за доношење инвестиционих одлука и избор локација за терминале, луке, прихватне објекте наутичког туризма, нове привредне објекте, и др;
- 7) интеграцију или синхронизацију функционисања пловног пута са окружењем, и то са два аспекта: интеграције и веће улоге пловног пута Дунава у побољшању саобраћаја у окружењу, а преко тога и утицаја на привредни и социјални развој подручја; и алтернативе и повећања улоге остале мреже пловних путева (пре свега ХС ДТД) у унутрашњем саобраћају, са циљем стављања у функцију и ефикаснијег повезивања са Дунавом; и
- 8) оквир за израду нових и ревизију постојећих просторних и урбанистичких планова на подручју Просторног плана, као и за израду и доношење других планова, програма и техничке документације.

2. ОПШТИ И ОПЕРАТИВНИ ЦИЉЕВИ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА.

Пловни пут и пловидбена инфраструктура

Општи циљеви развоја унутрашње пловидбе и водног транспорта у Србији су:

- повећање конкурентске способности водног саобраћаја у односу на друге видове саобраћаја побољшањем перформанси, обезбеђењем веће ефикасности и економичности транспорта роба и путника;
- интеграција Паневропског Коридора VII на делу кроз Србију у Трансевропску транспортну мрежу;
- успостављање чвршће сарадње између Републике Србије и држава садашњих и потенцијалних корисника Коридора VII, као и обезбеђење ефикасне и транспарентне сарадње државних органа са институцијама и привредним субјектима у области водног саобраћаја на нивоу Републике;
- поштовање правне регулативе у области унутрашњих пловних путева и водног саобраћаја усвојених на нивоу Европске Уније, спровођење усвојене државне стратегије у области водног саобраћаја и закона везаних за интегрисан систем управљања пловидбеном инфраструктуром, као и усклађивање рада постојећих институција надлежних за водни саобраћај;
- обезбеђење стабилних услова финансирања за одржавање и унапређење пловног пута и инфраструктуре и развој транспорта;
- успостављање трајног партнерства приватног и јавног сектора у погледу организације унутрашњег водног саобраћаја, развоја и унапређења пратеће инфраструктуре;
- стварање услова за развој мултимодалног саобраћаја;
- смањење могућих негативних утицаја водног саобраћаја на животну средину;
- оспособљавање кадрова за рад у области водног саобраћаја за примену софистицираних економских, технолошких и техничких решења.

Услови пловидбе морају се ускладити са европским стандардима и плановима развоја водног саобраћаја, што подразумева следеће **оперативне циљеве**:

- одржавање, рехабилитацију и унапређење пловног пута и пратеће инфраструктуре на Дунаву кроз Србију;
- примена регулативе и стандарда Европске уније и предузимање активности ради обезбеђења одговарајућих карактеристика пловних путева и транспортне инфраструктуре;
- остваривање пловидбених услова према AGN споразуму, који подразумева да је Дунав од српско-мађарске границе (p.km.1433,00) до p.km.1175,00 у VIc класи пловног пута, а од km.1175,00 до српско-бугарске границе (p.km.845,65) у VII класи;
- уређење речног корита Дунава ради уклањања ограничења на деоницама са недовољним габаритима пловног пута и неповољном трасом пловног пута;
- рехабилитација и модернизација лука превасходно за прихватање мултимодалног саобраћаја (потребна инфраструктура, капацитети, опрема, добра веза водног пута са мрежом друмских и железничких саобраћајница за пружање интермодалних транспортних услуга), и у домену превоза путника;
- развој ефикасних мултимодалних приступних чворова, уређењем постојећих и изградњом нових терминала за потребе обављања мултимодалног саобраћаја, афирмацијом и унапређењем контејнерског и Ro-Ro саобраћаја;

- развој бродоградилишта и пратеће индустрије за изградњу, поправку и опремање бродова, као и обезбеђење адекватних капацитета за интервенције у пловном путу;
- обезбеђење школованих кадрова упознатих са савременијим технологијама у бродоградњи за рад у бродоградилиштима;
- модернизација саобраћаја на унутрашњим пловним путевима, постепеним искључивањем застареле и модернизацијом преостале флоте, планирањем оптималног рада флоте у путу и у лукама, организацијом превоза и повећањем безбедности пловидбе;
- развој и унапређење пристаништа за путнички саобраћај;
- опремање пристана за прихват туристичких бродова на локацијама са најатрактивнијим и најзначајним културним наслеђем;
- уређење постојећих и изградња нових зимовника;
- проширење мреже марина за потребе наутичког туризма, утврђивањем размештаја локација за различите категорије марина и подстицањем приватног сектора за улагање у њихов развој;
- замену постојећих углавном застарелих и неодржаваних уређаја за обележавање пловног пута и објеката са којима се пловни пут укршта, положаја лука и пристана, као и километарских ознака, у складу са савременим технолошким решењима, а у складу са пропозицијама важећим за прописане класе пловног пута на српском делу Дунава;
- развој речних информационих сервиса (RIS) и њихова примена дуж пловног пута;
- увођење информационо-управљачких система ради ефикаснијег коришћења постојеће инфраструктуре и економичнијег транспорта роба;
- умањење значаја границе на Дунаву у циљу слободне пловидбе Дунавом.

Водопривреда

Општи циљеви у области водопривреде су интегрално коришћење, уређење и заштита вода и корита Дунава и његовог приобаља, као посебног, вишенаменог, речног система, оптимално уклопљеног у окружење. Општи циљ подразумева: оптимално искоришћење хидроенергетских потенцијала Дунава на постојећим ХЕ; одржавање нивоа заштите од спољних великих вода Дунава вероватноће 1% на захтеваном нивоу, уз преиспитивање рачунских нивоа у складу са новим хидролошким подацима и са новом морфологијом корита, због засипања језера Ђердап 1; одржавање система заштите од унутрашњих вода тако да буду испуњени критеријуми о минималном залегању нивоа подземних вода трајања 1% (0,8-1 m за пољопривредно земљиште, 2 m за мања насеља, 3 m за већа насеља); трајно решење снабдевања водом насеља са обезбеђеношћу не мањом од 97% и са нормама снабдевања која се користе у свету (250 L/становник-дан); заштита свих изворишта на подручју Просторног плана и у зони хидрауличног утицаја Дунава на Београдски и Новосадски водовод; санитација насеља развојем канализационих система са постројењима за пречишћавање отпадних вода.

С тим у складу, постављају се следећи **оперативни циљеви**:

- обнова агрегата ХЕ Ђердап 1 по планираној динамици и побољшавање њихових радних перформанси, побољшање режима рада и правовремена обнова и побољшавање карактеристика агрегата на ХЕ Ђердап 2;
- одржавање режима заштите тзв. водног земљишта у простору крај Дунава и његових заштитних система; уклањање свих објеката који су незаконито изграђени у том простору тако да нарушавају функционалност и смањују сигурност заштитних система и ометају реализацију будуће реконструкције насипа и оперативне одбране од поплава;
- резервисање потребног простора за радове на обнови, проширењу објеката и повећању проточности ХС ДТД који се налазе на Дунаву и у непосредном окружењу Просторног плана;
- завршетак реализације комуналне инфраструктуре и потпуна санитација насеља, посебно оних која су измештана и уређивана током изградње ХЕ Ђердап 1 и 2, а у складу захтевима који су постављени водопривредном дозволом;
- одржавање заштитних система од поплава према нормативима и њихова допуна тамо где долази до пробоја показатеља дефинисаних критеријумима заштите; са хитним санирањем свих недовољно поузданих делова I одбрамбене линије насипа (Голубац, В. Градиште и др); реконструкцијом и припремом насипа II одбрамбене линије и припремом касета за локализацију поплава у случају пробоја;
- стварање услова за наводњавање на земљиштима највиших бонитетних класа у брањеним приобаљима;

- заштита и одржавање у највишој класи квалитета мањих водотока у зони НП Ђердап. Стварање услова за управљање водним режимима у СРП Горње Подунавље у складу са еколошким потребама тог влажног станишта, укључујући и контролисано плављење делова резервата.

Остали инфраструктурни системи

а) Саобраћај

Полазећи од стратешких – националних циљева развоја саобраћаја који су формулисани у Предлогу Просторног плана Републике Србије (РАПП, 2010.), одређени су основни и оперативни циљеви. Основни циљеви развоја саобраћаја обухватају:

- постизање квалитетније доступности свим видовима транспортовања људи и добара на подручју Плана;
- постизање већег степена интеграције градова/насеља на левој и десној обали Дунава кроз изградњу нових мостова, што би омогућило и веће могућности за успостављање кооперације изграђених капацитета у лукама и пристаништима као тачкама интермодалног саобраћаја – интеграторима копненог и водног саобраћаја;
- довођење свих магистралних и пруга I и II реда у стање које омогућава брзе и ефикасне услуге (укључујући електрификацију);
- развој мултимодалног транспорта заснованог на економичности, оптимизацији транспортне мреже, повећању укупне транспортне ефикасности, високом нивоу квалитета транспортне услуге, смањењу трошкова, вишој еколошкој прихватљивости транспортног система;
- стварању законског основа за развој мултимодалног транспорта, планирање пројектовање и обезбеђивање финансијске подршке за развој терминала и потребних капацитета у различитим видовима саобраћаја и др.

Оперативни циљеви развоја мултимодалног транспорта су развој терминала мултимодалног транспорта (контејнерски, Ro/Ro, Нуске-pack), њихова интеграција у националну и међународну саобраћајну мрежу и рационална употреба капацитета грана и чворова саобраћајних мрежа и возних средстава.

б) Енергетика и енергетска инфраструктура

Основни циљ је одрживи развој енергетике, усклађен са енергетским, економским, еколошким, просторним и другим локалним специфичностима. Утврђују се следећи оперативни циљеви развоја енергетике и енергетске инфраструктуре:

- утврђивање и задовољавање реалних енергетских потреба по елиминацији свих нерационалности у потрошњи, у складу са принципима рационалног коришћења енергије;
- повећање производње енергије и ослањање на сопствене изворе засновано на већем коришћењу угља, хидроенергије и обновљивих извора, као и на истраживању њиховог енергетског потенцијала;
- ревитализација, модернизација и доградња енергетске инфраструктуре за довољно, сигурно, квалитетно и економично снабдевање енергијом свих потрошача и подршку привредном развоју;
- повећање енергетске ефикасности у производњи, преносу, дистрибуцији и потрошњи енергије, доношењем и обавезном применом стандарда енергетске ефикасности и обезбеђењем подршке економских инструмената и организационих мера;
- гасификација подручја која доприноси економичнијем привређивању, заштити животне средине и природних добара;
- реално оставрива заштита животне средине, полазећи од локалних извора загађења и постојеће опремљености индустријских и комуналних капацитета;
- доношење локалних програма (општине/градови) за штедњу енергије, енергетску ефикасност објеката и коришћење обновљивих извора енергије;
- заштита предвиђених коридора енергетске инфраструктуре, у првом реду електроенергетске мреже и будуће гасоводне мреже;
- едукација локалног становништва о неопходности штедње и рационалног коришћења енергије кроз добро осмишљене програме и демонстрационе пројекте и др.

в) Телекомуникациона инфраструктура

За безбедну и несметану пловидбу бродова, функционисање пристаништа и транспортних услуга дуж пловног пута, као и путничког саобраћаја и туризма, неопходно је присуство и ефикасно функционисање свих врста телекомуникационих и поштанских услуга.

Оперативни циљеви развоја телекомуникација и поште су:

- техничко осавремењивање постојеће телекомуникационе мреже у насељима и изградња посебне мреже радио система за слабије насељени део подручја;
- изградња технички квалитетне и поуздане телекомуникационе мреже, којом ће се постићи густина од 40 телефона на 100 становника до 2015. године, као и приступ интернету у свим деловима мреже (процена 25/100 становника до 2015. године);
- повећање процента покривености простора коришћења услуга мобилних телекомуникација;
- потпуна дигитализација радиодифузије;
- подизање нивоа и унапређење квалитета поштанских услуга.

Привреда/економски развој и туризам

а) Привреда/економски развој

Основни **принципи** одрживог развоја и просторне организације привредних активности заснивају се на: стратешким просторно-планским одлукама усмереним ка јачању економске конкурентности, већој социјалној и територијалној кохезији, атрактивности простора за СДИ и домаћа улагања; територијалној диференцијацији циљева; инклузивности - антиципирању и партиципацији широког круга актера и грађана у креирању и управљању променама у домену економије и социјалног развоја; одрживости у планирању територијалног развоја и алокације привредних делатности, уређењу и коришћењу индустријских и привредних зона; полицентричности и територијалној кохезији ради смањења просторних неравномерности; корпоративној социјалној и еколошкој одговорности; хоризонталној и вертикалној интегрисаности (кластерско умрежавање); економско-тржишној оправданости и рентабилности; социјалној прихватљивости и локационо-еколошкој селективности у алокацији производних и услужних капацитета; локационој компатибилност програма; мешовитој намени различитих активности; енергетској ефикасности; еколошко-просторној предострожности у избору програма; поступности у примени принципа одрживог развоја економских активности и очувања животне средине; заустављању прекомерног ширења индустријских локалитета на рачун квалитетног пољопривредног земљишта, и др.

Општи дугорочни циљ одрживог (социоекономског) развоја на подручју Просторног плана је привредни опоравак, јачање конкурентности економских сектора (посебно индустрије, пољопривреде и услуга), остваривање динамичног, одрживог и инклузивног раста, унапређење економске и трговинске сарадње у унутрашњем тржишту, запошљавање и просперитет локалног становништва на основу мобилизације и јачања креативних ресурса (знања, високостручног кадра, научних, истраживачко-развојне инфраструктуре, иновација, улагања у истраживања и развој, мреже МСП и предузетништва), применом европских принципа индустријске политике и политике развоја предузетништва у складу са принципима одрживости и веће територијалне кохезије.

Општи дугорочни циљ развоја индустрије је опоравак, одрживи развој чистије производње, јачање конкурентности и запослености обезбеђењем повољних општих, инфраструктурних и просторних услова, као и њена равномернија просторна дистрибуција усклађена са потенцијалом подручја у целини и хармонизована са принципима нове индустријске политике ЕУ и директивама о трговању емисијама CO₂, CCS (Carbon Capture and Storage), IPPC (Integrated Prevention Pollution Control), и др.

Оперативни циљеви развоја привреде су:

- максимално коришћење међународног пловног пута за транспорт сировина и готових роба;
- формирање стабилне и развијене привредне структуре која ће, дугорочно посматрано, омогућити одрживо коришћење постојећих ресурса (природних и створених) и компаративних предности подручја;
- привредни опоравак и повратак динамичном, одрживом и инклузивном расту и полицентричном територијалном развоју заснованом на јачању креативних ресурса;
- побољшање пословног окружења и модернизација индустријског комплекса, подршка модерној, диверзификованој, конкурентној, ресурсно и енергетски ефикасној индустријској основи, развој иновативних high-tech делатности уз потребно реструктурирање потпуно усаглашено са ЕУ

правилима конкурентности и принципима одрживости (повећање учешћа индустрије на око 25% БДП);

- обезбеђење просторних услова за изградњу индустријских/технолошких паркова и МСП;
- унапређење и изградња неопходне инфраструктуре за развој индустрије и МСП (саобраћајна, енергетска, комунална и друга инфраструктура);
- охрабривање социјалне одговорности корпорација и антиципирање и управљање променама;
- ублажавање територијалних неравномерности које су продубљене у процесу транзиције, као и успоравање негативних демографских трендова;
- подршка развоју институционалних и кадровских капацитета за реализацију стратешких опредељења;
- интегрисање приоритета развоја Подунавља у европски програм територијалне сарадње;
- подстицање развоја туризма.

б) Пољопривреда

Основни дугорочни циљ развоја пољопривреде и коришћења пољопривредног земљишта јесте: конкурентна производња квалитетне и здравствено безбедне хране и сировина за прерађивачку индустрију, у складу са територијално хетерогеним природним, ресурсним, економским, социјалним и еколошким условима, на начин који обезбеђује: очување пољопривредног земљишта као интегралног природног ресурса, заштити воде, ваздуха, биодиверзитета и природних предела, укључујући високовредна заштићена подручја, и допринос расту, запослености и квалитету живота локалних заједница.

Из наведеног општег циља произилазе следећи **посебни циљеви**:

- спречавање заузимања пољопривредног земљишта у непољопривредне сврхе - посебно у метрополитенском подручју и рубним зонама насеља уз обалу Дунава, успостављањем ефикасне контроле спровођења одговарајућих урбанистичких и просторно-планских мера;
- побољшање производно-економског потенцијала пољопривредног земљишта – укрупњавањем земљишних поседа, изградњом и одржавањем система за одводњавање и наводњавање, спровођењем агромелиорација, уређењем ливада и пашњака, рекултивацијом земљишта деградираног експлоатацијом минералних сировина и коришћењем земљишта у складу са правилима добре пољопривредне праксе;
- заштита пољопривредног земљишта од ерозије, смањења нивоа органских материја у земљишту, сабијања, салинизације и клизишта – поштовањем плодореда, комбинованом ратарско-сточарском производњом, успостављањем еколошки повољнијих односа између интензивних култура, травњака, шума и изграђених терена, усклађивањем начина обраде пољопривредног земљишта са нагибом терена и применом других еколошки прикладних агротехничких и заштитних мера ;
- заштита пољопривредног земљишта, воде, ваздуха и климе од контаминације опасним и штетним материјама – изградњом постројења за пречишћавање отпадних вода у насељима, према стандардима ЕУ, утврђивањем и применом урбанистичких стандарда уређења насеља и предела, локације сточних фарми и прерадних капацитета, опремањем газдинстава савременим објектима и опремом за одлагање стајњака и силаже, редуковањем употребе минералних ђубрива и пестицида у биљној производњи, и другим мерама, у складу са законом;
- унапређење конкурентности пољопривредне производње, подршком модернизацији и укрупњавању породичних газдинстава, убрзавању процеса преузимања газдинстава од стране младих пољопривредника, унапређењу рада саветодавне службе, модернизацији прераде и пласмана пољопривредних производа, стандардизацији производње, удружењима произвођача и сл.;
- заштита генетског, специјског и екосистемског биодиверзитета, укључујући агrobiодиверзитет – прихватањем специфичних производних пракси тзв. „пољопривреде ради заштите“, која доприноси очувању биљних и животињских врста и станишта са статусом законом заштићених природних вредности и реткости;
- унапређење производње, прераде и пласмана традиционалних пољопривредних производа, познатог/заштићеног имена порекла и квалитета (регионално брендирање/заштита порекла), у садејству са развојем руралног, еко-етно туризма, занатства и трговине, обновом и развојем сеоске архитектуре и инфраструктуре и неговањем културно-историјског наслеђа;
- успостављање и развој локалних партнерстава за спровођење интегралних развојних стратегија/програма, као и за јачање прекограничне и транснационалне сарадње у пољопривреди, заштити природних ресурса и животне средине и одрживом регионалном развоју.

в) Шумарство

Основни циљеви заштите и коришћења шума, развоја шумарства и ловства на подручју ужег и ширег коридора пловног пута Дунав јесу:

- очување и унапређење биодиверзитета и задовољење одговарајућих функција шума (еколошке, економске и социјалне), посебно у заштићеним подручјима, и вишенаменско коришћење потенцијала шумског подручја;
- рекултивација и оплемењавање простора (довођење у функционално стање) јаловишта;
- заштита земљишта од водне ерозије различитог типа;
- санација општег стања деградираних шумских екосистема;
- унапређивање затеченог стања повећањем површина под шумама и побољшањем шумске инфраструктуре;
- усаглашавање и решавање свих конфликта и надлежности везано за законске одредбе, просторно-планску документацију и дефинисане функције и намене;
- побољшање услова станишта у ловиштима и постизање економског капацитета у бројности и одговарајуће полне и старосне структуре главних врста ситне и крупне дивљачи и квалитета трофеја;
- заштита и коришћење гајених врста дивљачи (срна, дивља свиња, зец, фазан и пољска јаребича) у складу са условима станишта у ловиштима; као и смањење броја предатора у ловиштима;
- обнова аутохтоних врста шумских састојина у целом приобаљу уз интензиван узгој аутохтоних врста крупне и ситне дивљачи, орнито и ихтио фауне.

г) Туризам

Са аспекта туристичког развоја Дунава и Дунавског приобаља кроз Србију могуће је сагледати неколико **општих циљева** развоја, повезаних са деоницама пловног пута или специфичним функционалним целинама. То су:

- одрживи развој туризма уз ефикаснију имплементацију међународних стандарда, остваривање приватно-јавног партнерства и јачање прекограничне сарадње;
- установљивање међународних "рекреативних пловних путева", на целом току Дунава кроз Србију, у спрези за међународним пловним путем;
- формирање Еврорегиона "Зелени Дунав" у трилатералној сарадњи Мађарске (Мохач и Баја), Хрватске (Осијек и Бели Манастир) и Србије (Апатин и Сомбор) на сектору северно од ушћа Драве, као јединственог еколошки очуваног подручја које представља "Амазонију" у срцу Европе; тиме би се трајно сачувала Велика Ритска зона тог дела Дунава коју чине подручје посебних природних вредности Копачки рит; Специјални резерват природе "Горње Подунавље" и Национални парк Дунав - Драва;
- формирање "Дунавске ривијере" (од Новог Сада до Голупца) као зоне од националног значаја за развој туризма, у којој постоје изражени интереси урбаних популација околних градова за туристичким коришћењем Дунава, посебно његове десне обале;
- формирање енергетско-туристичког еврорегиона односно јединственог Европског парка Ђердап (на сектору од ушћа Нере до ушћа Тимока) у билатералној сарадњи Румуније и Србије, са низом заштићених културних и природних добара;
- стављање у функцију хидроплоско-научног чворишта Дунава¹, односно јединственог пловидбеног система спрегнутих пловних путева каналског система Дунав-Тиса-Дунав, Нере, Тамиша, Бегеја, Тисе, Мораве, Саве и Драве (који у радијусу од око 200 km пружају највеће могућности за рекреативну и другу пловидбу на целом току Дунава);
- интензивирање развоја туризма приближивањем Хрватске и Србије у чланство ЕУ (у новим условима без граница), за шта се доношењем овог плана постављају основе дугорочне сарадње подунавских земаља;
- правремено организовање субјекта туристичке понуде, на паневропском Коридору VII - Дунаву кроз Србију, на принципима територијалних кластера заснованих на партнерским односима јавног, приватног и невладиног сектора; то је претпоставка ефикасног система организовања свих стејкхолдера, укључујући и локално становништво, за управљање развојем туризма кроз јединствену дестинацијску менаџмент организацију Дунава кроз Србију.

¹ Иако се у територијалном погледу ово чвориште излази и ван граница Просторног плана, неопходно је имати га у виду због централне интегрисане функције Дунава, у Србији као и због иницијатива које се намећу за сарадњу на пројектима сликова наведених притока Дунава. То значи да је могуће преко притока Дунава научног путем доћи до дивљих вода планинских водотокова сливних подручја (од кајака до рафтинга), што је за интегрални развој туризма од изузетног значаја.

Оперативни циљеви развоја су:

- јачање постојећих и развој нових туристичких производа, посебно наутике на Дунаву, стварањем услова за интензивирање пловидбе и увођење услужних и сервисних активности у функцији пловног пута;
- неопходност отклањања уских грла на пловном путу и покретање иницијативе код надлежних државних и међународних органа за установљавање "рекреативних пловних путева" на Дунаву упоредо са међународним пловним путем;
- установљавање јединствених стандарда за цео ток Дунава кроз Србију којима се регулише пловидба свих категорија пловила, потребна инфраструктура, прихватни, услужни угоститељски, информативни и технички сервисни објекти, у акваторији, на акваторију и у приобаљу;
- установљавање јединствене установе за управљање свим видовима пловидбе Дунавским пловним путевима (међународним и рекреативним) уз либерализацију процедуре на територијалним водама;
- формирање визиторских центара на кључним тачкама пловног пута и информативних туристичких пунктова, као императив организоване туристичке понуде акватичког и копненог дела Дунавског коридора и гравитирајућих подручја;
- промоција значаја градова у приобаљу Дунава у смислу њиховог отварања према реци, односно привредном и туристичком тржишту Европе;
- правовремена резервација и заштита најатрактивнијих зона за развој туризма², било да се ради о акваторијама, урбаним, руралним или еколошки очуваним природним целинама (посебно приобаља на местима укрштања паневропских коридора VII и X у реону Бешке, а посредно и на Сави код Остружнице, десетак километара узводно од ушћа у Дунав).

Становништво, насеља и социјални развој

а) Становништво

Општи циљ демографског развоја јесте одржавање и унапређење квантитативно-квалитативних карактеристика садашње популације као основе одрживог развоја подручја Просторног плана.

Оперативни циљеви будућих демографских кретања јесу:

- Ублажавање разлика међу деловима подручја Просторног плана који су демографски снажнији и оних који су дуже време изложени демографској рецесији.
- Успоравање негативних тенденција и спречавање даљег погоршања виталних карактеристика популације кроз стимулисање рађања, насељавања младог и радноспособног становништва, побољшање образовне структуре и стварање могућности за запошљавање.
- Прилагођавање друштвених и привредних токова демографским променама посебно уважавајући феномен старења и отварање могућности за продужење ефективног радног века.
- Укљученост и интеграција избеглог становништва као кључног чиниоца укупног популационог раста током претходног међупописног периода, и интеграција потенцијалних повратника из иностранства старије доби.
- Активирање потенцијала дијаспоре за различите видове улагања у предузетништво и отварање нових капацитета, развој производних и туристичких функција, пренос знања и сл.

б) Мрежа насеља

Принципи развоја насеља као основе укупног социоекономског развоја, просторног уређења и заштите подручја пловног пута, заснивају се на интегралном сагледавању елемената као комплементарних делове јединствене целине. Циљеви развоја система насеља на подручју Просторног плана су:

- подизање степена валоризације повољног саобраћајно-географског положаја побољшањем квалитета и подизањем степена мулти-modalности саобраћајних система;
- повећање степена конкурентности привреде;
- прилагођавање индустрије и услуга европском економском миљеу;
- стварање услова за веће привлачења иностраних инвестиција;
- повећање улагања у људски капитал као основе развоја привреде засноване на економији знања.

² са аспекта прихвата моторизованих туриста северне и средње Европе на наутичке воде Дунава и Саве, где најкраћим путем могу својим или изнајмљеним пловилама остварити задовољство и разоноду коју пружа рекреативна пловидба овим великим и безбедним рекама

в) Социјални развој

Општи циљ социјалног развоја је обезбеђивање доступности и гарантовање адекватног нивоа социјалне заштите грађана, као и јачање независности и способности људи да помогну сами себи.

Оперативни циљеви су:

- децентрализација надлежности и средстава система социјалне заштите на локални ниво;
- побољшање територијалне и функционалне доступности услуга од јавног интереса за локалне заједнице што ће допринети остваривању права грађана на подршку за живот у породици и природном окружењу;
- развој посебних програма за интеграцију избеглица и расељених лица;
- развој програма који су посебно усмерени на појединца, породице у ризику и маргинализоване групе и предупређење њихове зависности од социјалних служби; и
- јачање партнерстава на међуопштинском нивоу и удруживање ресурса како би се наставио развој постојећих услуга у ресурсу социјалне заштите, развој нових услуга, као и укључивање нових пружалаца услуга.

Заштита простора

а) Заштита животне средине

Основни дугорочни **општи циљеви** заштите животне средине у коридору пловног пута су:

- 1) валоризација утицаја коридора на животну средину и на поједине делатности и структуре у зони коридора;
- 2) решавање еколошких конфликта између активности које се реализују на пловном путу и утицаја осталих изграђених инфраструктурних система и пратећих објеката са животном средином;
- 3) дефинисање мера за заштиту и унапређење животне средине кроз еколошки одрживо планирање нових садржаја у оквиру граница Плана, посебно за спречавање загађивања вода (из индустрије, енергетике, домаћинства и пољопривреде), земљишта, ваздуха, утицаја буке (у индустријским постројењима, лукама и пристаништима), као и дефинисање мера за прикупљање и одлагање чврстог комуналног и индустријског отпада и заштите од удеса и загађења опасним материјама;
- 4) обезбеђивање услова за еколошки одрживи друштвено-економски развој ширег подручја пловног пута, кроз рационално коришћење земљишта, енергије, вода и ресурса и спровођење мера заштите животне средине, заштите природе и непокретних културних добара.

Оперативни циљеви формулисани су кроз:

- постизање „доброг еколошког статуса“ Дунава и других водотока, односно „доброг еколошког потенцијала“ на деоницама где су водна тела модификована и вештачки створена;
- утврђивање система мера за ограничавање утицаја активности које су у конфликту са заштитом животне средине (активности на одржавању пловног пута, развој индустрије, активности у оквиру енергетских постројења, развој депонија и др);
- контролисано уређење и одржавање пловног пута, у складу са еколошким капацитетима Дунава;
- дефинисање интегралног катастра загађивача на читавом коридору Дунава у Србији, уз јасно дефинисање пунктова изливања отпадних вода из индустрије, домаћинства и пољопривреде;
- заштита и унапређење квалитета водотокова који се уливају у Дунав до нивоа прописаних класа квалитета (уз санацију извора загађивања);
- смањење емисије штетних материја у ваздуху из индустрије, енергетике, система даљинског и индивидуалног грејања и саобраћаја;
- развијање система постројења за примарни и секундарни третман отпадних вода;
- имплементација Стратегије управљања отпадом за период 2010-2019. године и у складу с тим измештање депонијских простора из уже и шире зоне коридора пловног пута и затварање, санирање и рекултивација постојећих несанитарних депонија (сметлишта) која представљају висок ризик по животну средину;
- смањење емисија буке из лука, пристаништа, индустријских постројења и саобраћаја;
- смањење емисије јонизујућег зрачења из постојећих загађивача;
- спречавање инцидентних неконтролисаних испуштања загађујућих материја у ваздух, воде и земљиште;

- смањење коришћења агротехничких мера које негативно утичу на животну средину (јаки пестициди, хербициди и сл.) и заустављање њиховог испуштања у воде Дунава и притока;
- повећање обима инвестиција за заштиту животне средине, кроз инвестиционе фондове ЕУ;
- развој интегралног информационог система у оквиру геопросторних информационих система у областима заштите природе и заштите животне средине на целом току пловног пута;
- побољшање информисања и примарна едукација становништва за заштиту животне средине;
- повећање учешћа јавности у доношењу одлука које могу имати утицаја на квалитет животне средине.

б) Заштита природних вредности

Основни **општи циљеви** заштите природних вредности су:

- 1) очување и унапређење природних вредности подручја Плана, односно биолошке разноврсности, интегритета, лепоте и разноликости предела, објеката и феномена геонаслеђа на националном, регионалном и локалном нивоу;
- 2) дефинисање мера заштите природних вредности као допринос заштити европског и светског природног наслеђа, а на основу обавеза које је Република Србија прихватила ратификацијом међународних уговора који се односе на заштиту природе, коришћење и заштиту реке Дунав, приступањем меродавним међународним програмима и стратешким опредељењем за интеграцију у ЕУ;
- 3) обезбеђење одрживог коришћења природних ресурса и простора уз минимизирање неповољних утицаја и штета и примену компензацијских мера.

Оперативни циљеви су:

- одржање специјске разноврсности дивље флоре и фауне и њено повећање реинтродукцијом несталих аутохтоних врста животиња и биљака;
- идентификација и картирање станишта као подлоге за функционално заснивање националне еколошке мреже и очување, јачање, бројчано снажење и просторно ширење популација заштићених, односно ретких, угрожених и критично угрожених биљних и животињских врста;
- очување или вештачко успостављање еколошких коридора;
- идентификација међународно значајних еколошких подручја односно станишта од значаја за заштиту европске дивље флоре и фауне по програму NATURA 2000;
- одржање екосистемске разноврсности и заштита природних и агроекосистема од инвазивних врста биљака и животиња, као и од других врста, сорти и раса које уносе непожељне промене у природни и агробиодиверзитет;
- конзервација делова заштићених подручја у затеченом, приближно изворном стању ради заштите интегритета и спонтаног функционисања њиховог укупног природног комплекса по моделу дивљине за научне, образовне и културне потребе;
- очување, приказивање и одрживо коришћење локалитета, природних објеката и појава који својим геолошким, геоморфолошким, хидрографским или другим обележјима представљају истакнуте, ретке и привлачне вредности геонаслеђа и очување старих, по димензијама и врсти репрезентативних и у другом погледу значајних стабала дрвећа и њихових групација и паркова;
- унапређење чистоће и уређености предела, посебно у непосредном окружењу изграђених насељских целина, саобраћајних коридора, зона привредних активности и рекреације.

в) Заштита непокретних културних добара

На основу основних поставки Предлога Просторног плана Србије, дефинисани су следећи заједнички циљеви заштите и коришћења културних добара на подручју Подунавља:

- стварање регионалног идентитета на бази очувања и заштите културног наслеђа;
- усмерење у правцу повећања фонда културног наслеђа као један од гараната одрживог развоја;
- активирање потенцијала културног наслеђа као развојног фактора;
- очување аутентичности културног добра и његовог окружења, као мере интегритета са свим његовим својствима;
- заштита добара од неконтролисане изградње индустријских и инфраструктурних система и других објеката који могу да угрозе интегритет добра и његову околину;
- доследна презентација културног наслеђа и стварање услова за бољу регионалну и међународну повезаност подручја на бази културног идентитета.

3. РЕГИОНАЛНИ И МЕЂУНАРОДНИ АСПЕКТИ РАЗВОЈА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ

3.1. Регионални развој

Контактни, а уједно и интегративни део макроцелина Србије (Војвођанско-панонско-подунавске и средишње српско-балканске) је Подунавље, физичко-географски условно хомогена физиономска регија (сачињена од три субцелине: Панонско, Ђердапско и Влашко-понијско Подунавље), а функционално најзначајнија развојна и интегративна осовина српског геопростора. Овај простор је функционална регија сложене структуре, издиференциране функционално-гравитацијским односима између центара које повезује.

Природну осовину регије чини река Дунав, а главни природни ресурси и потенцијали су квалитетно земљиште, угљеви (костолачки угљени басен), нафта (Стиг и Банат), руде бакра (Мајданпек и Бор), хидропотенцијал Дунава и разноврсна флора и фауна.

Просторно-функцијска структура Подунавља формира се у сложеним друштвено-историјским условима. У формирању савремене функционално-просторне организације регије највећи утицај има урбанизација заснована на просторној и социоекономској покретљивости становништва из сеоских у градска насеља и из аграрних у неаграрне делатности. У првој фази, урбанизација је имала изразито поларизацијски карактер са Београдом, Новим Садом, Земуну, Панчевом, Смедеревом и Пожаревцем као изразитим половима раста, релативно високог гравитацијског домета и сталног јачања функционалног капацитета. У другој фази урбанизације развијају се сложене агломерације и системи насеља различитог функционалног капацитета и хијерархије. Доминантна је београдска агломерација, са континуалним демографским, функционалним и просторним развојем, која се повезује и сраста на северозападу са Земуну и Старом Пазовом, а на истоку са Панчевом и смедеревско-пожаревачком агломерацијом, те новосадска са тенденцијом ширења ка Бачкој Паланци. На северу је Апатин као центар који спаја Подунавље са северним деловима Бачке. Већина субцентара агломерације има сложену и стабилну функцијску структуру. Обе агломерације карактерише јачање функционалних веза центара са ближом и даљом околином, постепена децентрализација урбанизације и развој дневних урбаних система. Што се тиче ђердапског и понијско-влашког дела регије, урбанизација је нешто спорија и карактеришу је мањи центри (Велико Градиште, Голубац, Доњи Милановац и Кладово), нижих степена централитета и развијености структуре делатности. Овај део Подунавља карактеришу спонтаност и саморегулативност.

У еволуцији социоекономске организације подунавља јасно су се издиференцирали територијално-производни системи и комплекси и то: хидроенергетски систем Ђердапа, рударско-индустријски комплекс Мајданпека и Бора, аграрно-рударско-индустријски комплекс Костолца, Пожаревца, Смедерева и Ковина, економски полифункционална агломерација Београда и Новог Сада, те индустријско-аграрни комплекси Западносремског и Бачког подунавља.

У погледу достигнутог нивоа развоја (мерено дохотком по становнику, степеном запослености, изграђеношћу путне инфраструктуре и животним стандардом) највећи део подручја припада најразвијенијем делу Србије (шире подручје београдско-новосадског метрополског подручја и развијенији бачки део подручја Просторног плана). Преостали део обухваћеног подручја, нарочито низводно од Београда, заостаје у нивоу развијености.

Територијална неравнотежа манифестује се на више начина: просторна концентрација и агломерација активности и становништва на београдско-новосадском подручју доводи до поларизације највећег дела Подунавља, стварајући од њега својеврсну недовољно развијену „унутрашњу периферију“, која је фрагментисана и у функцијском погледу једнострана.

Имајући у виду да београдско-новосадско метрополско подручје располаже највећим развојним потенцијалима, у будућности ће се наставити тренд повећавања развојних разлика у односу на „периферију“ Подунавља и укупног простора Србије уколико се радикалним променама у политикама регионалног, демографског и другог развоја не подрже промене досадашњих трендова.

Европска унија планира интензивирање речног саобраћаја Дунавом према Констанци, што ће имати многе екстерне ефекте. Још увек су отворена многа питања: степен интензивирања саобраћаја, приоритети инвестирања (на неразвијеном делу Подунавља, у погледу техничке инфраструктуре, на изграђеном делу Дунава и у незаштићеним деловима), приоритети еколошко-просторне заштите,

извори финансирања и врсте „партнерства“ и др. Највећи утицаји биће „егзогени“, детерминисани изван планског подручја у ужем смислу, а са тиме повезани позитивни и негативни екстерни ефекти.

С обзиром на прогнозе о потенцијалном утростручењу транспорта роба између Западне Европе и Истока, и на стратешко опредељење ЕУ да подржи интегрални развој Подунавља, посебно луке Констанца, потребно је утврђивање јасног концепта изградње капиталних логистичких, лучких и инфраструктурних капацитета у оквиру коридора, као и просторне организације дела привредних активности које генеришу могући транспорт производа Дунавом.

За јачање територијалног капитала Србије, па чак и за његово елементарно очување на постојећем нивоу, неопходно је оспособљавање дунавског правца и интензивирање дунавског саобраћаја у остваривању његове улоге у систему трансевропске мреже мултимодалног саобраћаја, као и модернизовање саобраћајних праваца према Бару (Јадрану, Црној Гори) и Солунском заливу.¹

За развој дунавске пловидбе кроз Србију, неопходно је оспособљавања Дунава за интензивнији саобраћај, јер је он најзагушенији управо у Србији, иако је овде, према природним условима, потенцијално најквалитетнији. Поред тога, приоритет има изградња нових мостова, радикално побољшање урбаног транспорта у неколико градова приоритетног развоја, набавка речне флотиле, модернизација путних пристаништа, уређење пристана за крузере и развој мреже марина, чишћење речног дна од бомби, потопљених објеката и бродова, изградња бизнис-паркова и других привредних комплекса (привредних зона, индустријских паркова итд.), развој речног путничког саобраћаја и туризма, развој одговарајуће нове инфраструктуре у функцији повећања атрактивности и доступности туристичких ресурса у приобаљу и непосредном окружењу коридора.

На дунавском правцу се сада остварује око 8% укупног европског промета робе. Даљем интензивирању допринеће реализација већег броја пројеката, као што је регулисање дела пловног пута између Будимпеште и Мохача (у Мађарској), остваривање потпуне пловности Дунава у Румунији, реализацијом већег броја пројеката од Ђердапа до Црног мора, где је Дунав најшири, али на више места веома плитак.

Поред ових значајни су и други проблеми који се тичу недостатка средстава за санацију еколошких проблема привредних капацитета, високих трошкова прилагођавања еколошким захтевима и захтевима климатских промена (у складу са одговарајућим директивама ЕУ о трговању емисијама CO₂, CCS, IPPC итд.), слаба развијености имплементацијских, управљачких и контролних инструмената у реализацији националних и регионалних стратегија, и др. Међутим, кључни проблем је отворено питање (ре)активирања речних лука у Србији након њихове приватизације, а посебно Луке Београд.

Остваривање уравнотеженијег регионалног развоја засниваће се на следећим упориштима:

- Стварању институционалних и организационих аранжмана за сарадњу са непосредним и ширим регионалним окружењем, како у оквиру Србије тако и са њеним суседима, прво у областима изградње и развоја техничке инфраструктуре, уређивања и заштите водених токова, сарадње у области образовања и културе, остваривања одрживог развоја, привредног развоја, заштите животне средине, управљања ванредним ситуацијама итд., а са циљем да се постигне боља функцијска интегрисаност међу суседним подручјима.
- Подручје коридора VII и слива реке Дунав мора се, с једне стране, третирати интегрално („холистички“), а с друге стране морају се узети у обзир специфичности субрегионалних целина и локалних заједница.
- Благовременом елаборирању стратешких докумената (регионалне и друге сродне стратегије) које су неопходна као платформе за сарадњу са институцијама ЕУ, а нарочито за остваривање организованог и усклађеног, самосталног и заједничког наступа са суседима ка ЕУ фондовима, кроз заједничке стратешке планове и пројекте у прекограничној и другој сродној сарадњи.
- Праћењу нове европске политике регионалног развоја, која је донела знатне помаке у односу на ранији приступ, са циљем бржег развоја недовољно развијених подручја и омогућавања раста и развоја подручја која треба да имају улогу „полуга које могу повући“ општи развој (што се у првом реду односи на тзв. „пропулзивна“, „иновативна“, „креативна“ и сродна подручја, од којих већина припада делу (нај)развијенијих региона).

¹ Вредност већ одобрених 30 приоритетних пројеката ове мреже до 2020. године премашује 600 милијарди евра, чији знатан део ће финансирати ЕИБ, од чега 21 на железницама Европе, а велики део у речном саобраћају

Према актуелним документима Владе Републике Србије, приоритетни пројекти обухватају:

- Изградњу новог „Жежељевог моста“ у Новом Саду, укупно 60 милиона евра (30 милиона из IPA и 30 из кофинансирања);
- Реконструкцију преводница на Ђердапу, укупно 60 милиона евра (од тога 2 милиона из IPA);
- Уклањање неексплодираних експлозивних средстава, укупно 3,8 милиона евра (из IPA);
- Имплементација РИС-а (Речног информационог система), укупно 10,5 милиона евра (из IPA);
- Хидротехнички радови на критичним деловима-секторима, 2 милиона евра за израду документације и 18 милиона евра за радове (IPA);
- Заједнички хидротехнички и други радови са Хрватском у сектору Апатина (заједничка средства).

Поред наведених, Влада Републике Србије предвидела је реализацију великог броја појединачних пројеката у сливу Дунава, у 24 општине/града кроз које протиче Дунав, и још у 80 других које се налазе у сливовима Саве, Тисе, Тимока и Мораве.

3.2. Међународна и прекогранична сарадња на просторном развоју коридора VII

Просторна интеграција Републике Србије у европско окружење одвија се и одвијаће се на неколико нивоа - нивоу Европске уније, транснационалном нивоу Југоисточне Европе (Програм сарадње за подручје ЈИЕ), прекограничном или трансграничном нивоу са локалним и регионалним територијалним јединицама суседних држава које (cross-border cooperation - CBC). Основ за све наведене нивое повезивања чиниће предеоне целине, природни системи (водни и планински системи), инфраструктура, природно и културно наслеђе, заштита животне средине, социоекономске, културне и друге везе које доприносе одживом просторном развоју и интегрисању Републике Србије у европско окружење (Предлог закона о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године, 2010).

Интеграција подручја коридора VII са ширим окружењем и постизање одрживог просторног развоја оствариваће се дефинисањем, подстицањем и усклађивањем модалитета међународне/регионалне сарадње и применом одредби међународних стратешких докумената.

У примени међународних и европских конвенција, европских стратешких докумената и директива највећи директан значај за међународну и прекограничну сарадњу на одрживом развоју коридора VII имаће процес припреме и имплементације Дунавске стратегије ЕУ и имплементације Плана управљања сливом реке Дунав.

Међународна сарадња на просторном развоју коридора VII одвијаће се у склопу активности на остваривању пет приоритетних области утврђених Дунавском стратегијом ЕУ:

- Развоју транспорта, енергетике и информационо-комуникационих технологија (ИКТ) дуж тока Дунава – приоритет има ратификација и примена Европског споразума о главним унутрашњим пловним путевима међународног значаја, успостављање прописаних габарита пловног пута на критичним секторима, обезбеђење безбедне пловидбе чишћењем појединих сектора, развијање неопходне инфраструктуре пловног пута, развој речне флоте и успостављање пуне контроле саобраћаја развојем информационих сервиса;
- Заштити животне средине и одрживом коришћењу природног богатства у сливу реке Дунав – примена европских директива о водама и о заштити животне средине; сарадња на очувању подручја са међународним, прекограничним и националним заштитним статусом заштите и развој националне еколошке мреже;
- Економском развоју и јачању регионалне сарадње и партнерства у региону Подунавља – развој и подршка транснационалној и прекограничној сарадњи у припреми и спровођењу пројеката економског развоја, руралног развоја, развоја туризма и других економских активности;
- Успостављању система сигурне пловидбе и афирмације принципа владавине права у сливу реке Дунав – јачање контроле преласка државне границе (гранична полиција) и контроле пловног пута (речна полиција); сарадња на успостављању јединственог система за рано упозоравање о поплавама, мапирању и управљању ризицима од поплава, процедура за заједничко деловање у случају прекограничних техничко-технолошких пловидбених акцидената;
- Стварања економије знања кроз сарадњу у региону Подунавља и активна улога науке у постизању циљева Стратегије.

Међународна сарадња на заштити, просторном развоју и уређењу подручја Просторног плана одвијаће се у склопу активности на имплементацији Плана управљања сливом реке Дунав. Приоритет

има успостављање сарадње са подунавским земљама на дефинисању значајних питања, приоритета и мера у остваривању циљева Оквирне директиве о водама и Директиве о процени и управљању ризицима од поплава на делу слива реке Дунав у Републици Србији за период до 2015. године и средњорочни период, ради допуне Плана управљања сливом реке Дунав и израде националног плана управљања сливом Дунава у Србији (са програмом мера) и акционог програма за одрживу заштиту од поплава. Сарадња са подунавским земљама оствариваће се на развоју и усклађивању процена статуса вода и ефеката предузетих мера на статус вода, евалуацији значаја елемената биотопа за речни екосистем и предео и елемената биолошког квалитета за процену еколошког статуса и потенцијала, информационих система, инвентара трансграничних емисија и транснационалне мреже мониторинга за слив Дунава.

Сарадња на транснационалном нивоу одвијаће се и у склопу Програма сарадње у ЈИЕ до 2013. године применом мера за развијања иновативних приступа и предузетништва, заштите и унапређења животне средине, побољшања приступачности и др.; као и применом Карпатске конвенције за унапређивање управљања природним ресурсима, заштитом животне средине и одрживим развојем.

Прекогранична сарадња од значаја за подручје Просторног плана остварује се у оквиру: IPA прекограничних програма Србије са Румунијом, Бугарском, Мађарском и Хрватском и програма еврорегионалне сарадње („Дунав-Криш-Мориш-Тиса”, „Дунав 21” и др). Неке од потенцијалних области трансграничне (прекограничне) сарадње у оквиру ових програма су: интензивирање сарадње пограничних градова на формирању заједничких информационих система о простору и животној средини, заједничког коришћења објеката јавних служби и заједничке изградње комуналних објеката; заједничко спровођење акција у спречавању појаве ризика од елементарних непогода у пограничном подручју; развијање сарадње у трансграничном запошљавању; повећавање доступности пограничних простора остваривањем модернизације саобраћајница и осавремењавањем граничних прелаза.

Поред наведеног прекограничног оквира сарадње, теме које су од заједничког интереса за сарадњу са суседним подунавским земљама – Мађарском, Хрватском, Румунијом и Бугарском на просторном развоју и уређењу коридора VII могуће је прецизније дефинисати и кроз билатералне активности. Неке од потенцијалних области билатералне сарадње су: уређивање и инфраструктурно опремање пловног пута; интегрално управљање и одрживо коришћење вода; заједнички програми и пројекти развоја енергетске инфраструктуре, заштите речног предела, прекограничних природних вредности и повезивања културног наслеђа, повезивања туристичке понуде пограничних простора и сл; израда заједничких прекограничних просторних планова и регионалних програма развоја. У предходном периоду су утврђени следећи приоритети за сарадњу: са Мађарском – инфраструктура и заштита животне средине, економија, образовање и култура; са Румунијом – економски и друштвени развој; заштита животне средине и реакција у хитним случајевима; и акције „људи људима“; са Бугарском – развој мањих објеката инфраструктуре и унапређивање капацитета за заједничко планирање, решавање проблема и одрживи развој; са Хрватском – социоекономски развој.

Прекогранична сарадња засниваће се и на заједничким активностима и мерама за заштиту и одрживи развој подручја са природним вредностима (посебно у оквиру активности на формирању прекограничног резервата биосфере Дунав-Драва-Мура, карпатских подручја, мреже дунавских паркова), европског зеленог појаса (то јест доњеподунавског зеленог коридора дуж границе са Румунијом) и европског пута културе (Дунавски пут).

4. КОНЦЕПТ ОДРЖИВОГ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА КОРИДОРА ПЛОВНОГ ПУТА ДУНАВА

Концепт развоја коридора пловног пута Дунава усклађен је са међународно дефинисаним политикама и принципима развоја, усвојеним декларацијама, стандардима и другим документима од значаја за развој, заштиту и уређење оваквих подручја, као и са релевантним искуствима планирања и уређења пловних путева у Србији и земљама са вишим степеном развоја коридора пловних путева (пре свега Немачке, Аустрије, Холандије и др.).

За дефинисање концепта развоја и заштите на подручју Просторног плана неопходно је идентификовати основне конфликте и утврдити начин релативизације конфликта (супротних интереса) који се јављају у домену утицаја посебних намена простора. То се пре свега односи на утицаје пловног пута Дунава и остале водопривредне инфраструктуре, а делом и саобраћаја, туризма, пољопривреде, индустрије и других аспеката на одрживо коришћење природних и створених ресурса.

4.1. Изражени конфликти и релативизација конфликта

Могу се издвојити следећи основни конфликти и полазишта са принципима за њихово решавање:

Конфликт 1 - између потребе развоја речног саобраћаја и морфолошко-функционалних ограничења тока Дунава;

Полазиште – елиминација "уских грла" на око 12 деоница тока Дунава са неповољним морфолошким карактеристикама (неповољне ширине или дубине пловног пута, неповољне трасе речног корита, морфолошки нестабилне деонице, као и недовољне висине пловних габарита испод мостова у условима високих вода)

Принципи релативизације:

- реализација регулационих радова на критичним секторима Дунава ради довођења у прописану класу пловног пута; и
- сарадња са Републиком Хрватском у циљу одржавања заједничких деоница пловног пута; у оквиру ове сарадње неопходно је наћи и одрживо решење третмана катастарских граница и државне границе (која се по међународном праву дефинише матицом реке-трасом пловног пута);

Конфликт 2 - између развоја пловног пута и заштите животне средине, природних и културних вредности;

Полазиште - превазилажење негативног утицаја пловног пута на животну средину (услед неадекватне промене водних режима, застарелости речне флоте, неодржавања лучке инфраструктуре, неконтролисане експлоатације песка и шљунка, неконтролисаног одлагања багерованог наноса и неконтролисаног сидрења исслужених пловила, итд) и оптимизација користи од ове две активности;

Принципи релативизације:

- поштовање водних режима у плавним деловима заштићених подручја у оквиру параметара и карактеристика које су утврђене актом о заштити; очување природне структуре обала на деоницама водотока кроз заштићена подручја или његове минималне измене;
- очување рибљих мрестилишта и услова за попречне и уздужне миграције риба и других организама;
- очување и обнављање односно активирање мреже рукаваца, мртваја и других акваторија као неопходна компензациона мера нарушавању интегритета водених станишта развојем речног транспорта (загађујуће материје, бука, таласи); очување природних ресурса, санација деградираних подручја насталих као последица уређења пловног пута;
- ограничавање грађевинских радова на пловном путу до нивоа који неће утицати на измену параметара квалитета животне средине и карактеристика природних и културних вредности;
- реализација нових развојних могућности пловног пута и комплементарних делатности (наутичког туризма и др.) у очувању и унапређењу природног и културног наслеђа;
- дефинисање одговорности за учињену штету у погледу нарушавања квалитета вода (испуштање отпадних вода и опасних материја са пловила), без обзира на статус починиоца; дефинисање одговорности за активности које доводе до загађења ваздуха и буке у лукама и пристаништима;
- ограничавање саобраћаја малих рекреативних моторних чамаца у заштићеним подручјима;
- усмеравање дела профита из развоја пловног пута за финансирање програма и пројеката заштите и презентације природних и културних вредности подручја;
- израда Стратешке процене утицаја пловног пута на животну средину за планове и пројекте у циљу дефинисања мера и активности за превазилажење конфликта пловног пута и заштите; као и спровођење оцено прихватљивости и прелиминарно тестирање пројеката уређења и одржавања пловног пута.

Реализација ових принципа подразумева: максимално усклађивање концепта развоја пловног пута са режимима заштите природних и културних вредности, у сврху релативизације конфликта; реализацију објеката пловног пута у складу са еколошким капацитетима простора уз обавезу неутрализације потенцијалних негативних утицаја на животну средину и мултифункционално

коришћење простора усмерено ка више ефеката и користи (међународни пловни пут-мали пловни путеви за рекративну пловидбу-наутички туризам-презентација природних вредности).

Конфликт 3 - између развоја привредних активности у ширем заштитном појасу коридора и очувања животне средине и природних вредности;

Полазиште - превазилажење конфликта између развоја привреде и заштите природе и животне средине и оптимизација користи од ове две активности;

Принципи

релативизације:

- заустављање неодговарајућег третмана и одлагања индустријског отпада које загађује површинске и подземне воде и смањује доступност чистој води за пиће и дефинисање општих услова за измештање депонија у регионалне сабирне центре;
- дефинисање катастра загађивача из индустрије, нарочито оних чије се отпадне воде директно изливају у Дунав и санација негативног утицаја изградњом система за примарни и секундарни третман отпадних вода; и
- дефинисање мера компензације за индустрије у домену заштите животне средине и усклађивање са принципима нове индустријске политике ЕУ и директивама о трговању емисијама CO₂, Кјото протокола, директива CCS, IPPC, SEA, EIA, ETS и стандарда EMS/ISO.

Конфликт 4 - између интереса водопривреде и пољопривредних активности;

Полазиште - развој пољопривредне производње базиране на ефикасном функционисању водопривредних система, почев од заштите од спољашњих и унутрашњих вода до коришћења вода за наводњавање, као и заштита вода од негативног дејства пољопривредних активности;

Принципи

релативизације:

- обезбеђивање уреднијег и ефикаснијег одржавања дренажних канала (од Сомбора до Бачке Паланке, на територији Београда, Ковина, Смедерева, Ђердапске акумулације, Неготинске низије), који се преливају и због присуства отпадних вода загађују пољопривредно земљиште; побољшавање перформанси и обнова постојећих система;
- смањење органских загађења ради обезбеђивања већег квалитета дунавске воде којом се наводњавања пољопривредно земљиште у горњем току реке;
- изградња одбрамбених насипа са пратећим објектима, извођење регулационих грађевина у коритима потока, регулисање ушћа и изградња водоакумулација у сливу Дунава на подручју Фрушке горе;
- смањење нивоа упуштања азотних и фосфорних једињења у банатске водотоке који се уливају у Дунав и повећање могућности самопречишћавања вода ;
- примена мера одбрана од утицаја високих вода у Великоселском рити, Ковину, Неготинској низији; и
- обезбеђење одговарајуће компензације локалном становништву по основу поплавлених пољопривредних површина.

Конфликт 5 - између интереса водопривреде и изградње нелегалних стамбених и привредних објеката;

Полазиште - уклањање нелегалних објеката на некадашним насипима и у непосредној близини објеката I одбрамбене линије што представља деструкцију тих система као заштитних система II линије одбране, као и објеката у системима за одржавање режима подземних вода ;

Принципи

релативизације:

- задржавање свих некадашњих насипа (који су остали у залеђу изградњом I линије одбране ближе Дунаву) у систему заштите од поплава и њихово оспособљавање као дела заштитних касета II линије;
- спречавање еутрофикације на језерима настале као резултат изградње објеката на територијама II линије одбране
- спречавање даље градње и рушење нелегалних објеката у зони дренажних система Панчевачког рита, Тителско-градиновачког рита и др.

Конфликт 6 - између интереса водопривреде и потенцијалног простора за експлоатацију угља у Ковинском лигнитском басену;

Полазиште – истраживање могућности коегзистенције експлоатације лигнита и развоја и заштите изворишта регионалног значаја за потребе Јужнобанатског регионалног система ;

Принципи

релативизације:

- коришћење бунара за обарање нивоа подземних вода у зони копа као бунара регионалног система; и др.

Конфликт 7 - између интереса експлоатације кречњака и заштите природних добара на контакту са пловним путем;

Полазиште – истраживање могућности коегзистенције експлоатације кречњака и заштите природних добара (НП Фрушка гора, НП Ђердап);

Принципи

- наставак експлоатације кречњака у оквиру билансних површина уз истовремену компензациону

релативизације: рекултивацију (у складу са пројектима затварања), а на основу одговарајућих урбанистичких планова и процене утицаја.

Конфликт 8 - између интереса водопривреде и развоја туризма;

Полазиште - превазилажење негативног утицаја водопривреде на развој наутичког туризма (угроженост мањих пловних јединица од таласа на везовима у приобаљу и за сада мањи број конфликта због непоштовања предности великих пловних јединица, утицај постојећих и планираних хидро-енергетских система на туристичке ресурсе).

Принципи

релативизације:

- установљавање рекративног пловног пута и избор заштићених локација за марине, пристане и сидришта;
- заинтересованост туризма за очување ритских зона Горњег подунавља као јединствене еколошке оазе и атрактивних туристичких ресурса Доњег подунавља

Конфликт 9 - између интереса развоја лука и развоја пловног саобраћаја (услед начина приватизације лука којом је угрожен њихов даљи развој и др.); и

Полазиште - третман лука и пристаништа као добара од општег интереса (у складу са Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама којим се утиче на спречавање девастације функције ових саобраћајних чворова).

Принципи

релативизације:

- развојни третман лучког земљишта и лучке инфраструктуре као јавне својине;
- управљање лукама од стране лучке управе, без обзира на својински статус луке;
- нови власници, приватници, бавиће се искључиво лучком делатношћу, с тим да неће моћи да мењају намену лучког земљишта;
- усклађивање потребе инвестицијских улагања у лучку инфраструктуру и финансијских могућности државе, односно инвестирање у пројекте који имају приоритет;
- решавање власничких односа на лучком подручју комбинацијом откупа земљишта, пребијањем потраживања од стране државе или дугорочним уговорима о закупу земљишта;
- осигурање флексибилности у дефинисању лучких накнада и одобрења за обављање лучких делатности на подручју јавне луке, где интерес за инвестирање у лучке грађевине и опрему исказују приватни инвеститори;
- унифицирање поступка управљања лучким процесима и интегрисање лука у речни информациони сервис.

III ОПШТА КОНЦЕПЦИЈА И ПРОПОЗИЦИЈЕ ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ

1. ПЛОВНИ ПУТ И ОСТАЛИ ВОДОПРИВРЕДНИ АСПЕКТИ

1.1. ПЛОВНИ ПУТ

За пловни пут Дунава на подручју Републике Србије неопходно је обезбедити европске услове везане за уређење, коришћење и заштиту пловних путева. При томе се мора имати у виду следеће: пловни пут на Дунаву је међународним прописима у потпуности дефинисан са становишта правне, техничке и безбедносне регулативе, са прописаним: габаритима, условима пловидбе, мерама за одржавање и унапређење пловног пута, за пратећу пловидбену инфраструктуру која обухвата луке, сидришта, зимовнике, пристане, марине, бродске преводнице, бродоградилишта и објекте за обележавање и сигнализацију пловног пута; применом савремених информационих технологија ради ефикаснијег коришћења пловног пута, обезбеђењем сигурне пловидбе и интеграције водног транспорта са осталим видовима транспорта; и очувањем животне средине (унапређењем технологија у процесу извођења регулационих радова, одржавања и експлоатације пловног пута).

Дунав од српско-мађарске границе (р.км.1433) код Бездана до р.км.1175, приближно у зони Београда, спада у VIc класу пловног пута, а од км.1175 до српско-бугарске границе (р.км.845,65) у VII класу (минималне дубине од 2,5 m и ширине од 180 m за за ниски пловидбени водостај – у даљем тексту: NPN).

Класа VIc подразумева обезбеђење габарита пловног пута за бродове и саставе укупне дужине до 270÷280m, односно 195-200m, зависно од конфигурације састава, ширине до 33,0÷34,2m, носивости 9.600÷18.000t и газа 2,5÷4,5m при NPN. Овај ниво се дефинише на основу протока 94% заступљености за вишегодишњи хидролошки период. Најмања захтевана висина пловног отвора испод мостова при високом пловном нивоу (VPN), који се дефинише посредно преко протока заступљености 1%, износи 9,10m.

Класа VII подразумева обезбеђење габарита пловног пута за бродове и саставе укупне дужине до 275÷285m, ширине до 33,0÷34,2m, газа 2,5÷4,5m, носивости 14.500÷27.000t. при NPN. Најмања захтевана висина пловног отвора испод мостова износи 9,10m при VPN.

Дугорочно опредељење је отклањање бројних природних ограничења, тзв. "уских грла", која угрожавају квалитет пловног пута утврђен прописаном VIc класом на делу тока Дунава узводно од р.км.1175 до границе са Републиком Мађарском (р.км.1433), којих је највише (20) на 180 km дугом потезу Дунава од р.км.1430 и 1250.

За потез Дунава узводно од р.км.1175 разматране су могућности изградње ХЕ "Нови Сад" у зони Футога, чија реализација је условљена договором са Републиком Хрватском. Већи део успора, од Нештина узводно до близу Бездана, налази се на граничном потезу Дунава између Републике Србије и Републике Хрватске, што подразумева да за реализацију овог хидроенергетског објекта морају бити заинтересоване обе стране. Изградњом овог објекта отклонила би се и нека значајна пловидбена ограничења на сектору Дунава узводно од Београда, тако да би Дунав био каналисан скоро на целом потезу кроз Републику Србију. Уколико би дошло до реализације ХЕ "Нови Сад", отпала би потреба за регулационим радовима на сектору узводно до границе пружања успора. С обзиром на тренутне економске и политичке прилике, највероватније да ће реализација регулационих радова на критичним секторима морати да претходи изградњи овог хидроенергетског објекта.

Ток Дунава у Србији од р.км.863 оквирно до р.км.1175 је у зони значајнијег успора од акумулација ХЕПС "Ђердап I" (р.км.943) и ХЕПС "Ђердап II", (р.км.863), тако да пловидбени услови суштински зависе од режима експлоатације ових хидроенергетских система. Услови прописани за класу VII пловног пута на сектору Дунава од км.1170 до српско-бугарске границе (р.км.845,65), до ХЕПС "Ђердап II" (р.км.863) углавном су испуњени. Да не би дошло до угрожавања пловидбе режимом леда на овом сектору, два корисника система (српски и румунски) обавезала су се да одговарајућим мерама, уз коришћење ледоломаца, спречавају стварање ледених загушења у периоду појаве ледохода.

Савлађивање денивелације у зони обе хидроенергетске степенице реализовано је изградњом бродских преводница, које омогућавају несметано пропуштање пловила/састава прописаних класом

VII. Габарити преводница су при пројектовању предвиђени и за прихват већих самоходних пловила, тако да се могу преводити речно-морски бродови носивости 5000 t, под условом да се и низводно од ХЕПС "Ђердап II" остваре предуслови за пловидбу ових пловила. На брани ХЕПС "Ђердап I" реализоване су по две двостепене преводнице, на српској и на румунској страни. Дужина преводница је 310 m, ширина 34 m, минимална дубина на прагу је 5 m, што омогућава једновременно превођење конвоја састављеног од тегљача (потискивача) и девет потисница укупне носивости 14500-27000t, или два брода носивости по 5000t. Комплетно превођење кроз обе коморе траје 65÷75 минута. Ради омогућавања безбедног приласка/одласка бродова, и њиховог превођења, изграђена су одговарајућа узводна и низводна претпристаништа, ширине 100m, дужине 580÷600m. На брани ХЕПС "Ђердап II" изграђене су, како на српској, тако и на румунској страни, једностепене преводнице димензија 310×34m, дубине на прагу 5m, које омогућавају превођење истих састава као на преводницама ХЕПС "Ђердап I". Трајање превођења износи 45мин. Због захтева пловидбе, снижење коте успора на брани ХЕПС "Ђердап II" не може бити испод коте 38,5 mm.

Годишњи капацитет преводница на ХЕПС "Ђердап I" и ХЕПС "Ђердап II", под претпоставком наизменичног превођења у оба смера, износи око 50 милиона тона. Деценије експлоатације преводница на ХЕПС "Ђердап I" (од 1972) и на ХЕПС "Ђердап II" (од 1985), намећу озбиљне захвате на ремонту хидромеханичке опреме који су један од првих приоритета, према процени приоритета пројеката на пловном путу на Дунаву кроз Србију.

Низводно од ХЕПС "Ђердап II" планиран је хидроенергетски објекат ХЕ "Турну Магуреле–Никопољ" (као заједнички објекат Румуније и Бугарске), при чему би се успор протезао и на подручје Србије, све до доње воде ХЕПС "Ђердап II", чиме би били задовољени сви услови прописани класом VII пловног пута и на овом потезу.

Везе Дунава са мрежом пловних путева су:

- на територији Републике Србије са: улазним каналом ХС ДТД (код Бездана), каналом Богојево-Бечеј (код Богојева), спојем бачког дела канала ХС ДТД према Дунаву (код Новог Сада), Тисом (код Старог Сланкамена), реком Савом Е-80-12 (код Београда), реком Тамиш (код Панчева), излазним спојем банатског дела канала ХС ДТД према Дунаву (код Кајтазова-Банатске Паланке), реком Моравом (код Дубравице-дугорочно); и
- на територији Републике Хрватске са: реком Дравом Е-80-08 (код Аљмаша), будућим вишенаменским каналом Дунав-Сава Е 80-10, од Вуковара до Шамца (код Вуковара).

1.2. ПРОГНОЗА РОБНОГ ПРОМЕТА

Концепције и пропозиције развоја унутрашње пловидбе на Дунаву кроз Србију у перспективи суштински зависе од општег привредног развоја Републике. С обзиром на опште економске прилике у свету у овом тренутку, као и крајње неповољну политичку и економску ситуацију у земљи, сагледавање концепције и могућности развоја унутрашњег водног саобраћаја на Коридору VII мора се базирати на одређеним претпоставкама и анализама¹. Могу се претпоставити три сценарија економског развоја привреде Србије у периоду до 2025. године и три транспортне стратегије. Прогнозом су обухваћена два периода: средњерочни од 2009-2015. године и дугорочни од 2016-2025 године.

При томе су претпостављене следеће три транспортне стратегије:

- Стратегија "Status Quo", која подразумева задржавање постојећег стања, без улагања у пловидбену инфраструктуру. У оквиру ове стратегије се претпоставља да ће учешће унутрашњег водног саобраћаја у укупном робном транспорту остати на садашњем нивоу од 7%;
- Стратегија "Међународни стандарди", која подразумева доградњу инфраструктуре и организацију унутрашње пловидбе до нивоа прописаног усвојеном класом пловног пута. Претпоставља се учешће водног саобраћаја у транспорту роба око 14%, колико је износио почетком 90-тих година;
- Стратегија "Високи стандарди", према којој би дубине пловног пута на Дунаву у Србији биле 3,50 m на целој дужини од 588 km. Претпостављено је учешће водног саобраћаја до 20% у 2025. години.

¹ Увидом у расположиву документацију у којој се третира питање робног промета у водном саобраћају у Србији, може се констатовати да је најкомплетнија анализа извршена у Генералном плану и студији изводљивости за унутрашњи водни транспорт у Србији (2006).

За пројекцију годишњег робног промета пошло се од три сценарија стопе раста индустријских активности у региону Балкана: "песимистички" или сценарио ниског степена развоја који је дефинисан текућим статусом Србије унутар Европе до 2025 године; "умерени" или сценарио средњег степена развоја у коме се предвиђа да ће Србија постати чланица Европске Уније након 2015 године, али да ће економска интеграција почети у периоду од 2009 до 2015 године и "оптимистички" или сценарио високог степена развоја у коме се предвиђа да ће Србија постати чланица Европске уније до 2015. године.

У даљим анализама, као највероватнији, усвојен је "умерени" сценарио раста индустријских активности, према коме би у комбинацији са транспортном стратегијом "Међународни стандарди", укупни водни транспорт на мрежи унутрашњих пловних путева Србије 2025. године, износио око 50.000.000 t/god, од чега на Дунаву око 42.000.000 t/god.²

1.3. ПРАТЕЋА ИНФРАСТРУКТУРА ПЛОВНОГ ПУТА

Пратећа пловидбена инфраструктура обухвата луке, пристаништа и пристане, сидришта, зимовнике, марине, бродске преводнице, бродоградилишта и објекте за обележавање и сигнализацију пловног пута. Концептом Просторног плана дефинисана су основна правила експлоатације, одржавања и развоја пратеће пловидбене инфраструктуре. Правила и критеријуми ће, у складу са прописаним класама пловног пута, бити детаљније утврђени нацртом просторног плана.

Луке

Лука представља водни и са водом непосредно повезани копнени простор са објектима намењеним за пристајање, сидрење и заштиту пловила, као и укрцавање и искрцавање путника и робе у којој се обављају делатности које су с робом или пловилом у непосредној економској, саобраћајној или технолошкој вези.

Међународне луке на Дунаву су: "Напредак" А.Д. Апатин (p.km1401), "Дунав Богојево" (p.km 1366), "Бачка Паланка" АД (p.km.1295), "Нови Сад" А.Д. (p.km 1253,5), "Београд" А.Д. (p.km 1167,3), "Дунав" А.Д. Панчево. (p.km 1152,8), Смедерево, стара лука p.km 1116) и US Steel Serbia d.o.o. "Нова Лука" (p.km 1111) и Прахово АД "Крајина" (p.km861). Лука "Ковин" (p.km.1108) има статус националне луке. Најзначајније луке (у Новом Саду, Београду, Панчеву и Прахову) опремљене су за прихват и третман контејнера, лука у Новом Саду има и Huske-rack терминал, а само лука у Панчеву има и опрему за Ro-Ro саобраћај. Са изузетком луке у Бачкој Паланци и Нове луке у Смедереву, које имају само друмску везу, остале луке имају друмску и железничку везу са залеђем. У свим наведеним лукама постоје царински органи, а у неким од њих и слободна царинска зона.³

Неадекватним процесима приватизације погоршано је наслеђено лоше стање лука. Осим лука у Новом Саду, све остале међународне луке су приватизоване. У неким случајевима у процесу приватизације није се водило рачуна о једном од главних постулата, према коме луке као комплексни саобраћајни чворови представљају добро од јавног интереса. Развој тих лука је угрожен, а постоји опасност делимичне или потпуне девастације функције ових саобраћајних чворова од стране нових власника. Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, утврђено је да су луке и пристаништа добра од општег интереса и да су лучко земљиште и лучка инфраструктура у јавној својини. У том случају управљање лукама врши лучка управа, без обзира на својински статус луке. Према Закону, нови власници могу да се баве искључиво лучком делатношћу, с тим да приватни власници неће моћи да мењају намену лучког земљишта.

Стање постојећих лука и пратеће инфраструктуре је данас такво да су неопходна значајна улагања да би се испунили услови дефинисани Стратегијом развоја транспорта у Републици Србији. Већина лука са пратећом инфраструктуром захтева рехабилитацију, замену застареле механизације и опреме, развој мултимодалног саобраћаја, стварање неопходних услова за заштиту животне средине и интеграцију у европску транспортну мрежу.

Дефинисање пропозиција развоја лука засновано је на следећим критеријумима: положај на пловном путу; обим претовара, опремљеност и квалитет рада; расположивост простора за проширење лучких

² На методологију којом се дошло до овог податка, може се ставити више ограда, с обзиром на политичке и привредне прилике у којима се тренутно налази Србија. Међутим, ови подаци могу се користити као оријентациони при разматрању концепције развоја водног саобраћаја на Дунаву.

³ Детаљнији подаци о врстама терета који се претоварују у појединим лукама, као и подаци о робном промету по годинама не постоје конзистентно обрађени у документацији која је стајала на располагању обрађивачима Просторног плана.

капацитета; услови повезивања са залеђем и афирмације мултимодалног саобраћаја, могући привредни и индустријски развој гравитационог подручја и потреба за услугама водног транспорта и лука; могућности за испуњење услова који се односе на безбедност и заштиту животне средине, и др.

Концептом Просторног плана се, уз анализу стања лука и власничког статуса⁴, дају следеће основне смернице развоја лука:

- **Лука "Напредак" А.Д. Апатин и РТЦ** (приватизована) – налази се на отвореној обали рукавца на р.км.1.401. Дунава. Повезана је са залеђем друмском и железничком саобраћајницом. Укупна дужина оперативне обале износи 340 m (240 m вертикалног и 100 m косог кеја). Опремљена је за претовар генералних и расутих терета. Доминантан терет представљају песак и шљунак, вештачко ђубриво и алуминијум хидрат. Лука не располаже уређајима за прихват чврстог отпада и отпадних вода. У луци постоји царинска служба. Акваторија луке се користи и као зимовник. У луци се налази и бродоградилиште.

Предвиђена је дислокација постојеће лука низводно од градске зоне, уз проширење акваторије у циљу обезбеђења потребних дубина и продужење оперативне обале и несметан рад две покретне дизалице. Оријентационо, потребна површина територије луке на новој локацији износи око 3 ha (са око 340m оперативне обале). Предвиђа се да ова лука и у наредном периоду остане специјализована за претовар расутих терета, песка и шљунка и коадне робе, уз изградњу затвореног складишта.

- **Лука "Дунав Богојево" Д.О.О.** у Богојеву (приватизована) – налази се на отвореној левој обали Дунава, на р.км. 1.366. Лука је повезана железничком и друмском саобраћајницом са залеђем. Дужина оперативне обале у виду вертикалног кеја износи 150 m. У луци доминирају расути терети, житарице и терети у контејнерима. За потребе претовара контејнера, у луци постоје службе за одржавање, поправку и складиштење контејнера. У луци постоји царинска служба. Лука не располаже објектима и уређајима за прихват чврстог отпада и зауљених отпадних вода.

Лука у Богојеву остаје као наменски терминал за житарице. У перспективи се планира изградња нових отворених и покривених складишта, проширење акваторије, активирање контејнерског транспорта, изградња сушаре за житарице и изградња царинског терминала. Посебних захтева за додатним простором нема.

- **Лука "Бачка Паланка" А.Д.** у Бачкој Паланци (приватизована) – налази се у рукавцу Дунава на р.км.1.295 реке. Дужина вертикалног кеја износи 50m. Повезана је са залеђем друмском саобраћајницом. Располаже отвореним и покривеним складиштима. Опремљена је уређајима за претовар генералних и расутих терета, као и контејнера. Основни терети су пољопривредни производи и житарице, вештачко ђубриво, песак и шљунак и роба у контејнерима. Лука располаже објектом за прихват чврстог отпада, али не и за прихват зауљених отпадних вода. У луци постоји слободна царинска зона.

У перспективи се предвиђа изградња терминала за прехрамбене и непрехрамбене производе, складишта опште намене, као и затвореног складишта фабрике за паковање вештачког ђубрива. Предвиђа се продужење кеја за нових 50 m и повезивање луке са железничком мрежом.

- **Лука "Нови Сад" А.Д.** у Новом Саду (једина међународна лука која није приватизована) – лоцирана је на десној обали канала Нови Сад-Савино село чији улаз се налази на р.км. 1254 Дунава. Укупна дужина оперативне обале износи 800 m (126 m вертикалног и 674 m Полувертикалног кеја). Лука је повезана железничком и друмском саобраћајницом са залеђем. Опремљена је уређајима за претовар контејнера, расутих терета, коадне робе и житарица, нафте и деривата, као и природног гаса. Располаже са отвореним и покривеним складиштима, царинским складиштем, силосима за житарице, сточну храну, ђубриво и остало. У луци постоји радионица за одржавање, поправку и одлагање контејнера. У луци Нови Сад постоје објекти за одлагање чврстих отпадних материја и зауљених отпадних вода. У луци је стационирана и царинска служба са припадајућим складиштима. Акваторија луке "Нови Сад" може се користити и као зимовник.

У перспективи се предвиђа изградња додатног кејског зида, повећање претоварних капацитета за сировине вештачког ђубрива и вештачко ђубриво, као и повећање капацитета за претовар

⁴ Статус се посебно потенцира због проблема који се могу јавити у примени новог Закона о безбедности пловидбе и лукама на унутрашњим водама

житарица. Предвиђа се даља афирмација примене мултимодалног и интермодалног саобраћаја, изградња Ro-Ro терминала и опремање контејнерског терминала; продужење оперативне обале-вертикалног кеја; повећање капацитета претоварних уређаја за вештачко ђубриво и житарице; реконструкција појединих дизалица у смислу повећања носивости; и модернизација информационог система. Предвиђене активности не подразумевају додатне захтеве у погледу проширења територије луке.

- **Лука "Београд" А.Д.** у Београду (приватизована)⁵ – налази се на р.км.1168 Дунава. Са залеђем је повезана друмским и железничким саобраћајницама. Укупна дужина оперативне обале износи 3643 m, од чега 612 m вертикалног и 338 m полувертикалног кеја. У луци "Београд" се претоварују и складиште различите врсте терета, с тим што доминирају расути и генерални терети, као и контејнери. Располаже одговарајућом опремом за претовар и складиштење наведених терета, као и одговарајућим складиштима. За потребе прихвата и отпреме контејнера предвиђен је контејнерски терминал са радионицом за одржавање и поправку контејнера. У пристаништу постоји и Hucker-pack терминал. У луци "Београд" постоје објекти за одлагање чврстих отпадних материја и зауљених отпадних вода. Базен луке "Београд" користи се и као зимовник. Положај постојеће луке "Београд", представља уједно и најозбиљније ограничење развоја мултимодалног саобраћаја. Наиме, у моменту изградње лука се налазила на периферији града, а данас је скоро у његовом центру⁶. Могуће решење је да постојаћа лука постане "градска", за подмирење потреба града Београда, а да се за терете који нису директно намењени граду Београду, изгради нова лука са пратећом инфраструктуром.

У перспективи лука "Београд" ће се трансформисати при чему се предвиђа рехабилитација саобраћајница, постојећих складишта и проширење постојећег контејнерског и Hucker-pack терминала. Предвиђа се изградња Ro-Ro рампе, афирмација примене мултимодалног и интермодалног саобраћаја, и развој савременог информационог система за потребе ефикаснијег рада овог комплексног саобраћајног чвора. Предвиђа се постепено напуштање претовара сувог расутог терета у циљу обезбеђења капацитета за претовар тзв. "чистих" терета; задржавање терминала за житарице на истој локацији; као и задржавање терминала за истовар нафтних производа на постојећим локацијама у близини топлана.

Просторним планом коридора резервисаће се локација за реализацију нове београдске луке. Потенцијалне локације су низводно од Панчевачког моста на левој обали Дунава у зони Крњаче (р.км.1160) или на десној обали у зони Великоселског рита узводно од Винче (р.км.1147). Неопходно је да се наставе анализе и пројекти поменутих локација кроз више нивое техничке документације, како би у тренутку стицања услова за изградњу овог саобраћајног чвора, могло релативно брзо да се приступи реализацији. Један од битних предуслова за ефикасно решавање овог проблема је обезбеђење неопходних површина, како за саму луку, тако и за прилазне саобраћајнице и осталу пратећу инфраструктуру.

- **Лука "Дунав" А.Д. Панчево** у Панчеву (приватизована) – са улазом у базен на р.км. 1153 Дунава. Повезана је друмским и железничким саобраћајницама са залеђем. Укупна дужина оперативне обале у виду вертикалног кејског зида износи 860 m. Опремљена је разноврсном претоварном механизацијом за расуте и генералне терете, као и за контејнере. За потребе прихвата и отпреме контејнера предвиђен је контејнерски терминал са радионицама за одржавање и поправку контејнера. Располаже отвореним и покривеним складиштима, силосом за житарице, цемент и вештачко ђубриво, посебним и осталим складиштима. Опремљена је објектима и уређајима за прихват чврстог отпада и зауљених отпадних вода. Базен луке "Дунав" користи се и као зимовник. Расположена територија у поседу луке омогућава значајно проширење нових, планираних садржаја.

⁵ Лука "Београд" је приватизована, на начин који је вероватно најнеповољнији у поређењу са осталим приватизованим лукама у Србији, јер према до сада расположивим информацијама, нови власници немају обавезу да наставе са радом луке и њеним одржавањем. Остаје нада, да ће Држава успети да измени ову ситуацију применом новог Закона о безбедности пловидбеи лукама на унутрашњим водама.

⁶ Основна ограничења која намеће постојећа локација луке Београд су: за контејнере који пристижу Дунавом у луку "Београд" и који се даље транспортују друмским саобраћајницама, камиони су принуђени да пролазе кроз градско ткиво да би стигли до Коридора X; лука је повезана једним железничким колосеком који се протеже дуж десне обале реке Саве и једним делом пролази испод Калемегданске тврђаве. Генералним планом Београда, као једна од озбиљних варијанти, предвиђа се укидање ове железничке везе; не постоји било каква веза између луке и железничког тунела на јужној страни Београда, пошто теретним возовима из безбедносних разлога није дозвољено коришћење тунела; идеја о формирању нове ранжирне станице на десној обали Дунава непосредно низводно од луке "Београд", са идејом да се измeste железнички капацитети дуж десне обале Саве у Београду, има ту негативну страну што овај простор заузимају разни корисници, за које би требало тражити нове локације, што би довело до кашњења реализације ове комплексне акције и, наравно, до повећања неопходних инвестиција.

Развојним плановима луке предвиђено је заокружавање технолошко-транспортних функционалних целина и увођење мултимодалних система транспорта и то: изградња терминала интегралног транспорта (контејнерски, Ro-Ro, Huckle-Pack), рехабилитација саобраћајница, складишта и кејског зида, изградња терминала за путничке аутомобиле, терминала за ринфузне робе, терминала за цемент, изградња специјализованих терминала и продужење источног пристана.

- **Лука US Steel Serbia d.o.o. "Нова лука"** у Смедереву (приватизована) – отвореног је типа, налази се на десној обали Дунава, а чине је два погона и то: стара лука на р.км. 1116 у граду и нова лука на р.км. 1111. Стара лука је са залеђем повезана друмским и железничким саобраћајницама, а нова само са друмском саобраћајницом. Укупна дужина оперативне обале у обе луке износи 572 m, (у старој луци 400 m, а у новој 172 m). Од тога, дужина вертикалне оперативне обале износи 372 m и полувертикалне 200 m. У луци доминирају расути терети (руде гвожђа и кокс) и комадна роба (хладно и топло ваљане ролне, пакети лимова), који се претоварују различитим типовима претоварне механизације. Лука располаже отвореним и покривеним складиштима, слободном царинском зоном, царинским складиштем и царинарницом. У оквиру старог дела луке налази се и путнички терминал, са оперативном обалом дужине 50 m. Акваторија лука у Смедереву се користи и као зимовник. У луци не постоје објекти за одлагање отпадних материја и отпадних вода и третман и евакуацију отпадних вода.

Развојним плановима луке, предвиђа се изградња и проширење оперативне обале и капацитета у новој луци, као и набавка нових порталних кранова. Стратешка оријентација луке у Смедереву је претовар сировина и готових производа за потребе US Steel Serbia d.o.o. Стари део луке који се налази скоро у центру Смедерева и у близини значајног историјског споменика-Смедеревске тврђаве, мора се временом свести само на путничко пристаниште, док се укинути капацитети за претовар терета морају пребацити у зону нове луке. Лука "US Steel Serbia" је са Железаром повезана искључиво друмском саобраћајницом. Један од захтева је успостављање локалне железничке пруге на релацији лука-Железара.

- **Лука "Ковин"** (у процесу приватизације) налази се на левој обали Дунава на р.км.1108.
- **Лука "Прахово"** у Прахову (приватизована) – налази се на десној обали Дунава на р.км.861, на отвореној обали и у базену. Лука је са залеђем повезана друмским и железничким саобраћајницама. Укупна дужина оперативне обале износи 560m, од тога дужина вертикалне оперативне обале износи 320m и полувертикалне 240m. У луци доминирају расути терети (угаљ, кокс и фосфати) и генерални терети (лимови, бетонско гвожђе и пиритне изгоретине), који се претоварују различитим типовима претоварне механизације (порталне и мосне дизалице и остала помоћна механизација). Лука располаже отвореним и покривеним складиштима, као и царинским складиштем. У луци постоји контејнерски терминал са уређајем за пуњење и пражњење контејнера, њихово складиштење, као и радионица за њихово одржавање. У луци "Прахово" не постоје објекти за одлагање отпадних материја и прихват, третман и евакуацију отпадних вода. Лука "Прахово" има, по потреби, и улогу зимовника.

Развојним плановима луке предвиђа се: изградња нове управне зграде, санација зимовника, изградња новог складишног простора, изградња терминала за прихват коришћених уља и отпадних вода са бродова. Поред тога, предвиђа се модернизација претоварних уређаја и лучких транспортних средстава. Расположена територија луке у Прахову задовољава све захтеве из програма развоја.

Путничка пристаништа и пристани

Пристаниште представља водни и са водом непосредно повезани копнени простор са објектима намењеним за пристајање, сидрење и заштиту пловила, као и укрцавање и искрцавање путника и робе.

На Дунаву кроз Србију доминира транзитни путнички саобраћај. То су туристичке туре које се организују из Немачке и Аустрије до лука на црноморској обали, на којима се путници већином задржавају у Београду, при чему бродови за пристајање користе понтонски пристан на реци Сави, у близини Калемегдана. Поред Београда, туристички бродови повремено пристају у Новом Саду, где су обезбеђена два пристана - један на десној обали у зони Сремске Каменице (р.км.1259) и други на левој обали у близини центра града (р.км.1254,9). Обим пристајања туристичких бродова изузетно је скроман с обзиром на свеукупне потенцијале Србије у туристичкој понуди, тако да је нпр. током 2005. године у Новом Саду пристало свега 200 бродова, а у Београду 300. Ситуација на овом плану се

делимично поправља, јер је током 2009. године регистровано пристајање 411 путничког брода у Београду, али само 180 бродова у Новом Саду⁷.

Основно предељење је развој туризма на пловном путу на Дунаву и другим пловним путевима Србије, као и развој локалног речног путничког саобраћаја. Претпоставка је да ће број пловила порасти на око 1.300 до 2025. године, под претпоставком подизања квалитета опремљености путничких пристаништа и пристана и развоја туристичких атракција у приобаљу Дунава и његовог непосредног окружења.

У свим значајнијим насељима на Дунаву постоје објекти за пристајање путничких пловила, било да је реч о пловним понтонима или о деловима оперативне обале опремљене уређајем за везивање пловила и укрцавање-искрцавање путника. Постојеће пристанишне зграде за смештај путника и пратеће службе, у већини случајева су импровизација, с обзиром да нема организованог унутрашњег путничког водног саобраћаја. Главна путничка пристаништа су у Новом Саду и Београду, с тим да се путнички бродови морају зауставити ради пријаве у пристанима у Бездану или Великом Градишту. Путнички пристани се налазе у следећим насељима: Бездан (p.km.1425), Апатин (p.km.1401,5), Нови Сад (p.km.1259 и p.km.1254,9), Земун (p.km.1167,9), Београд (p.km.1170), Смедерево (p.km.1116,27 и p.km.1116,00), Ковин (p.km.1111,5), Велико Градиште (p.km.1059), Лепенски Вир, Доњи Милановац (p.km.991), Текија (p.km.956,6), Кладово (p.km.933) и Прахово (p.km.861). Теретни пристани налазе се у Беочину –Беочин-"Lafarge" (p.km. 1108) и у Голупцу-Јеленске стене (p.km. око 1035).

Планира се изградња пристана са одговарајућом инфраструктуром у: Богојеву, Бачком Новом Селу, Тителу/Сланкамену, Панчеву, Винчи, Костолцу (у близини археолошког налазишта Виминацијум), Голубцу (у непосредној близини Голубачког града) и Брзој Паланци.

Постојећа инфраструктура путничких пристаништа и пристана је у већини случајева непотпуна и импровизирана, што утиче и на релативно скроман интерес страних туристичких организација за посету појединих лука, односно градова и туристичких локалитета. Ове објекте треба уредити и опремити на савремен начин, у обиму који одговара интересовању туриста за искрцавање и обилазак туристичких атракција у приобаљу. За реализацију путничких пристаништа и пристана могућност представља и приватно-јавно партнерство. С обзиром да са својим садржајима и опремом не заузимају велики простор, нити својим постојањем угрожавају животну средину, у сваком заинтересованом насељу на обали Дунава може се пронаћи простор за њихову изградњу. Када је реч о бројним приватним пристанима који функционишу под непосредном управом појединих индустријских организација, неопходно их је регистровати и њихов рад ускладити са регулативом.

Зимовници

Зимовник представља изграђени или природни водни простор на водном путу који је уређен и оспособљен тако да представља сигурно склониште за пловила од оштећења ледом, високог водостаја или осталих временских непогода.

Протекле две деценије није било проблема са појавом леда на Дунаву кроз Србију. У прошлости, када су појаве леда на овом делу Дунава, а посебно у зони дејства успора од ХЕПС "Ћердап I", озбиљно угрожавале и пловидбу, за потребе склањања пловила у зимским месецима коришћени су лучки басени у Барачки (p.km.1426,15), Апатину (p.km.1401), Новом Саду (p.km.1253,50), Иванову (p.km.1136), Ковину (p.km.1108) и Киселеву (p.km.1062,00). Поред наведених, све луке базенског типа, користе се као склониште за пловила у случају појаве леда. Просторни распоред постојећих зимовника и потенцијалних локација за склањање пловила у случају појаве леда је у потпуности задовољавајући. Изузев неколико локација (базенска пристаништа), већина зимовника је неадекватно опремљена за дужи боравак пловила и посада (не поседују сву неопходну инфраструктуру, уређаје за безбедно везивање пловила, водоснабдевање, објекте за прихват и пречишћавање отпадних материја и воде, снабдевање електричном енергијом, прилазне саобраћајнице, продавнице итд).

Имајући у виду тенденцију пораста температуре као последице климатских промена, у овом тренутку не би било оправдано ући са значајнијим улагањима у побољшање инфраструктуре зимовника, изузев оних захвата који не би захтевали висока улагања, а знатно би допринела функцији конкретних локација као зимовника. Приоритет има израда техничке документације, уређење и опремање постојећих зимовника.

⁷ Подаци Дунавске туристичке комисије за 2009. годину.

Марине и привезишта

Марина је пристаниште за посебне намене на водном путу намењено за прихват, чување и опрему пловила која служе за рекреацију, спорт и разоноду, односно наутички туризам. Функције марине су и: пружање услуга веза, снабдевање, одржавање и сервисирање пловних објеката, пружање угоститељских услуга, услуга изнајмљивања пловних објеката итд. Основни елементи за категоризацију марина су: обезбеђење и заштита акваторије од дејства таласа, ветра, ледених санти, пливајућих предмета и наноса, обезбеђење дубине акваторије за пловила са највећим газом при минималном пловном нивоу.

На Дунаву кроз Србију, регистровано је 54 марине и привезишта (38 привезишта и 16 марина). Марине се налазе на следећим локацијама: "Апатин" у Апатину⁸ (p.km.1.402,20); "Стари Сланкамен" у Сланкамену (p.km.1.215,00); "Земун" (p.km.1.173,0), "УС Земун" (p.km.1.172,3), "Маринеро", (p.km.1.172,20); "Nautech" у Земуну, (p.km.1.172,10); "Бонд" (p.km.1.172,00), "Свети Никола" (p.km.1.171,65), "Тога" (p.km.1.171,60), "Храбро срце" (p.km.1.171,10); Дорћол-"Стара централа", (p.km.1.169,00), "Карабурма" (p.km.1.164,00), "Лепи Мика" у Београду (p.km.1.163,90), "Shark" (p.km.1.163,70) и "Галија" у Београду, (p.km.1.163,50); "Сребрно језеро" код Великог Градишта, (p.km.1062,00). Већина ових марина располаже малим бројем везова за госте (најчешће за 2-5 гостујућих пловила). Изузетак су марина у Апатину (60 везова за госте), марина Земун (10 везова) и марина Сребрно језеро (25 везова).

Основни недостатак мреже марина на Дунаву у Србији је њихова превелика концентрација око Земунa и Београда. За разлику од марина, постојећа привезишта су знатно равномерније распоређена дуж Дунава. Марине и привезишта углавном располажу основном неопходном опремом за прихват и опскрбу спортских чамаца (вез, одлагање чврстог отпада, снабдевање електричном енергијом и пијаћом водом, радионицама за поправку мотора и корита пловила). Опрема за прихват отпадних вода није реализована.

Планиране су марине на следећим локацијама: Бачка Паланка (p.km 1301), Нови Сад (p.km 1257), Чента-"Караш" (p.km 1210), "Југославија" (p.km 1170), Ковин (p.km 1111), Рам (p.km 1078), Стара Паланка (p.km 1079) и Доњи Милановац/Поречки залив (p.km 992). Уређење постојећих и изградњу нових привезишта треба препустити локалној самоуправи и приватној иницијативи.

По угледу на марину у Апатину (делимично финансирана из средстава Националног инвестиционог плана), држава би могла да подржи и потпомогне приватно-јавно партнерство за уређење и проширење постојећих и изградњу нових марина. Локације будућих марина зависиће од природних услова за њихово формирање и заинтересованости приватних предузетника. Равномернијим распоредом мреже марина на Дунаву посредно би се покренуло и запошљавање локалног становништва и подржао развој наутичког туризма.

Бродоградилишта

На српском делу Дунава регистровано је седам значајнијих бродоградилишта и то: "Дунав" у Бездану (p.km. 1424), "Апатин" у Апатину (p.km. 1401,4), "ТИМ" у Новом Саду (p.km. 1257,7), "ЈРБ Ремонт" у Панчеву (p.km. 1154,0), "Бродоремонт ПИМ" у Брњици (p.km. 1033) и у Кладову (p.km. 935). Број постојећих бродоградилишта је довољан, ако не и превелик. За њихово оживљавање нису потребни озбиљнији захвати у простору, већ модернизација погона и опреме.

За разлику од периода пре 90-тих година прошлог века када су бродоградилишта успешно радила, последњих двадесет година већина бродоградилишта на Дунаву дели судбину унутрашњег водног саобраћаја у Србији, при чему нека таворе и практично само формално егзистирају. За очекивати је да ће са унапређењем и развојем водног саобраћаја, транзитног и интерног, бродоградилишта на Дунаву достићи ранији, завидан ниво. С обзиром на застој у развоју бродоградње у протекле две деценије у Србији, проблем одговарајућих техничких кадрова треба решавати развојем знања о најновијим технолошким достигнућима у савременој бродоградњи, како би се благовремено припремили за интензивирање водног саобраћаја и потреба за новом флотом.

Речна флота

Речну флоту у Србији карактерише велики број власника, при чему се велики број превозника бави искључиво унутрашњим транспортом, већином песка и шљунка. Укупан број пловних објеката на унутрашњим пловним путевима у Србији износио је 450, што је изузетно скромно. Две основне бродарске компаније са скромним репертоаром терета који транспортују су: Дунав група

⁸ Изграђена 2009 године, представља савремен објекат који испуњава најстрожије критеријуме.

"АГРЕГАТ", приватно предузеће, која се бави искључиво унутрашњим транспортом песка и шљунка; и ЈРБ, фирма у државном власништву, чијим пловилима се поред песка и шљунка, транспортују нафта, житарице и расути терети. Остали превозници поседују једно или два пловила којима обављају своју услужну делатност. У протекле две деценије набављана су половна пловила која су ремонтована у српским бродоградилштима. Речну флоту карактерише застарелост пловног парка, неекономичност и несигурност у експлоатацији, тако да је неопходан програм обнављања флоте.

1.4. ИНФОРМАЦИОНИ И КОМУНИКАЦИОНИ СИСТЕМИ

Примена информационих и комуникационих система у водном саобраћају треба да омогући бржи развој и интеграцију водног саобраћаја са осталим видовима саобраћаја. Како је примена ових система предуслов за интегрисање унутрашњих пловних путева у Србији са европском пловидбеном мрежом, то се приступило изради Речног Информационог Сервиса (RIS). Пројекат који подржава ефикасну и безбедну пловидбу Дунавом усклађен је са постојећим европским стандардима (Дирекција за унутрашње пловне путеве-"Пловпут", 2007). За потребе пројекта формиран је и RIS центар из кога се врши лоцирање и праћење бродова у реалном времену.

Речни информациони сервиси базирају се на усаглашеним телекомуникационим услугама и информационим системима за подршку унутрашњој пловидби и њену везу са осталим видовима саобраћаја. Овај концепт обухвата системе за лоцирање и праћење бродова, приказ електронских навигационих карата, пружање информација о пловном путу, као и друге услуге. Информације се базирају на примени Географског Информационог Система (GIS), Глобалног Система за Позиционирање (GPS) и радио комуникационог система.

Процеси са RIS информационом подршком су: навигациони процеси на броду, планирање путовања, управљање превозницама, управљање лукама и терминалима, управљање теретом и транспортом, управљање саобраћајем и спречавање незгода. Реализацијом RIS-а суштински ће се подићи ниво услуга и безбедности у водном транспорту на Дунаву.

1.5. ВОДОПРИВРЕДНА ИНФРАСТРУКТУРА

Кључне концепције и пропозиције развоја хидротехничке инфраструктуре засноване су на остваривању интегралног система уређења, коришћења и заштите вода у Дунавском речном систему.

Хидроенергетика

Режим експлоатације Дунава је прецизно дефинисан (у управљачком и развојним смислу) Конвенцијом о експлоатацији и одржавању ХЕПС Ђердап 1 и 2 ⁹, на бази које су издате и одговарајуће дозволе (укључујући и водопривредну, са трајањем до 09.05.2012). Конвенцијом је тачно прецизиран и режим који је сада на снази, тзв. режим "69,5 и више/63 m нв (Извод дат у Табели III-1).

Табела III-1 Коте које се морају одржавати на ушћу Нере (контролне тачке на почетку заједничке деонице успора)¹⁰

Средњи дневни дотоци Дунава код ушћа Нере	Ниво Дунава на контролном профилу код ушћа Нере (m изнад Ј.М. – mнЈМ)		
m ³ /s	Минимал. средњи дневни	Максим. средње дневни	Максимал. краткотрајни
До 3.000	Нивои који одговарају средњим дневним нивоима на брани при max. коти 69,59 m нв		
3.000	69,52	69,70	69,81
6.000	69,95	70,00	70,17
Од 8.400 до Q _I	70,30	70,30	70,40
Преко Q _I	Нивои који одговарају нивоу воде на брани на коти 63,00 mнЈМ		

Са режимом који је дефинисан Конвенцијом практично су исцрпљене могућности да се још неким изменама повећају производне перформансе ХЕ Ђердап 1 даљим подизањем успора на том објекту. То се може постићи само променама на опреми при обнови агрегата, што је и предвиђено пројектом обнове, уз следеће енергетске ефекте: укупна активна снага на српској страни повећава се за 90 MW

⁹ Закон о потврђивању Конвенције између Савезне владе СРЈ и Владе Румуније о експлоатацији и одржавању хидроенергетских и пловидбених система "Ђердап 1" и "Ђердап 2", Сл. лист СРЈ Међународни уговори, 7/98.

¹⁰ Проток Q_I је велика вода при којој се за оборен ниво на брани на 63 mнЈМ остварује кота на ушћу Нере од 70,30 mнЈМ. То је проток који је некада износио приближно око 11.500 m³/s. Међутим, због ефиката засипања акумулације тај проток ће се мењати, смањивати. Та кота ће се остваривати због додатног успора са све мањим протоком, те га треба повременим мерењима проверавати. Да би се избегла нејасноће и различита тумачења термина у четвртој колони, јасно је дефинисано да се под термином "максимални краткотрајни ниво" подразумева да се ти нивои не смеју одржавати дуже од 5 сати у току једног дана.

(15 MW по агрегату), повећава се дневна варијабилност тако што је могуће из ниже тарифе пребацити до 1000 MWh у вишу тарифу (скупља струја), производња се додатно повећава до око 70 GWh/god за дотоке изнад 9000 m³/s, имајући у виду трајање дотока преко 9000 m³/s али и смањење снаге због снижавања пада при овим дотоцима. За предвиђену додатну производњу енергије Србија треба да добије посебне субвенције у складу са Kyoto протоколом, јер ће представљати новоостварену количину чисте обновљиве енергије. Постоји покушај да се режим "69,5 и више" још више подигне, тако да се у краткотрајном режиму ниво на ушћу Нере повећа са 70,40 мнв чак на 70,90 мнв. За такав екстремно висок режим, не би требало дати дозволу, јер системи заштите приобаља и при садашњем режиму раде у веома напрегнутом стању, са пробојима критеријума о залегању подземне воде, нарочито на пољопривредном земљишту.

Веома је битно да се реализује захтев из водопривредне дозволе да се обнови цео систем телелимниметријских станица на потезу акумулације, како би се континуирано и одмах добијали подаци о реализованим нивоима на појединим контролним профилима у акумулацији, укључујући и најважнији контролни профил – ушће Нере, на основу кога се доносе стратешке одлуке о отварању устава на брани Ђердап 1 у периоду великих вода.

У случају ХЕ Ђердап 2 даљи развој система и побољшање производних перформанси се могу постићи повећањем коте нормалног успора (КНУ). Сада ХЕ Ђердап 2 ради са КНУ=41,00 мнв, са режимом "41/39,5" који је објашњен у тачки 1.1.2. То подразумева да се ниво горње воде подиже до коте 41,00 мнв и спушта до 39,5 мнв. Адаптацијом опреме сегментних устава на преливу, као и извесним грађевинским адаптацијама на објектима бране, могуће је да се нормални успор подигне до коте 41,40 мнв. То би омогућило да ХЕ Ђердап 2 пређе на рад са извесним варијабилним режимом, што би значајно увећало његове енергетске перформансе. То треба прихватити уз услов да се одговарајућом доградњом система заштите приобаља, укључив и корекцију насипа у Грабовичком пољу, као и доградњом и обновом дренажних система потпуно обезбеди испуњење усвојених критеријума заштите приобаља, посебно насеља у том делу долине Кључа. Том приликом треба узети у обзир и чињеницу да се показало да заштитна висина насипа нема довољну висину у случају великих таласа од ветра. Такође је врло битно да се реализује захтев из водопривредне дозволе да се поштује режим по коме дневне варијације нивоа Дунава на профилу код ушћа Тимока остају у опсегу ± 30 cm, и да се тај услов може контролисати системом телелимниметара. Још једна могућност побољшања рада ХЕ Ђердап 2 је при обнови/замени агрегата, када се могу побољшати карактеристике турбина, тако да се остваре већи коефицијенти корисног дејства.

Наведеним предлозима исцрпљене су могућности даљег развоја ХЕ Ђердап 1 и 2. Даљи развој и повећање искоришћења потенцијала Дунава се може остварити у следећим правцима:

- Искоришћење дела потенцијала на потезу узводно од Новог Сада. Пошто део потенцијала узводно од Бачке Паланке припада Србији и Хрватској, реализација тог постројења условљена је договором између две државе. Постројење је предвиђено у зони Беочин – Футог, а оквирне перформансе, добијене студијом система, биле би: КНУ = 80,0 мнв, инсталисана снага 160 MW, просечна годишња производња 1.100 GWh/god. Најважнији изазов за тај пројекат је потпуно очување влажних станишта Подунавља на нашој страни и Копачког резервата у Хрватској. Тај се проблем може успешно решити преливним насипима са уставама, којима би се прецизно дириговали водни режима плавења тих подручја према потребама екосистема. Успор би се простирао приближно до Бездана и не би мењао режиме нивоа у Мађарској. Управљањем водним режимима у зонама резервата остваривали би се тачно они режими који су најповољнији по њихове екосистеме, по критеријумима које захтевају службе управљања тим резерватима.
- Потенцијал на делу тока Дунава низводно од ХЕ Ђердап 2 до ушћа Тимока може се искористити у оквиру ХЕ Турну Магуреле – Никопол, те га треба резервисати за ту намену. Тиме би се на овом потезу омогућило и лоцирање индустрија које троше велике количине технолошке воде. За такве кориснике треба резервисати простор изнад коте нивоа за велику воду $Q_{0,2\%}$, коју треба да одреди корисник тог простора на основу тадашње морфологије корита.
- У зони око 3 km узводно од Лепенског Вира, на обронцима Северног Кучаја, разматрана је могућност реализације РХЕ Ђердап 3. На водотоку Песача је разматрана могућност изградње бране, која би формирала горњи басен / акумулацију Песача, запремине $32,5 \times 10^6$ m³ (са котом НУ у коначној фази 470 мнв). Касније је пројекат проширен на још једну акумулацију Бродицу на истоименој реци, притоци Пека, запремина 545×10^6 m³, која би тунелом била спојена са Песачом. Оне би имале карактер горњих акумулација РХЕ, док би постројење РХЕ било на самој обаји Ђердапске акумулације (која би служила као доњи басен), око 3 km узводно од Лепенског Вира, са котом 70 мнв. Заједничко деловање две горње акумулације се обезбеђује тунелом дужине 8.100 m, пречника Ø 4,8 m. Од акумулације Песача до РХЕ водили би тунелско-цевоводни доводи дужине 2.760 m, по један за сваку фазу. Сагледавана је могућност фазног ширења РХЕ (4×600 MW).

Енергетска анализа из 1989. године показала је да би могла да се реализује само I фаза (2×300 MW). Ради се о технолошки могућем, али изузетно скупом објекту, за који је неопходна израда предходне студија оправданости¹¹.

Системи заштите од вода

Основна конфигурација система за заштиту од спољних и унутрашњих вода је потпуно детерминисана (систем се гради већ око 200 година). Захваљујући томе, дуж целог Дунава су успостављени континуирани системи заштите од поплава. Сви даљи развојни пројекти на том плану свODE се на одржавање и реконструкцију постојећих система, тако да се њима поуздано могу остварити дефинисани критеријуми заштите: (а) заштита од воде вероватноће 1%, са заштитном висиним од 1,2-1,7 m, (б) заштита од унутрашњих вода са најмањим дубинама залегања подземних вода које су већ дефинисане: 0,8-1 m за пољопривредно земљиште, 2 m за мања насеља и 3 m за већа насеља. Те критеријуме треба задржати и у будућности. Међутим, због погоршавања режима великих и малих вода, као и због засипања акумулације Ђердап 1 које ствара додатни успор, неопходно је да се повремено преиспитају рачунске велике воде и рачунски нивои, како би се установили стварни, заиста отворени степени заштите и реализација наведених критеријума. Сасвим је извесно да ће се због наведених процеса јавити потреба да за реконструкцијом насипа I одбрамбене линије, како би се одржао критеријум заштите. То поставља важну обавезу на заштити простора – заштиту трака довољне ширине водног земљишта са брањених страна приобаља, које су неопходне да се могу несметано обавити реконструкције заштитних система када то постане неопходно.

На више сектора дуж тока Дунава треба приступити обнови и формирању II линије одбране и постепеном оформљавању заштитних касета. Дуж Горњег Подунавља за то је погодна некадашња линија одбране, којим су до изградње насипа Сига – Казук брањена подручја око Бачког Моноштора и Купуснине, затим Хеферинзелски насип код Кучке, путеви Бездан – Чешка ђуприја, Сонта – Богојево, насипи железничких пруга Б. Брег – Бездан и Сомбор – Богојево. На неким местима су за то погодне депоније дуж ОКМ ДТД. За формирање насипа II линије одбране може се користити и материјал који се добија приликом продубљавања постојећих канала ОКМ, током ревитализације и обнове ХС.

Друга развојна обавеза на плану заштите од вода је преиспитивање функционисања и ефективности система за заштиту од унутрашњих вода. Ти системи временом смањују своју ефективност чак и у условима доброг одржавања каналске мреже, јер је потребно замењивати бунаре који су колмирали и смањили своје дренажне функције. И ти системи су највећим делом просторно и конфигурацијски детерминисани. Потребно је вршити редовна испитивања ефективности система за заштиту од унутрашњих вода и у складу са тим обнављати систем, као мере инвестиционог и текућег одржавања. На основу искуства током одбране од поплава 2006. детерминисана су места на којима ти критеријуми нису били задовољени и они имају приоритет у допуни система. Током одбрана од поплава показало се да се не остварују критеријуми заштите и појединим насељима. Због колмирања дренажних бунара нивои залегања подземних вода у Голупцу не испуњавају критеријум заштите. Критеријуми се не испуњавају ни у насељима Брњица, Усје, Стари Костолац. Последња поплава је показала да су и у Смедереву постојећи дренажни бунари недовољни, да се смањила њихова ефективност, али да је систем исправно конципиран и да само треба да буде допуњен.

ХС ДТД је најважнији вишенаменски систем Војводине, чије су функције сада најизраженије у одвођењу сувишних унутрашњих вода Бачке и Баната. Кључни објекти тог система се налазе на обали Дунава. Предвиђена је обнова ХС у погледу: повећања проточности, убрзанијег развоја система за наводњавање; оспособљавања за пловидбу засутих деоница, спречавања садашње неодрживе ситуације да се ХС ДТД користи као пријемник највећих количина отпадних вода у Србији, доградње МХЕ уз поједине хидроћворове са већим денивелацијама. Потребно је обезбедити просторне услове за реконструкцију свих објеката тог система који се налазе на подручју Просторног плана.

¹¹ Специфични показатељи брана су: да би се остварила запремина од $32,5 \times 10^6 \text{ m}^3$ у акумулацији Песача треба направити насуту брану од 108 m, запремине тела бране $6 \times 10^6 \text{ m}^3$ (однос запремине бране према запремине акумулације 1:5,4, што је веома неповољно). Запремина бране Бродица од $19 \times 10^6 \text{ m}^3$ (за II фазу) приближна је суми запремине свих до сада изграђених насута брана у Србији. Велике осцилације нивоа у оба језера су еколошки врло неповољне и такве акумулације нису погодне за било какав вид туризма и рекреације на водама. Због честих осцилација нивоа у доста широком опсегу од више десетина метара требало би подробно испитати утицај на геотехничку стабилност падина. РХЕ Ђердап 3 би се могла реализовати само у случају да ЕУ буде заинтересована за такав објекат, повезујући га посебним далеководима и управљачки уклапајући у европске ЕЕС системе вишег реда. Чак и у том случају треба бити врло обазрив са анализама утицаја на окружење, посебно на проблеме геотехничке сигурности формација Северног Кучаја. У међувремену је и Румунија најавила сличан такав објекат, што у ту анализу уноси нову неизвесност.

Заштита изворишта

На подручју Просторног плана је релативно ограничен број квалитетних регионалних изворишта воде за снабдевање насеља (Шалинац, Годомин, извориште Ковин-Дубовац), а у непосредној зони хидрауличног утицаја су и два највећа изворишта Србије – београдско и новосадско. Од великог значаја су и бројна мања и средња изворишта (од Голупца низводно до Неготина), јер се из њих снабдевају локални или групни водоводи, за које не постоји адекватна замена. Нека локална изворишта су угрожена депонијама, које се налазе у зони хидрауличног утицаја (депоније Кладова, Сипа, Вајуге, итд), или их угрожававају канализациони изливи у близини водозахвата (Текија). Због тога је од изузетног значаја да се хитно реализују мере заштите свих наведених изворишта, почев од успостављања прописаних зона заштите, па до реализације потребних мера, пре свега измештања депонија, санације терена и побољшање санитације насеља (завршетак канализација и ППОВ).

Наводњавање

Реализација система заштите од спољних и унутрашњих вода створила је услове да се на земљиштима највиших бонитетних класа у приобаљу развијају системи за наводњавање. То је посебно погодно на пољопривредним површинама на којима се нивои залегања подземних вода одржавају у прописаним границама, тако да се и на мањим парцелама, применом локалних система, може организовати интензивна пољопривредна производња, посебно повртарских култура, применом пластеника и стакленика.

Пошто се делови Бачке и читав јужни Банат, са уређеним водним режимима и са земљиштима високих класа ослањају непосредно на Дунав, суштинско питање је због чега наводњавање заостаје у односу на могућности и пропадају постојећи системи.

Наводњавање се не сме третирати као до сада, само као допунска мера за стабилизацију пољопривредне производње у њеној садашњој структури и на садашњем нивоу организованости. Дугорочни опстанак и несметан развој мелиорационих система може се остварити само уколико се створе такви економски и организациони оквири у којима се целокупан пољопривредни сектор и све његове пратеће области (сточарство, откуп, прерада до највиших нивоа финализације, промет, извоз, итд) трансформишу у складу са примарном производњом која се остварује путем наводњавања. Комплетна структура и организација прехранбене индустрије, све до највиших нивоа финализације пољопривредних производа, мора се трансформисати и развијати имајући у виду сасвим нову ресурсну, економску и производну основу која наступа у условима развоја ***пољопривреде са наводњавањем***. Пољопривреда у условима наводњавања треба да доведе до корените промене односа друштва према аграрном сектору који, у условима интензивне и потпуно стабилне пољопривредне производње, потпуно заокружује и затвара производне и прерађивачке циклусе, доводећи их до највиших нивоа финализације, са производњом оних производа који могу економски да оправдају и учине високо профитабилним иригационе системе. Тиме се стварају услови за нормално одржавање система за наводњавање и обезбеђује профит који омогућава улагање у проширену репродукцију.

Утицај развоја хидротехничких система на просторни развој

Када се разматрају развојне интеракције хидротехничких система са другим системима, као и просторни захтеви и евентуалне колизије интереса на подручју Просторног плана, могу се издвојити следеће позитивне и негативне чињенице и интеракције:

- Системи заштите од спољних вода су просторно и у погледу конфигурације готово у целости детерминисани (бар када се ради о I одбрамбеној линији). У Горњем Подунављу системи се граде и стално допуњавају већ дуги низ година, тако да су локацијски детерминисани, прихваћени у простору као најважнији системи и немају сукобе интереса са другим системима у простору. Сукоба интереса има када се ради о линијама одбране које су напуштене, које би требало реконструисати у II заштитну линију. Та подручја су без заштите, занемарена и неодржавана, те је почело њихово коришћење за неке друге намене, а на некадашњим насипима се јавља нелегална изградња објеката која представља њихову деструкцију као заштитних система II линије одбране. Плански приоритет је да се сви некадашњи насипи, који су остали у залеђу изградњом I линије одбране ближе Дунаву, морају задржати у систему заштите од поплава и оспособити да буду део заштитних касета II линије одбране.
- Потпуно је детерминисана и основна просторна конфигурација ХС ДТД, који се наслања на коридор пловног пута. Тај систем је једини и најважнији систем за заштиту од унутрашњих вода Бачке и Баната. Успостављене су и управљачким уставима потпуно контролисане касете (бјефови) и изведени су кључни улазно-излазни објекти на самој обали Дунава (хидрочворови Бездан, Богојево, Нови Сад, Чента, Опово, Панчево, Кајтасово). Ни код овог система нема

конфликта са другим корисницима простора, јер су сви хидрочворови на обали, најчешће на самим крунама насипа, и сви се од стране других корисника простора третирају као неприкосновена категорија. Приоритет има заштита простора за потребну обнову и проширење хидрочворова. Планиране нове функције појединих хидрочворова (нпр. у оквиру хидрочвора Кајтасово се планира и мала хидроелектрана) могу да се реализују у оквиру простора резервисаног за њихово проширење.

- Просторно су доста јасно лоцирани и ограничени и системи заштите од унутрашњих вода који су реализовани током грађења ХЕ Ђердап 1 и 2, као њихов саставни део. То је простор који у свим развојним и просторним плановима требао да има апсолутни приоритет резервисања само за дренажне системе и очување њихове планиране заштитне функције, са обезбеђењем простора за несметан приступ механизације за чишћење, измуљивање и одржавање канала, као и простора за реализацију нових бунара (за замену постојећих или за реализацију нових), уколико је потребно повећати ефективност система у складу са критеријумима. То се посебно односи на брањена пољопривредне комплексе у близини насеља, којима прети највећа опасност од пренамене површина и угрожавања дренажних система. Највећи број система је са потпуно јасно детерминисаном конфигурацијом и нема нових просторних захтева. Даје се најсажетији преглед тих система.
 - Систем Винци – Пожежено – Пек – В. Градиште: систем је добар и функционалан, треба га допунити цевном дренажом у зони Ц.С. Винци, и извршити допуну самоизливних бунара.
 - Систем на подручју Градиштанског рита и острва: неопходно је побољшати испуњеност критеријума, пре свега доградњом нових самоизливних бунара, што не захтева ново ангажовања простора, већ само интервенције унутар већ реализованих система.
 - Доње Костолачко острво са Рамско – Кличевачким ритом, низводно од ушћа регулисане Млаве: постоје делови брањене територије на којима су пробијени критеријуми, па је терен забарен, пре свега због тога што није на време вршено измуљивање Дунавца и канала, што је интервенција од највећег значаја.
 - Горње Костолачко острво: систем је у доброј функцији, потребно је допунити га са још неколико самоизливних бунара што не захтева нов простор.
 - Дубравичка касета, до ушћа Мораве: функционалан систем, али га угрожавају дивље саграђене викендице у зони споја моравског и дунавског насипа, што угрожава безбедност на том врло деликатном споју два заштитна система.
 - Подручје Годоминског рита, потпуно фиксиран систем, који због неадекватног одржавања (неизмуљивање канала, проблеми са ЦС) у неким зонама не испуњава критеријум, али се то може решити чишћењем канала и реконструкцијом ЦС, што је и наложено водопривредном дозволом.
 - Систем Нера – канал ДТД још увек функционално задовољава, мада захтева чишћење канала.
 - Систем канал ДТД – Дубовац: функционално добар систем, без колизија у простору, а побољшање реализације критеријума се може остварити само оптимизацијом управљања са три црпне станице, ЦС Караш 1 и 2 и ЦС Кајтасово.
 - Подручје Дубовац – Ковин: због тога што је систем реализован на терену који је врло тежак за одводњу, поред две постојеће ЦС изграђене су још четири нове. Како су делови села Дубовац (Старо село) недовољно заштићени, потребна је изградња додатних бунара и реконструкција ЦС Врба, без додатних просторних захтева.
 - Подручје Ковин – Иваново: систем одлично функционише и испуњавају се критеријуми нивоа подземних вода.
 - Подручје Иваново – Панчево: конфигурација генерално добра, али се неки канали лоше одржавају због чега је смањена функционалност у неким зонама (канал ка ЦС Маријино поље, подсистем Топола, итд.).
 - Систем Панчевачког рита, оивичен Дунавом, Тамишем и Карашцем: систем је изузетно важан, одлично планиран и има дефинисану конфигурацију, али је најубедљивије лош пример последица настртаја дивље урбанизације на витално важан систем за одржавање режима подземних вода. У том изузетно важном систему са мрежом одводних канала и бунара дивља градња кућа, без икакве државне контроле, избацила је из функције поједине виталне делове система. Тај конфликт је изузетно изражен, посебно због тога што у неким зонама сада практично не могу да се остваре дренажне функције система. Никако се не сме легализовати дивља градња на том подручју, јер је сасвим извесно да се те куће не могу бранити од сталних поплава. Иако је проблем социјално деликатан, рушење тих објеката је једино решење. Канали за одводњавање су хотимице засипани и

преграђивани, како би власници кућа могли да саграде прилазе својим кућама, а затим током честих поводања траже да се вода испумпава из њихових домова.

- Тителско – Гардиновачки рит, узводно од Тисе: тај важан систем није реализован до краја; реализоване су две ЦС: ЦС Тител и ЦС Лок, али је изостала изградња пројектоване каналске мреже, за коју треба обезбедити простор и спречити дивљу градњу у том простору.
- Ковиљско – Каћки рит: изведене су три ЦС, али је изостала изградња планиране каналске дренажне мреже и постављање цевне дренаже, што је задатак са првим приоритетом.
- Подручје Тителски брег – Јегричка: одводњава се мрежом канала преко три ЦС - Мошорин, Ђурђево, Врбица. Функција се може побољшати изградњом још једног канала, паралелног водотоку.
- Подручје Книћанин – Чента, у левом приобаљу Тисе: систем је у доброј функцији, што се критеријума тиче, али му је неопходно хитно одржавање, пре свега чишћење канала.
- У Грабовичком пољу (Систем Ђердап 2) систем је добро пројектован, али није изведен према пројекту (нису изграђени сви самоизливни бунари, секундарни канали и цевна дренажа, нивои код ЦС Грабовица су одржавани на вишим котама од пројектованих). Завршавање тог система је предуслов за издавање дозволе за прелазак на ХЕ Ђердап 2 на нови режим експлоатације. Нема просторних конфликта, јер је основна конфигурација дефинисана.
- Дренажни системи су реализовани и у низу насеља дуж обе акумулације. Ти системи су и планирани за деловање у условима насеља, тако да се састоје од система бунара и подземних колектора. Системи нису у колизији са осталим урбаним садржајима. У више места је неопходна њихова допуна, или замена бунара како би се у целости остварили захтевани критеријуми залагања воде: Голубац, Брњица, Усје, Винци - викенд насеље, Стари Костолац, подручје Малог Града и индустријске зоне Смедерева, индустријска зона Ковина, а на подручју ХЕ Ђердап 2: Грабовица, Љубичевац. У свим осталим насељима неопходно је систематско праћење понашања система и замена бунара када дубина залегања подземне воде пређе дефинисане критеријуме.
- У Горњем Подунављу само наизглед постоји конфликт на релацији: заштита од спољних вода – потребе екосистема влажних станишта СРП Горње Подунавље у брањеном залеђу тих система. Одговарајућим управљањем у периоду великих вода тај сукоб интереса се лако превазилази и претвара у кооперативни однос: дозираним упуштањем великих вода да поплаве део СРП, према потребама екосистема, могу се остварити повољнији водни режими од оних који би били у природним условима. Тај систем треба управљачки довршити, чиме се проблем дефинитивно превазилази. Уколико би дошло до изградње ХЕПС Нови Сад, могли би се остварити потпуно исти дириговани водни режими и у СРП Горње Подунавље и у Копачком рит у Хрватској, преливним бранама са уставама (могуће су и врећасте уставе на деловима насипа). У складу са захтевима еколошких експерата, који управљају тим уникатним мочварним стаништима, могли би се остварити дириговани водни режими.
- Постојећа хидротехничка инфраструктура има само позитивне интеракције са два национална парка (Ђердап и Фрушка Гора) на које се наслања. У НП Ђердап планирана заштита мањих водотока у зони Мироча, Великог Гребена и у залеђу Кључа само је једна од позитивних интеракција. Друга је планирана санитација насеља, уклањање дивљих депонија, уређење водних режима у приобаљу. На рекама у зони НП Ђердап не би требало дозволити градњу МХЕ, поготову оних која се заснивају на деривацији воде. При разматрању евентуалног пројекта РХЕ Ђердап 3 кључна би била студија утицаја на окружење, посебно са гледишта стабилности падина и утицаја на фауну и флору. Са НП Фрушка Гора практично нема интеракција.
- У вези са извориштима треба истаћи потенцијални конфликт интереса у зони Ковин – Дубовац. Тај простор је у свим планским документима у области вода (укључив и најновији Просторни план Србије) третиран као извориште регионалног значаја, за потребе Јужнобанатског регионалног система за снабдевање водом. Међутим, све чешће се помиње могућност да се на том подручју отвори површински коп лигнита, као левообални наставак косточачких копова. Проблем би евентуално могао донекле да се превазиђе на тај начин да се бунари који служе за обарење нивоа подземних вода у зони копа користе као бунари регионалног система.
- Највећи сукоб интереса хидротехничких система је са неконтролисаним градњом, којој држава никако не стаје на пут. Изражена је тенденција да чим се поједина до тада угрожена подручја хидротехнички среде, обезбеде од поплава и плављења унутрашњим водама – долази до дивље градње, којим се без икакве контроле запоседају сами објекти (насипи) и приобаље које има карактер водног земљишта, које мора да буде потпуно заштићено. До сада није апсолутно ништа урађено да се спречи тај конфликт, који прети да угрози највиталније објекте I одбрамбене линије, од којих зависи животна сигурност великог броја људу. То помањкање бриге за заштиту

односи се и на исто толико важне система за заштиту од унутрашњих вода. Допушта се да се хаотичном урбанизацијом без елементарне комуналне инфраструктуре обезвређују еколошки високо вредни објекти као што је случај са Сребрним језером, које из I класе квалитета поступно прелази у акваторију угрожену еутрофикацијом.

2. УТИЦАЈ ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ НА РАЗВОЈ ПОЈЕДИНИХ ОБЛАСТИ

2.1. ПРИРОДНИ СИСТЕМИ И РЕСУРСИ

Утицај пловног пута на природне системе и ресурсе огледа се у активностима на његовом одржавању и уређивању (регулисање водостаја, багеровање и насипање материјала и инфраструктурно опремање), који могу потенцијално негативно утицати на одржање водног режима у плавним деловима заштићених подручја природних вредности, смањење степена очуваности рибљих мрестилишта и услова за миграције риба, као и девастацији природне структуре обала на деоницама Дунава које су дефинисане као заштићена подручја и нарушавању интегритета водених станишта.

Директна интеракција подручја посебне намене на пољопривреду се огледа у активностима које се одвијају у објектима пловног пута (лукама, пристаништима) кроз потенцијално загађење вода Дунава које се користе за наводњавање (висок ниво азотних и фосфорних једињења, појачана седиментација, таложње нутријента у муљу), у хидроенергетским системима кроз нефункционисање дренажних система за одводњавање и др.

Директни позитивни ефекти развоја пловног пута Дунав очекују се на развој туризма на подручју коридора и његовог непосредног окружења, посредно и на валоризацију шумских и ловних потенцијала за развој туризма. За одрживи развој туризма и рекреације у шумском простору коридора пловног пута неопходно је обезбедити: обележавање праваца кретања кроз шумски комплекс оријентишући се на постојеће шумске путеве и стазе; уређивање ливада унутар шумског комплекса, изградњу неопходне инфраструктуре и мониторинг туристичке понуде.

Највећи утицај коридора пловног пута на шуме и шумско земљиште извршен је изградњом Ђердапског језера која је допринело стварању посебне врсте климата и промени хидрографских услова (подизањем нивоа воде). Негативан утицај шуме и шумско земљиште у коридору пловног пута имају просечени коридори за електроводе високе преносне моћи. Суштински негативан утицај огледа се у чињеници да просецање коридора било које намене утиче на биоеколошку стабилност и шумских екосистема, а додатно оптерећује слику предела кроз који пролази.

Хидролошка анализа Дунава и најважнијих притока показује да су водни режими доста неравномерни и да постоји тенденција да се и даље погоршавају. Због искључивања инундација регулационим радовима у узводним државама, због промена екстремних хидролошких феномена услед климатских промена, скраћују се времена концентрације поводња, повећавају се рачунске велике вода, а продужавају се трајања малих вода, уз смањење њихових минимума. На смањење малих вода утиче и све веће захватање воде у узводним државама, посебно у маловодним периодима. То захтева повремено преиспитивање хидролошких показатеља меродавних за стратешке планске одлуке о системима на Дунаву (меродавне рачунске воде за заштитне системе, итд.).

На подручју Просторног плана и његовом непосредном окружењу заступљене су активности експлоатације минералних сировина и то: експлоатација лигнита, нафте, гаса, кречњака, лапорца, грађевинског камена, шљунка и песка.

Експлоатација лигнита врши се у костолачко-ковинском угљеном басен, између Ковина и Пожаревца, и делом испод Дунава. Резерве угља су значајне и представљају важан енергетски извор Србије, који се највећим делом користи у ТЕ-КО „Костолац“. Експлоатација на ПК „Дрмно“ ограничена је на 280 мил. t угља, што уз новопроектирани капацитет од 12 мил. t омогућује експлоатациони век од 23 године и задовољава потребе ТЕ „Костолац А“ и „Б“ до 2020.године. Значајне количине преосталих резерви лигнита у лежишту „Ћириковац“ (Б+Ц1 \cong 119 мил. тона) и врло повољни геолошки услови фаворизују подземну експлоатацију применом нових технологија и савремене опреме. Могуће је остварити годишњи капацитет од око 2 мил. t равнот угља, а век експлоатације износио би око 60 година.

Лапорац и кречњак експлоатишу се у Беочину за потребе фабрике цемента „Лафарж БФЦ“, на ПК „Филијала-Северно поље“, укупних резерви лапорца од око 35 мил. t и ПК „Филијала-Међупоље“, укупних резерви око 3.8 мил. t. Производња из оба површинска копа износи око 1.3 мил. t равне руде

годишње, чиме се обезбеђује експлоатација за наредних 20 година. Такође, активна је и експлоатација кречњака на локалитету ПИМ „Јеленске стене“ код Голупца на подручју НП „Ђердап“.

Лежиште угља Добра, на подручју НП „Ђердап“, до сада неексплоатисано, садржи угаљ доње топлотне моћи од 14,6 до 20,9 MJ/kg са садржајем пепела од 25 до 50%, а билансне резерве нису истражене.

Налазиште гаса код села Острово у близини града Костолца, располаже са геолошким резервама верификованим на око 220 милиона m³. Хидро-геолошка структура налазишта гаса је повољна за изградњу подземног складишта.

Експлоатација шљунка и песка заступљена је на више локација дуж тока Дунава.

У близини подручја Плана постоји одређен број геотермалних извора на којима су вршена прелиминарна истраживања и који имају изузетне перформансе у погледу термичких градијената, те се очекује њихова експлоатација у наредном периоду.

2.2. ДЕМОГРАФСКО-СОЦИЈАЛНИ АСПЕКТ РАЗВОЈА И МРЕЖА НАСЕЉА

2.2.1. Становништво и социјални развој

Развојно-пропулзивна улога међународног пловног пута Е80 – Дунав (Паневропски коридор VII) одразиће се посредно и на људске ресурсе у смислу постепених квантитативно-квалитативних промена. Концепција развоја становништва заснива се на следећим полазиштима:

- Даља концентрација и јачање привредних функција, успостављање адекватних саобраћајних веза, реактивирање водног и јачање мултимодалног саобраћаја и др., стимулативно ће деловати на могућности за запошљавање, што је одлучујући мотив за подстицање позитивних миграционих токова.
- Позитивни миграциони токови се посредно одражавају на биолошко обнављање становништва с обзиром да највећи део контингента досељених чини млађе становништво у фертилној доби.
- Уважавајући чињеницу старења становништва и јачања удела старе популације, пажња ће се једнако усмерити на промовисање међугенерациске и интрагенерациске сарадње ради предупредивања социјалне искључености, као и на смањење сиромаштва старијих лица.
- Дунав, као окосница регионалног повезивања и коришћења социоекономских потенцијала, отвориће могућности различитих видова прекограничне сарадње, као и могућности за унапређење животних услова кроз укупно јачање и повећање доступности саобраћајне и друге инфраструктуре.
- Прогнозира се пораст укупног становништва у широј зони градских центара, посебно Београда, Новог Сада, Панчева и Смедерева, као и Бачкој Паланци, Инђији, Старој Пазови, Ковину и Великом Градишту, док ће се у осталим деловима подручја Просторног плана наставити депопулација.

2.2.2. Смернице развоја и уређење мреже насеља и утицаји урбаних центара и коридора

У систему насеља дунавске развојне осовине успостављена је комплексна хијерархија. У првој хијерархијској равни је метрополско подручје Београда (са доминантном позицијом, укључујући и Панчево), у другој је Нови Сад (субцентар београдско-новосадског метрополског подручја), у трећој су Смедерево и Пожаревац, у четвртој су Бачка Паланка, Апатин, Инђија, Стара Пазова, Ковин и Кладово, и у петој су Бач, Велико Градиште, Голубац и Доњи Милановац.

Поред метрополских подручја у окружењу подручја Просторног плана постоји одређен степен функционалне умрежености насеља изражен кроз више форми, као што су сложенији регионални функционално-урбани системи, мање и веће урбане агломерације те мањи урбани ареали.

Концепт просторне организације система насеља засниваће се на интеракцији следећих подручја:

1. Београдско-новосадско метрополско подручје европског значаја, које се може посматрати као полицентрична агломерација у којој доминира интеракција функционалних подручја Београда и Новог Сада. Интеракција ових функционалних подручја се интензивира и одражава на процес просторног интегрисања/срастања већих и мањих урбаних центара дуж коридора 7. и 10, а и на постепено формирање београдско-новосадског метрополског подручја.
2. Смедерево и Пожаревац припадају сложеним регионалним функционално-урбаним системима сачињеним од више насеља, чија интегративност произлази из интеракција успостављених међу

њиховим структурним елементима, насељима различитог типа и различите хијерархије. Они имају карактер функционално-урбаних тј. мањих метрополских регија.

3. Апатин, Бачка Паланка, Инђија, Ковин и Кладово припадају мањим и већим агломерацијама градских насеља, функционално умрежених са својим окружењем тј. са урбанизованим периурбаним селима. Апатин, Бачка Паланка и Кладово су потенцијални центри прекограничне сарадње са Хрватском, Мађарском и Румунијом.
4. Бач, Сланкамен, Бановци, Велико Градиште, Голубац и Доњи Милановац су мањи урбани ареали у руралном окружењу настали локалном концентрацијом становништва и функција која су захваљујући лоцирању индустрије трансформисана од аграрних, занатских, трговинских и управних центара у насеља градског типа са развијеним функцијама центара рада.

У успостављању структурно квалитетнијих међунасељских веза потребно је инсистирати на повезивању урбаних центара одређених регионалних целина путем процеса синхронизованог развоја комплементарних делатности из области рада (комплементарна привреда - усаглашавање производних програма и привредних капацитета – формирање кластера, рационално коришћење природних и друштвених ресурса, слободно кретање радне снаге, заједнички наступ на тржишту и др.), услуга и јавносоцијалне инфраструктуре (трговина, саобраћај, здравство, образовање, информације и др) и екологије, уз елиминисање баријера административних границе свих нивоа.

Поред овога неопходно је инсистирати на функционалној специјализацији мањих урбаних центара и њихових мрежа или агломерација, која ће им помоћи у укључивању у савремене економске процесе, односно омогућити да пронађу своје место у домаћој и међународној расподели рада. У том процесу је неопходно позиционирати улоге, посебно: Инђије, Старе Пазове, Великог Градишта, Голупца, Доњег Милановца и Кладова.

Просторно-функцијски развој подручја Просторног плана и његовог окружења засниваће се на моделу осовине развоја која повезује и интегрише урбане центре и њихове нодалне регије различитог функционалног и територијалног обухвата на принципима полицентричне концентрације. У том смислу, осовине развоја и мање или веће полицентричне агломерације које оне повезују, добиће улогу инструмента рационалног просторног, демографског, економског и општег друштвеног развоја (мање-више уравнотеженог или „подношљиво неуравнотеженог”). С тим у вези тежиће се хармоничним, рационалним и међусобно усклађеним односима појединих територијалних јединица у чијим средиштима су урбани или општински центри, у циљу оптималне унутаррегионалне и међурегионалне организације, као и у решавању специфичних регионалних проблема.

2.3. ПРИВРЕДНЕ ДЕЛАТНОСТИ

2.3.1. Развој и размештај привредних активности

Перспективни правци одрживог развоја привреде су:

- 1) *Унапређење пловидбеног система, саобраћајних и складишно-логистичких услуга*, интензивним коришћењем положаја на коридору 7.
- 2) *Енергетика*, посебно производња електроенергије на основу хидроенергетског потенцијала Дунава, изградња нових термоенергетских капацитета у костолачком басену и развој нових и обновљивих извора енергије (ветра, сунца, биомасе). Планирана изградња ХЕ „Ђердап 3“ (заједно са Румунијом и ЕУ) представља стратешки пројект за Србију и Европу. Евидентан је интерес страних компанија за улагање у изградњу ХЕ на Дунаву, капацитета 2.500 MW (Ђердап 3, Нови Сад).
- 3) *Даљи развој сектора вађења руда*, пре свега експлоатација угља у костолачком и ковинском басену, модернизација и еко-реструктурирање комплекса обојене металургије (РТБ „Бор“) и црне металургије (Железара „US Steel“, Смедерево) који су функционално и гравитационо повезани са Подунављем, као и експлоатација и прерада неметала (лапорца, техничког камена, песка и шљунка, и др.), у складу са принципима одрживог развоја и коришћења ресурса.
- 4) *Диверзификовани развој прерађивачког сектора индустрије (прехрамбени комплекс, прерада метала и машиноградња, електроиндустрија, хемијски и фармацеутски комплекс, индустрија грађевинских материјала, прерада дрвета, текстил, обућа, и др.)* заснован на примени савремене технологије, знања, иновација, истраживачко-развојне активности. Перспективно,

очекује се развој регионалног кластера МСП у сектору прераде бакра, металском комплексу, прехранбеном комплексу, агробизнису, туризму и др.

- 5) *Пољопривреда и рибарство*, заснована на ефикасној производњи, малим погонима за прераду, пласману производа, развоју сточарства, воћарства, повртарства, повећању величине поседа и брендирању производа, удруживању произвођача; значајну шансу развоја пољопривреде чини синергија са туризмом кроз пласман производа, ангажовање у сеоском туризму, мотивисање младих и др.
- 6) *Водопривредне активности и инфраструктура*.
- 7) *Шумарство и лов*.
- 8) *Развој креативне економије (култура, уметност, мода, едукација, филм, спорт, и др.)* у метрополском подручју Београда и Новог Сада.
- 9) *Туризам*, са централним туристичким производима и пројектима регије Дунава; пројекти ће допринети побољшавању стандарда и запослености локалног становништва, истовремено подстицајући развој пољопривреде и подизање атрактивности региона за инвестирање и побољшање демографске структуре.
- 10) *Развој и диверзификација сектора услуга*, посебно трговине, послова са некретностима, пословних услуга, финансијских, информатичких, техничких, занатских, личних услуга, услуга јавних служби – здравства, школства, социјалне заштите, културе, комуналних услуга.

Стратешка опредељења привредног развоја подразумевају изградњу основне регионалне и локалне инфраструктуре као допуне индустријских, привредних, туристичких зона (у области водоснабдевања, саобраћајне мреже и објеката, комуналне инфраструктуре, одлагања отпада). Концепт привредног развоја укључује развој МСП, као основни облик организовања фирми и генератор развоја, конкурентности и запошљавања.

Реализација нових производних капацитета и МСП усмераваће се на следећи начин:

- 1) Гринфилд и браунфилд улагањима у постојеће привредне зоне и планиране индустријске зоне, технолошке и/или индустријске паркове, нове слободне зоне, лучке, предузетничке зоне;
- 2) обезбеђењем засебних инфраструктурно опремљених локација површине 1-2 ha за смештај погона у центрима заједнице насеља и у насељима која имају интерес за развој МСП на руралном подручју Подунавља;
- 3) изградњом микро погона у постојећем урбаном/стамбеном ткиву насеља, уз поштовање правила изградње и уређења простора и услова заштите животне средине; и
- 4) активирањем и побољшањем инфраструктурне опремљености постојећих локација и напуштених објеката (нпр. производних хала, складишта, војних објеката - браунфилд локалитета).

Концепција просторне дистрибуције привреде/индустрије

Усмеравање размештаја будућих производних погона засниваће се на следећим критеријумима: уважавању позитивних трендова у размештају привреде, због уштеда у простору и екстерних економија; друштвене и интерне ефикасности и степена задовољавања потреба и интереса; усаглашавању локационих захтева нових погона са условима заштите животне средине, природног и културног наслеђа на основама одрживог развоја; уважавању трошкова отварања радних места, инфраструктурног опремања земљишта; усклађивање развоја привредних активности ради коришћења изграђених фондова, смањења трошкова путовања запослених и експлоатационих трошкова локалитета; критеријуми еко-ефикасности у коришћењу локалитета; примена и развој еколошки ефикасних технологија; постепено затварање еколошки ризичних погона или процеса; критеријуми безбедности окружења и екосистема у случају акцидентата и елементарних непогода.

Концепција просторне организације индустрије заснива се на:

- постојећој просторној организацији индустрије - бољем коришћењу постојећих индустријских локалитета, ревитализацији дела браунфилд локалитета и на рационалном планирању привредно - индустријских локалитета;
- диференцијацији простора и политика локације привредних делатности на следеће категорије: а) могућа повољна подручја, б) подручја за интензивни развој, в) подручја за регенерацију и опоравак индустрије;
- подржавању дисперзије производних погона (локационо флексибилних, радно-интензивних) у сеоске центре на руралном подручју који располажу реалним економским потенцијалом и минимумом просторно-урбанистичких услова;
- активирању нових просторних/локационих модела привредно-индустријске инфраструктуре (индустријска зона, привредна/предузетничка зона, пословни инкубатор, слободна зона, и др.);

- развоју регионалних привредних кластера МСП у кључним секторима производње и услуга, што подразумева умрежавање и јачање функционалних веза произвођача, добављача, коопераната, купаца формирањем кластера МСП ради раста конкурентности и заустављања дезинтеграције и фрагментисаности простора Подунавља;
- побољшању енергетске ефикасности привредних делатности, предузећа, производа, уз примену принципа чистије производње, Кјото протокола, директива CCS, IPPC, SEA, EIA, ETS и стандарда EMS/ISO.

У просторној структури привреде Подунавља водећу улогу имаће и даље постојећи привредно-индустријски центри и зоне рударско-енергетско-индустријског комплекса, као и постојеће и планиране индустријске зоне у урбаним центрима.

За развој привредних делатности, посебно индустрије и рударства, до 2020. године предвиђа се:

- активирање нових локалитета и просторних модела индустрије и МСП (индустријске зоне/паркови) у оквиру постојећих и планираних привредних и индустријских зона;
- дисперзија производних и услужних капацитета МСП (локационо флексибилних, радно-интензивних) у оквиру мањих локација у урбаним и сеоским насељима.
- заузимање нових површина ради експлоатације угља, руде бакра површинским и подземним коповима, као и експлоатације неметала, песка и шљунка, и др.;
- коришћење локација у оквиру постојећих рударско-индустријских зона и ревитализација браунфилд локалитета.

Постојећи и локалитети повољни за смештај нових привредних/индустријских МСП су: Апатин, Бачка Паланка, Беоцин, Нови Сад (Север, Југ и ИТ парк), Ковин, Београд (Горњи Земун, Аутопут, Сурчин-Добановци, Панчевачки рит-Рева, Нови Београд, Батајница, Сурчин-РТЦ, Врчин, Болеч и Великоселски рит), Панчево, Смедерево (Стара железара, Годоминско поље, Слободна зона, Индустријски парк, „Годоминске штале“, „U.S. Steel Serbia“), Пожаревац, Костолац, Велико Градиште, Радошевац (Голубац), Мосна (Доњи Милановац), Мајданпек, Кладово, Радујевачки пут (Неготин) и Прахово.

2.3.2. Развој пољопривреде

Имајући у виду високу еколошку осетљивост приобаља реке Дунав (заштита вода и бројних високовредних заштићених влажних подручја), последице које интензивна биљна производња и стајски узгој стоке производе на квалитет зекљишта, воде, ваздуха, биодиверзитета и пејзажних вредности и нове изазове, везане за климатске промене, производњу биогорива и ГМО, пољопривреду на подручју Просторног плана треба усмеравати ка одрживом развоју на принципима међународно прихваћеног концепта одрживог пољопривредног и руралног развоја (SARD), који је „еколошки исправан, одржив са аспекта очувања животне средине, економски исплатив, социјално праведан, културно прихватљив, хуман, заснован на холистичком научном приступу и продуктиван на дуги рок“.

Пољопривреда се простира како у руралним, тако и у урбаном подручју, а значајни пољопривредни ресурси налазе се и на територији заштићених природних добара. Одржива, мултифункционална пољопривреда нарочито важну улогу има у одрживом развоју урбаних и еколошки осетљивих подручја. Одрживи производни системи и технике заступљене у производњи могу бити различити, у зависности од природних и ресурсних специфичности производног подручја, али им је заједничко старање о очувању плодности земљишта, рационалнија примена пестицида и минералних ђубрива, неговање биолошке разноврсности у агроекосистемима и допринос економској и социјалној одрживости локалних заједница.

Стратегија развоја хидромелиоративних система за будући период тежиште ставља претежно на побољшавање перформанси и обнову постојећих система за одводњавање и њихово оспособљавање за двонаменску функцију (наизменичног одводњавања и наводњавања), укључујући системе у оквиру ХС „ДТД“ и Неготинске низије, и одбрану приобаља Дунава од провирних вода у зони успора од ХЕ „Бердап 1“ и ХЕ „Бердап 2“. Системи морају функционисати као интегрални мелиорациони системи (одводњавање, наводњавање, заштита од спољних вода), укључујући све неопходне хидротехничке и агротехничке мелиорације. Неопходна је обнова каналске мреже, повећање њене проточности и изградња постројења за пречишћавање комуналних и индустријских отпадних вода, дуж читавог тока Дунава, као и опремање одговарајућим објектима и опремом сточарских фарми, уз поштовање одредби заштите вода и услова коришћења и квалитета воде за наводњавање из Закона о водама.

Дефинишу се следећи рејони пољопривредне производње, са доминантно заступљеним производним секторима:

А. Подручје високоинтензивне пољопривреде и интегрисане економије

1. *Рејон интензивне ратарско-говедарске производње* обухвата две одвојене просторне целине: територију града Сомбора и општине Апатин, на северу Бачке и северни и централни део града Зрењанина у Средње-банатском округу. Област поседује одличне природно-ресурсне услове за производњу сточне хране и узгој млечних крава и прерађивачке капацитете за прераду млека и производњу млечних производа.

2. *Рејон интензивне ратарско-повртарске производње и мешовитог сточарства*, од Апатина до обронака Фрушке Горе, у општини Бачка Паланка, и већим делом општина Тител, Ковин и Бела Црква. Доминантна производња на овом подручју јесте и остаће ратарска производња: соје, кукуруза, пшенице, шећерне репе и сунцокрета. Плодно земљиште, густа мрежа мелиорационих канала, као и близина прерађивачких капацитета (Бачки Маглић, Селенча-Бач, Бачка Паланка) и тржишта Новог Сада стварају услове јачање производње поврћа и лековитог и ароматичног биља. Одређени број крупних привредних друштава поседује фарме говеда, свиња, оваца и живине, које успешно послују и носиоци су развоја пољопривреде овог дела Војводине. Међу породичним газдинствима је мали број крупних тржишно оријентисаних узгајивача стоке, што треба кориговати подршком укрупњавању газдинстава и инвестирању у опрему и механизацију.

3. *Рејон повртарско-воћарско-виноградарске производње и пашњачког сточарства* резервисан је за посебне природне погодности фрушкогорског и белоцркванског виногорја, Делиблатске пешчаре, воћњаке и пашњаке Делиблатске пешчаре, Тителског брега и, у мањем обиму, подручја Старог Бегеја-Царске Баре. Област Бачке Паланке, Беочина, Инђије и Беле Цркве (источни део општине и делта Нере) располаже великим могућностима за производњу раног поврћа и интегралну производњу континенталног воћа. Заступљено је и пашњачко сточарство – овчарство (Тителски брег и околина) и узгој говеда и оваца контролисаном испашом у систему органског сточарства, укључујући и аутохтоне расе, фармерски узгој дивљачи, пчеларство и сакупљање лековитог биља и шумских плодова (Делиблатска пешчара). Ван заштићених добара могуће је подизати мале погоне за прераду меса и млека традиционалним методама, везаног за заштићена подручја, сабирних центара за мед, лековито биље, печурке и шумске плодове, погона за конзервирање печурки, сушење воћа и поврћа, прераду и паковање чајева и зачинског биља. Овај рејон, познат је по низу заштићених подручја на Дунаву (влажна ритско-мочварна подручја, пешчара), богатим ловиштима (Карађорђево, Драгићев хат и др.), и рибањацима (Мостонга, Ечка и др.). Традиционална пољопривреда у еколошки вредним подручјима је природно везана за одрживи туризам, који је главни канал за пласман пољопривредних производа, а гастрономска понуда салаша и винарија важан елемент туристичке понуде.

Б. Подручје урбане и периурбане пољопривреде

1. *Рејон интра-урбане пољопривреде* резервише пољопривредне енклаве и баште окућница и викендица, као и некоришћено градско земљиште унутар градског језгра градова Новог Сада и Београда. Ради се о малим поседима на којима се екстензивно, рекреативно или ради допуне прихода, еколошки подобним методама узгајају рано поврће, зачинско биље, јагоде, украсно шибље и цвеће, печурке и др., за потребе домаћинства и малих пијаца у непосредној близини. Градска управа овакав вид производње треба да подржи, формирањем и инфраструктурним опремањем јавних градских башти, унутар којих би грађани закупљивали парцеле, а имајући у виду бројне позитивне, првенствено еколошке и социјалне утицаје на квалитет живота градског становништва, посебно социјално угрожених и маргиналних група;

2. *Рејон пери-урбане пољопривреде* метрополског подручја Београд-Нови Сад, односно ширег, урбаног подручја Подунавља, са доминантном заступљеношћу:

- *интензивне ратарско-сточарске производње* (периферни делови града Новог Сада и сам град Нови Сад, општине Стара Пазова, Палилула, Сурчин, делове града Београда, градове Панчево, Смедерево и Пожаревац-долина Велике Мораве и Стиг). Приоритетне активности на овом подручју везане су за обезбеђење квалитета и здравствене безбедности хране и заштиту природних ресурса и животне средине. Неопходно је заштитити пољопривредно земљиште од непланског заузимања у непољопривредне сврхе, осигурати безбедно одлагање стајњака, обезбедити пречишћавање отпадних вода, доградњу и чишћење мелиорационих канала, набавку заливних система и контролу плодности земљишта и употребе хемијских средстава у производњи, убрзати реструктурирање и модернизацију капацитета примарне производње и прераде у привредним друштвима и на газдинствима, помоћи стандардизацију производње и ојачати удружења произвођача, задруге и кластере;

- *воћарско-виноградарске производње* (општине Петроварадин, Сремски Карловци, Гроцка и шумадијска зона градова Смедерева и Пожаревца). Упоредо са обновом и подизањем нових воћњака и винограда (фрушкогорско, грочанско, дубонско, смедеревско и браничевско виногорје), са одабраним воћним и лозним сортиментима, усклађеним са захтевима тржишта, неопходно је јачати предузетништво на газдинствима (породичне винарије, погони за прераду воћа и производњу ракија од воћа и грозђа) и у удружењима произвођача (сабирни и дорадни центри за откуп, складиштење, хлађење, калибрање и паковање воћа и грозђа) и, заједно са туристичким сектором радити на укључивању подручја у „Винске путеве Подунавља“;
- *екстензивне ратарске и воћарске производње и агрошумарства на рекултивисаном земљишту у Костољачком лигнитском басену*. Велике површине деградираног пољопривредног земљишта чекају на техничку и биолошку рекултивацију. Одговарајуће стручне службе и планови су обезбеђени и функционишу при угљенокопима, а почетни резултати на пољима засејаним индустријским и крмним биљем, воћним и шумским садницама и травним заједницама су задовољавајући. Брзина којом ће се планирани радови одвијати у будућности зависи од обезбеђења потребних финансијских средстава, у чему, поред угљенокопа, који су на привођење деградираног земљишта намени обавезани законом, мањим делом учествује и држава буџетском подршком;
- *интегралне/органске производње у ратарству, воћарству и виноградарству и малих производних програма у пољопривреди* (пчеларство, мале фарме коња, дивљачи, ређих врста живине и сл.) у еколошки подобним срединама, са потенцијалима за развој руралног туризма (Петроварадин, Сремски Карловци, Гроцка, Смедерево и Пожаревац). Поред производње свежих производа за масовно тржиште и прерађивачку индустрију, вишу куповну моћ потрошача у метрополском подручју, која омогућава пласман производа вишег нивоа квалитета, треба искористити за јачање производње органских и других производа за тржишне нише из тзв. малих производних програма на породичним газдинствима и то комбиновати са туризмом заснованим на природи у еколошким оазама у периурбаном подручју. Тиме урбана пољопривреда добија на мултифункционалности, штити и унапређује животну средину и подиже квалитет живота у градовима.

В. Планинско подручје са економијом базираном на природним ресурсима

1. *Рејон пољопривреде усмерене заштити биодиверзитета* обухвата заштићену брдско-планинску област унутар II и III зоне заштите НП „Ђердап“ (делови општина Голубац, Мајданпек и Кладово). Уз поштовање прописаних услова заштите, пољопривредне активности на подручју НП „Ђердап“ усмерене су ка заштити ливадско-пашњачких екосистема и развоју пашњачког сточарства, интегралне/органске производње воћа и, местимично, ретких врста жита (раж, просо, хељда и сл.), развоју пчеларства и исхране ловне дивљачи. Ливаде и пашњаци одржавају се контролисаном испашом, у складу са биокапацитетом простора, који се мора егзактно утврдити након испитивања биоценолошких карактеристика вегетације и степена угрожености терена ерозијом, уз обезбеђење надокнада сточарима за поштовање екстензивног режима испаше, односно за одређени минимални број кошења ливада и пашњака, као и за штету/превенцију штете на усецима и стоци и изгубљени приход услед екстензификације производње, односно пренамене обрадивих земљишта у парцеле за исхрану и станишта заштићених биљних и животињских врста. Висококвалитетне, органски произведене сточарске производе, воће, мед, рибу и дивљач потребно је економски валоризовати везивањем порекла за територију НП и пласманом у туристичким капацитетима, на газдинствима (Текија, Нови Сип) и у сеоским амбијенталним целинама (Голубиње, Петрово Село);
2. *Виноградарско-ратарско-сточарски рејон* обухвата, са источне и југоисточне стране подручја Просторног плана плодну кључку и неготинску равницу, а са западне општину Велико Градиште и ниже терене општине Голубац. Регион је, првенствено познат по изузетним микроклиматским, педолошким и конфигурацијским условима за производњу грозђа и вина. Захвата кључко, брзопаланачко, михајловачко, неготинско и рајачко виногорје и мање површине винограда на подручју Голупца и Великог Градишта, које гравитирају браничевском виногорју. Боље искоришћавање локалних потенцијала за развој виноградарства заслужује посебну подршку и са становишта обогаћивања асортимана туристичке понуде НП „Ђердап“. Прилагођавање производње захтевима тржишта је условљено осавремењавањем сортимента гајене винове лозе и унапређењем техничко-технолошких услова производње и прераде грозђа. На подручју Великог Градишта, Кључа и Неготинске низије развијена је и ратарска и повртарска производња. Овај рејон је, уз поштовање еколошких стандарда, погодан и за стајски узгој стоке.

3. *Воћарско-сточарски пашњачки рејон* обухвата северни обод општина Неготин и Кладово и брдско-планинске делове општина Голубац и Мајданпек, ван територије НП „Бердап“. У брежуљкастом делу општине Велико Градиште заступљена је воћарска производња. Ливаде и пашњаци северног обода општине Неготин и Кладово пружају одличне услове за пашњачки узгој говеда и оваца и за производњу високо квалитетног овчијег и говеђег меса, млека и прерађевина познатог географског порекла. Сточарска производња у централним деловима области више је окренута овчарству. Брдски терени општина Голубац и Мајданпек, као и брежуљци Великог Градишта и Неготина погодни су за развој интегралне воћарске производње, у чијој структури се могу наћи и аутохтоне сорте, местимично и јагодичасто воће. Гајење лековитог биља и пчеларска производња, такође имају добре потенцијале, а велике површине под шумама богате су самониклим лековитим биљем и шумским плодовима.

Концепцијско-институционална полазишта и производна рејонизација представљају основу за разраду и примену просторно диференцираних мера подршке развоју пољопривреде и одрживом коришћењу пољопривредног земљишта подручја Просторног плана, у складу са хетерогеним ресурсним, структурним, техничко-технолошким и социоекономским обележјима специфичних производних рејона. У тим оквирима приоритетна је подршка следећим активностима:

А. Подручје високоинтензивне пољопривреде и интегрисане економије

- улагањима у проширење поседа, системе за наводњавање, савремене сточарске фарме и развоју сточарства, првенствено млечног говедарства, набавци опреме за чување и хлађење млека и изградњи објеката и набавци опреме за складиштење стајњака, у спрези са развојем еко и етно-туризма на салашима (рејон Горњег Подунавља и Средњег Баната);
- развоју органске производње поврћа и воћа и производње лековитог и ароматичног биља (Бач и Бачки Петровац); изградњи система за наводњавање, стакленика и пластеника за производњу раног поврћа, подизању засада континенталног и јагодичастог воћа и винове лозе, обнови винских подрума и њиховом укључивању у „Винске путеве Подунавља“ и развоју туризма заснованог на природи (рејон Фрушке Горе, белоцркванског и виногорја Делиблатске пешчаре);
- развоју пашњачког сточарства, узгоју аутохтоних раса стоке и дивљачи, развоју пчеларства и рибарства, изградњи погона за сакупљање, дораду, паковање и пласман лековитог биља и шумских плодова, меда и рибе, успостављању органске производње и сертификацији, регионалном брендирању, промоцији и пласману органских производа, уз опремање туристичких капацитета на газдинствима и у етно-селима (рејон СРП „Стари Бегеј-Царска Бара“ и „Делиблатска пешчара“).

Б. Подручје урбане (интра- и пери- урбане) пољопривреде

- заштити и рекултивацији деградираних пољопривредног земљишта, рехабилитацији система за одводњавање, оспособљавању и изградњи система за наводњавање и пречишћавање отпадних вода, односно обезбеђења квалитетне воде за наводњавање из водотока;
- имплементацији и сертификацији система безбедности и квалитета хране (GLOBAL GAP, HACCP) и подизању сабирних центара за складиштење, хлађење, калибрање, паковање, промоцију и пласман воћа и поврћа ка великим трговинским ланцима и извозницима;
- јачању производње за тржишне нише, интегралном и органском методом, и у оквиру тзв. малих производних програма на породичним газдинствима, у комбинацији са развојем туризма заснованим на природи, угоститељства и wellness програма у еколошким оазама у периурбаном подручју.

В. Подручје планинске области, са економијом базираном на природним ресурсима

- изради привредно-еколошких планова коришћења и заштите ливада и пашњака, у првом реду, у границама НП „Бердап“, превасходно у функцији утврђивања њихових капацитета и прикладних система конзервације, укључујући режиме испаше и агроеколошке компензације; обнови пашњачког сточарства и отварању мини-кланице за јагњад, мини-млекарне за прераду овчијег и козијег млека;
- ревитализацији Неготинског виногорја (наставак пројекта „Крајински виногради“, АД „Крајина вино“, подизања 1000 ha плантажног винограда, са савременим системом за наводњавање), обнови и подизању дугогодишњих засада у воћарству и отварању погона за прераду воћа, мини-сушара и пакирница за воће, мед, лековито биље и шумске плодове;
- јачању комплементарности између пољопривреде и туризма, предузимањем активности на привођењу намени сеоских домаћинстава за потребе и смештај туриста, едукацијом становништва о могућностима валоризације пољопривредних производа путем развоја одрживог туризма и анимирањем становништва на раду у иностранству за повратак на имања и улагања у оживљавање локалне привреде.

На нивоу подручја Просторног плана у целини приоритетна је подршка: млађим пољопривредницима у преузимању и вођењу газдинства и проширењу поседа; развоју и имплементацији нових знања и вештина пољопривредника, обезбеђењем већег присуства стручно саветодавне службе и НИО на газдинствима и у асоцијацијама произвођача; и формирању и јачању удружења произвођача и кластера, подизању капацитета за дораду, прераду, складиштење и транспорт, увођење савремених стандарда и система контроле квалитета, унапређење маркетинга и заштиту географског порекла производа.

Неопходне претпоставке за остваривање наведених приоритета су: развијена комунална инфраструктура и основне социјалне услуге, предузетнички дух и локално партнерство. Стога улагања у повећање доступности руралних подручја и обука и охрабривање локалне развојне иницијативе морају добити првенство у додели средстава подршке пољопривреди и руралном развоју.

Локалне власти, у садејству са осталим заинтересованим актерима локалне заједнице, имају кључну улогу у развоју одрживе, мултифункционалне пољопривреде, активним укључивањем у спровођење националне аграрне политике, формулисањем локалних развојних стратегија и програма руралног развоја и обезбеђењем финансијских средстава за кофинансирање њихове имплементације. Успостављање и успешно функционисање општинских фондова за пољопривреду је један од начина за обезбеђење финансијске подршке пољопривредним произвођачима на локалном нивоу, упоредо са развијеном мрежом подстицаја средствима републичког и покрајинског буџета и међународних донатора. Међународна подршка је посебно важна када су у питању крупни захвати у области водопривреде и заштите животне средине (IPA, WB, EIB, EBRD и друге међународне организације и институције, које ће подржавати ICPDR на спровођењу Акционог плана за слив реке Дунав). Спровођење Заједничког програма мера Плана управљања водама за слив реке Дунав ће свакако допринети побољшању стања у области заштите вода.

2.3.3. Развој шумарства и ловства

Уређење и коришћење шума и шумског земљишта у подручју ужег и ширег коридора пловног пута спроводиће се трајним коришћењем шума на принципима одрживог развоја.

Унапређење и уређење шума предвиђено је њиховим обнављањем природним путем, индиректном конверзијом изданаčkih шума у високе, мелиорацијом деградираних шума у високопродуктивне састојине, директном конверзијом изданаčkih и неквалитетних шума у квалитетније, подржавањем природног обнављања, повећањем површина под шумом у складу са глобалном рејонизацијом и категоризацијом простора и др.

У остваривању планираног унапређења стања постојећих шума и повећања површина под шумама примењиваће се следеће мере:

- газдовања шумама – рационално коришћење укупних производних потенцијала шума; повећање укупне обраслости и попуњавање недовољно обраслих површина; нега постојећих састојина и интензивирање шумско-узгојних радова; организовање чувања шуме и форсирање мера превентивне заштите како се не би нарушила биолошка и еколошка стабилност шума; праћење евентуалних појава сушења шума и биљних болести и благовремено обавештавање специјалистичке службе која ће поставити дијагнозу и прописати адекватне мере сузбијања; забрана пашарења на површинама где је процес обнављања у току и у шумским културама (према плану гајења шума); заштита подмладка од дивљачи (посебно је важна у деградираним састојинама); довођење у ред сечишта, контролисано коришћење шумских плодова и лековитог биља; и др;
- управљања шумама – успостављање јединственог и једнаког статуса свих шума без обзира на власништво; обезбеђење услова и средстава за унапређивање стања и функција шуме од стране власника или корисника шума и шумског земљишта; компензацијама власницима шума од стране државе или корисника за штете услед ограничења у коришћењу шума и шумских подручја; и др.

Одрживо ловно газдовање популацијама дивљачи у подручју ширег коридора пловног пута одвијаће се на начин и у обиму који не води ка дугорочном смањењу бројности, генетичке разноврсности и ареала њихових популација. За одрживо газдовање ловним подручјима неопходно је обезбедити значајно повећање бројности популације ситне и пернате дивљачи (зец, фазан, п. јаребица, д. патка) и крупне дивљачи (г. Јелен, сем у Браничеву, д. свиња, срна и на кршевитим деловима Ђердапа дивокоза) у складу с бонитетом станишта; побољшање структуре (полне и старосне) популације крупне дивљачи (горског јелена, д. свиње, срне као и дивокозе на Штрбачком кориту) и квалитета трофеја, очување ретких и угрожених врста ловне дивљачи и остале фауне. Заштита дивљачи ће се

обезбедити предузимањем мера којима се обезбеђују услови за опстанак и развој популације одређене врсте дивљачи, као и за њену заштиту од противзаконитог коришћења.

Основни приоритети у газдовању шумама су: унапређивање стања шума на подручју Просторног плана у складу са функционалним оптимумима утврђеним у односу на полифункционални аспект коришћења шумских екосистема; увећање степена шумовитости пошумљавањем делова обухваћеног подручја; рекултивација и мелиорација јаловишта и одлагалишта површинских копова Костолачког лигнитског басена и предузимање мера за заштиту шума: снимање, праћење појаве сушења по степену, интензитету и правцу; мера противпожарне заштите, мониторинг штеточина ентомолошког и фитопатолошког порекла да би се утврдила прогноза напада и правовремено планирале и организовале одговарајуће заштитне мере.

Приоритети одрживог газдовања ловним подручјима су значајно повећање бројности, полне и старосне структуре популација ситне, пернате и крупне дивљачи у складу с бонитетом станишта, интензивнија контрола бројности и смањење улова и очување ретких и угрожених врста ловне дивљачи.

2.3.4. Развој туризма

Дунав представља један од примарних туристичких простора Србије који интегрише три туристичка кластера (Војводину, Београд и југоисточну Србију), односно повезује више дестинације са различитим учешћем целогодишње туристичке понуде. Дунав је најзначајнији туристички пловни правац који је потребно уредити и опремити за пловидбу и наутички туризам и на ком је потребно установити тематске путеве/туре као што су: наутички пут, пут културе, вински пут, римски лимес, ритови Подунавља, аде и спродови Дунава, градови и паланке на Дунаву, народи/живот и обичаји на Дунаву.

Са аспекта туристичког развоја Дунав је могуће посматрати као три специфичне просторне целине које се мођусобно прожимају и диференцирају према следећим доминантним карактеристикама:

- **Горње Подунавље, као претежно еколошка зона** (на сектору Бездан-Бешка-Нови Сад) развој ће примарно заснивати на туристичкој валоризацији биодиверзитета. Ова зона представља очувано аутентично Подунавље, богато ритским зонама, рукавцима, каналима и акваторијумима значајних површина¹². У овој зони развијаће се портфолио састављен од следећих међународно конкурентних туристичких производа: 1) комплекс **наутике и бродског туринга** (односно свих видова рекреативне пловидбе, као и крузинга на пловном путу и линијске пловидбе), 2) **специјални интереси** (бициклизам, јахање, чун-сафари, лов, риболов, фото сафари и друге сличне активности у амбијенту старих ритских шума и трстика, станишта царског јелена, срна, дивљих свиња, дивљих мачки, најбројнијих врста птица и изобиља речне рибе); 3) **рурални туризам** приобалних села и салаша са својом мултиетничком понудом; 4) **здравствени (Spa, Wellness) туризам** у Јунаковић Бањи недалеко од Апатина (где се налази марина и пристан за путничке бродове); 5) **градски туризам** у непосредном окружењу (Апатину, Сомбору, Новом Саду); и 6) **догађаји** (фестивал EXIT), пословни + МИС-е производи, као и планине и језера (део НП Фрушка Гора). У овом сектору ударну тачку, на улазу Дунава из Мађарске у Србију, представља зона коју чине - зимовник Барачка са могућим сидриштем, пристаном и Марином, улаз у Велики и Мали канал хидросистема ДТД, мост преко Дунава - веза Бездана и Батине у Хрватској, и изузетно архитектонско здање музеја Батинске битке, које би могло прихватити и функцију приоритетног визиторског центра (центра добродошлице) Дунава на овом улазу у Србију. Мастер планом развоја туризма Горњег Подунавља дат је сет атрактивних програма везано за активирање Карапанце, Моношторског рита, Бајског канала и села Бачки Брег, Колут, Бездан са Бањом, Бачки Моноштор са термалним водама и Купусина. Ритске зоне Карапанце, Моношторског и Апатинског рита представљају организована ловишта са репрезентативним ловачким кућама. Озбиљнији развој туризма у овом сектору могућ је једино у спрези са Хрватским ритским зонама суседног Копачког рита и Националног парка Драва-Дунав на Мађарској територији. Овом сектору припада и Карађорђево које представља ексклузиван комплекс и који би повезивањем са наутичким путевима Дунава значајно допунио туристичку палету овог сектора Дунава. Низводно се налази Бачка Паланка са планираном Марином и резерватом Тиквара. Низводно од Новог Сада до моста Бешка протеже се ритска зона

¹² Овај сектор у највећој могућој мери угрожава шумарство актуелним начином газдовања (заменом аутохтоних шума брзорастућим канадским тополама, шумским путевима без водопроста кроз ритове, недовољном бригом о ритским јеленима и др.)

Ковиљског рита. Наведени сектор Дунава од Илока преко Дунава на линији Бачке Паланке па до Чортановца и Бешке десном обалом прати национални парк Фрушка Гора.

- **Средње Подунавље, као претежно урбано-индустријска зона** (на сектору Бешка-Нови Сад-Голубац). Представља зону са изразитом тенденцијом развоја привреде, али и туризма. Овај потез се може назвати "Дунавска ривијера Србије" (јер се протеже у укупној дужини од 220 km тока Дунава у оквиру којих је и "Сребрно језеро". Десну обалу овог сектора Дунава обележавају викенд насеља која су запосела готово све атрактивне локације и која се прожимају се руралним насељима од Чортановца до Голупца. Туристичка понуда је неорганизована и ван комерцијалних и тржишних токова¹³. Циљ је да се сви постројећи објекти кроз одговарајући систем организовања ставе у комерцијалну функцију по принципу партнерског односа јавног, приватног и цивилног сектора, којим би се скинули трошкови одржавања и друге финансијске обавезе садашњим власницима и обезбедио њихов део од добити из оствареног промета-профита. Јавни сектор би инфраструктурном логистиком елиминисао негативне еколошке утицаје углавном импровизованих излива фекалних вода у Дунав. Саобраћај у приобаљу (пловни и аутобуски) могао би дорпирати да овај сектор Дунава постане веома атрактиван за веће градове. Лево обалу овог сектора Дунава чине углавном, осим Титела и Панчева, сеоска насеља са руралним и еколошким атрактивним зонама као што су: Ковиљски рит, Крчединска ада, ушће Тисе са форландима према Дунаву и везом за највећи рибањак Европе Бело Блато/Ечка и строги природни резерват Царска Бара и Стари Бегеј, низводно се налази каналска веза Дунава и Тамиша са Карашом, Чента, Ковачица и рибањак "Мика Алас" - Велико Блато, Ада Чапља са Јојкића Дунавцем, Ушће Тамиша код Панчева, Ивановски Дунавац, Црна Бара код Ковина и Лабудово окно са Делиблатском пешчаром у залеђу, Дунавска Венеција код Беле Цркве са излазом система Д.Т.Д. и ушћем Нере на Румунској граници. Рурални туризам леве обале Дунава у овом сектору, тамо где је могућ, представља посебан изазов. Изузетан значај у активирању потенцијала за развој туризма овог дела Дунава има локално, реонска и секторска редовна пловидба, која може добити статус "мале беле флоте". Потенцијале чине и бројне аде које су аутентични еколошки простори са мноштвом плажа и спрдова, који такође нуде изузетне услове за рекреацију, мали рекреативни пловни путеви са прихватним пунктовима, као и бициклическе стазе са обе стране Дунава, представљали би директну инфилтрацију међународног туристичког тржишта у овај сектор Дунава.
- **Доње Подунавље, као претежно историјска зона** (на сектору Голубац-ушће Тимока). Ова зона представља претежно зону Ђердапске клисуре са националним парком Ђердап, хидроенергетским и пловидбеним системима Ђердап 1 и 2 и бројним културно-историјским вредностима (Лепенски вир, бројни још неистражени археолошки локалитети; остаци Римског лимеса, Трајанова табла, Трајанов мост, тврђава Дијана, Византијско-Српски утврђени градови Смедерево, Рам, Голубац и др.). Језерски амбијент Ђердапског језера пружа пуну сигурност пловидбе свим наутичким пловним јединицама и то је за наутуку једна до најатрактивнијих зона Дунава коју и крузинг бродови све интензивније користе. Потенцијал представља и повезивање са атрактивном понудом у непосредном окружењу Дунава (као што су пимнице у Неготинској крајини, манастири и пећине у Хомољу, пут Римских царева од Лимеса преко Гамзиграда до Ниша и др).

Пропозиције развоја наутичког туризма

Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама дефинисани су прописи који се односе и на крузинг бродова и бродове линијске пловидбе (сигнализација на међународном пловном путу, коришћење пристаништа и лука и др). Међутим, рекреативна пловидба у водама Дунава кроз Србију још увек је нерегулисана.¹⁴

У циљу иницирања основног наутичког пута Дунавом кроз Србију дефинисани су конкретни критеријуми избора локација наутичких пунктова, који су везани за фазе развоја туризма, и то.

- **у I фази:** време путовања; ослонац на инфраструктуру урбаних средина и ослонац на надлежне службе за пловидбу: *дистанце* у функцији времена путовања средње брзих, најбројнијих, наутичких јединица (20-30 km/h); *време путовања* у функцији карактеристика пловног пута – брзине и типа водотока (речни, језерски) и хидролошког режима у функцији годишњег доба (велике, нормалне и мале воде); *урбане агломерације* као претпоставка инфраструктурне опремљености, организованих постојећих служби од интереса за наутичаре и већ уходане

¹³ Један од првих непосредних задатака у имплементацију овог просторног плана био би мастер план "Дунавске ривијере" са свим релевантним подацима о расположивој материјалној бази за развој специфичног вида домаћинског/викендашког туризма укомпонованог у портфолије туристичких производа конкретних реона.

¹⁴ Учињен је покушај установљивања стандарда сагласно међународним стандардима и искуствима кроз пројекат основни наутички пут Дунавом кроз Србију (1985 министарство трговине, туризма и услуга) који је припремио МНФ "Дунав река сарадње".

туристичке понуде конкретних места; *садржајне туристичке понуде у окружењу* (ритови, аде, спрудови, ловишта, риболовне зоне, салаши, чарде, зимовници, марине, културно-историјске знаменитости, традиционалне манифестације, градови-култура, забава, трговина, историја);

- **у II фази:** атрактивности туристичке понуде приобаља и акваторија, који се могу дефинисати кроз наменске „пакете” и то: културолошко-историјски (од праисторије до данашњих дана), еколошко-истраживачки (од фото-сафарија до истраживачких станица), спортско-рекреативни (од такмичења до забавних манифестација), етно-гастрономски (од традиционалних манифестација до берби и винских тура), ловно-риболовна (од високе трофејне дивљачи до патака и спортског риболова са такмичењима); и
- **у III фази:** путем анкета посетилаца утврђиваће се мотивисаност потенцијалне клијентеле, што ће директно утицати на осмишљавање и развој конкретне понуде на бројним локалитетима. Са аспекта мотивисаности постојаће два опредељења наутичара: прво - транзит кроз наше воде Дунава у кретању ка неким даљим дестинацијама, као што је Делта Дунава или пролаз ка Црном мору, Кијеву и Северно-европском наутичком путу; друго - циљни доласци управо у наше воде Дунавом, ради обилска Ђердапске клисуре као примарног дунавског феномена, посета заштићеним природним добрима, ритовима или културном наслеђу као што су Лепенски Вир, Винча, Винимацију и др.

У зависности од мотивисаности туриста, за наутичке пунктове је могућа подела на:

- *наутичко транзитне пунктове* – који представљају прихватне објекте наутичког туризма ослоњене на инфраструктуру приобалних градова у функцији међудистанци/времена путовања – задржавање 1 ноћ/дан; основне функције су: безбедно преноћиште, комплетно снабдевање, комплетне информације и комплетан сервис;
- *наутичко транзитне – циљне пунктове* – који представљају велике градске центре у приобаљу са прихватним објектима наутичког туризма; поред доступности основних функција, наутичари желе да упознају град, народ, културу и обичаје (задржавање 2-4 дана) као и културно-историјске споменике у приобаљу (задржавање неколико сати до 1 дан);
- *наутичко циљне - сафари зоне* - које представљају подручја специјалних интересовања које могу бити циљ путовања (задржавање више дана): ритови као последње оазе аутентичног Подунавља са ексклузивном еколошком туристичком понудом (поред доступности основних функција неопходне су и посебне службе изнајмљивања чунова, теренских и путничких возила, бицикла, мотоцикла, јахаћих коња, запрега, риболовне и ловачке опреме; задржавање до 15 дана); аде и спрудови као места дневних и вишедневних везова на реци без основних функција и др.

Критеријуми за избор приоритетних локација на наутичком путу су: пограничне локације; места укрштања коридора VII и X; близина главног града Републике и Покрајине; ушће већих притока Дунава; улази у систем ДТД; преводнице на Дунаву.

Концептом Просторног плана дефинисано је:

- (1) 10 најзначајнијих локација на Дунаву са аспекта наутике и то: **Барачка** (улаз Дунавом у Србију из Мађарске и излаз из Србије, и веза Дунава са каналском мрежом ДТД и Сомбором); **Прахово** (излаз Дунава из Србије у Бугарску и улаз из Бугарске и ушће Тимока); **Бешка** (тачка укрштања Дунава - коридора VII и аутопута - коридора X. могућност поринућа и извлачење наутичких пловила из Средње и Северне Европе); **Нови Сад** - покрајински центар и тачка укрштања Дунава са каналском мрежом ДТД); **Београд** (Главни град Србије – тачка укрштања Дунава и Саве, Аеродром - RENT-a Boat и др.); **Панчево** (ушће Тамиша); **Смедерево** (Дубравица тачка укрштања Дунава и Мораве); **Стара Паланка** (km 1080 - веза канала ДТД на Дунаву-Караш, контакт са Нером и Румунском границом); **Хидроелектрана Ђердап I** (преводница); и **Хидроелектрана Ђердап II** (преводница);
- (2) 46 сеоских насеља у непосредној приобалној зони Дунава као потенцијалних наутичко-туристичких пунктова и то: Богојево, Жива, Бачко Ново Село, Челарево, Бегеч, Футог, Сусек, Ковиљ, Гардиновци, Чортановци, Крчедин, Сурдук, Белегиш, Стари Бановци, Нови Бановци, Чента, Велико Село, Винча, Ритопек, Брестовик, Иваново, Рам, Затање, Кисељево, Винци, Усије, Брњица, Босман, Бољетин, Мосна, Голубиње, Сип, Давидовац, Костол, Велика Врбица, Ртково, Вајуга, Милутиновац, Велесница, Грабовица, Купусиште, Слатина, М. Каменица и Кусјак;¹⁵





¹⁵ Регистровано је и више викенд насеља као наутичких пунктова: “Корушка”, km 1280; “Черевичка скела”-Футог, km 1272; “Камењар”, km 1265; “Субић” - Дунавац, km 1249; Чортановци, km 1237; Бешка, km 1232,5; “Обала Дунава” - Белегиш, km 1200,5.; и др.


- (3) 11 насеља градског карактера у непосредној приобалној зони Дунава као потенцијалних наутички-туристичких пунктова и то: Черевих, Беочин, Сремска Каменица, Стари Сланкамен, Батајница, Дубравица, Добра, Текија, Доброво, Михајловац и Радујевац;
- (4) 18 градова у непосредној приобалној зони Дунва као наутички-туристичких пунктова и то: Апатин, Бачка Паланка, Нови Сад, Петроварадин, Сремски Карловци, Тител, Земун, Београд, Панчево, Ковин, Гроцка, Смедерево, Костолац, Велико Градиште, Голубац, Доњи Милановац, Кладово, Брза Паланка и Прахово;
- Комплекси градова - репрезентата народа, културе, историје и то: Нови Сад-Петроварадин-Сремски Карловци; Београд-Земун-Панчево; Смедерево-Велико Градиште-Голубац.

Предлог локација прихватних пунктова у I фази уређења основног наутичког пловног пута Дунавом

Избор локација у првој фази уређења основног наутичког пута Дунавом кроз Србију извршен је применом следећих критеријума: међурастојање места са аспекта дневних кретања/пловидбе, потреба за обезбеђењем снабдевања пловних објеката горивом (бензин, дизел, плин) и другим потребама пловила и посада/туриста, као и садржајном туристичком понудом окружења у радијусу 20-30 km од конкретног прихватног пункта (Табела III-2). Локације и правила уређења ових прихватних пунктова ће се ближе утврдити Нацртом Просторнох плана Снабдевање горивом (према аустријским искуствима) је прихватљиво на 5-7 часова вожње, односно на 130-160 km дистанце пумпи за горива (при брзини пловидбе 20-30km/h). У наредним фазама развоја наутике број опремљених прихватних пунктова са станицама за гориво ће се повећати.

Табела III-2 Оквирне локације наутичких прихватних пунктова - I фаза

8 km	Граница Мађарске	пунктови у функцији наутичког пловног пута			8 km
	Барачка	привезиште/зимовник	1426 km		
24 km	Апатин	марина	1401 km		
33km	Богојево	пристан/сидриште	1368 km		124 km
44 km	Бачко Ново Село	пристан	1319/1322 km		
21 km	Бачка Паланка	марина "Тиквара"	1299/1301 km		
44 km	Нови Сад	марина	1257 km		
42 km	Тител/Сланкамен	пристан	1215 (+8 - Tisa) km		133 km
5 (+8) km	Чента	пристан/марина "Караш"	1210 km		
42 km	Београд	Неколико марина "Дорћол", "Југославија" и др.	1168-1171 km		
14 km	Панчево	пристан/сидриште/зимовник	1154 km		
10 km	Винча *	пристан/брод.туриз.	1144 km		
28 km	Смедерево	пристан, сидриште	1116 km		
5 km	Ковин	марина	1111 km		109 km
6 km	Дубравица/Морава	сидриште	1105 km		
10 km	Костолац	привезиште	1095 km		
17 km	Рам и Стара Паланка	пристан/марина	1078 km		
19 km	Велико Градиште	привезиште/сидриште/зимовник	1059 km		
19 km	Голубац	привезиште	1040 km		129 km

33km					
15km	Лепенски вир	пристан	1007 km		
36 km	Доњи Милановац	марина/сидиште	992 km		
22 km	Текија	пристан	956 km		
51 km	Кладово	марина	934 km		
22 km	Брза Паланка	пристан	883 km		85 km
16 km	Прахово	привезиште/сидриште/зимовник			
	Граница Бугарске		845 km		

Предлог приоритетних пунктова у функцији наутничког пловног пута је усаглашен са "Студијом мреже марина на Дунаву у АП Војводини".. По потреби ће се, у току израде Нацрта Просторног плана, извршити додатно усклађивање са макролокацијама марина на Дунаву из Студија..

2.3.5. Развој рударства

Планско опредељење јесте одрживо коришћење енергетских минералних сировина на подручју Плана, које ће се усклађивати са општом концепцијом коришћења минералних ресурса Републике Србије. Одрживо коришћење минералних сировина засниваће се на:

- Стварању услова за знатно интензивније и комплексније коришћење истраженог и билансираног минералног богатства;
- Интензивирању геолошких истраживања у утврђеним перспективним подручјима;
- Принципу минимизирања техногеног отпада и његове трансформације у техногену сировину која се користи у одговарајућем производном процесу;
- Санирању деградиране (загађене, девастиране) површине око постојећих рударских објеката (одлагалишта из рударских радова, флотација, и др.) и развоју пројеката који минимално угрожавају животну средину, применом тзв. „зеленог инжењерства“ и „технологије без или са минимумом отпадака“;
- Стимулисању рударства малих капацитета, односно оптималног коришћења малих лежишта, што је посебно интересантно код злата и квалитетнијег грађевинско-техничког камена;
- Стратегији и дугорочним плановима образовања потребних кадрова за геолошка истраживања, рударство и друге релевантне струке, имајући у виду и локалне образовне инситуције и структуре;
- Дугорочној стратегији давања истражних права и, првенствено, концесија за истраживање и експлоатацију минералних сировина, полазећи од републичких и локалних интереса и услова заштите животне средине.

2.4. САОБРАЋАЈ И ИНФРАСТРУКТУРНИ СИСТЕМИ

2.4.1. Саобраћај (и гранични прелази)

Полазећи од стратешких приоритета формулисаних у Предлогу Просторног плана Републике Србије и пројеката оцењиваних и ранжираних у Генералном Мастер плану саобраћаја, дефинисана је концепција развоја саобраћајне инфраструктуре на подручју Просторног плана.

Концепција развоја путне инфраструктуре обухвата:

- комплетирање обилазница око Београда – сектори: Батајница-Добановци, Орловача-Бубањ Поток и Бубањ Поток-Винча-Панчево (са изградњом путно-железничког моста преко Дунава);
- реализација северне обилазнице око Београда (транзитна веза која спаја државне путеве I реда: М – 1 (Е-70), М – 1.9 (Е70) и М – 22), са планираним мостом преко Дунава између Земунa и Борче;
- изградња новог железничко-друмског моста у Новом Саду, приближно на месту бившег "Жежељевог" моста;
- реализација Банатске магистрале – на потезу од границе са Румунијом, преко Панчева до Ковина (државни пут I реда М – 24);

- реализацију источне магистрале – на потезу од Кикинде (веза са Румунијом), преко Вршца ка Белој Цркви (траса државног пута I реда М – 7.1), и даље ка Банатској Паланци одакле се новим мостом преко Дунава успоставља веза са Неготином и Тимочком Крајином (приближно у коридору постојећих државних путева I и II реда (R – 115.1, R – 105 и M – 24);
- у перспективи изградња коридора државног пута I реда, (аутопутски коридор) Ђердап II - Зајечар – Ниш (државни пут I реда М – 25), односно у првој фази доградња и изградња постојећих деоница;
- реализација нове деонице регионалног пута, спајањем постојећих државних путева I и II реда и локалних путева, од Шалинца до Костолца (око 10 km), чиме би се повезала насеља и добио јединствен коридор дуж десне обале Дунава од Београда до до Неготина;
- рехабилитација и реконструкција и довођење на законом прописани ниво постојећих деоница мреже државних путева I и II реда и локалних путева.

Концепција развоја железничке инфраструктуре обухвата:

- реализацију деонице магистралне пруге која је део коридора X, а пружа се паралелно Коридору VII на сектору од Ресника ка Раљи;
- реализацију магистралне пруге Београд – Панчево – Вршац;
- реализацију пруге I реда од Ниша, преко Зајечара до Прахова;
- реализацију пруге (магистралне) која је део БЖЧ-а на сектору од Белог Потока, преко Винче до Панчева са изградњом моста преко Дунава (заједно са путним);
- рехабилитацију и реконструкцију појединих деоница мреже магистралних, регионалних и локалних пруга
- разматрање могућности изградње железничког моста преко Дунава код Ковина којим би се спојиле железничке пруге на левој и десној обали, као и колосечне везе између аеродрома „Никола Тесла“ у Београду и БЖЧ-а (уз израду одговарајуће студијско – техничке документације).

Концепција развоја аеродрома обухвата: проширење и модернизацију аеродрома „Никола Тесла“ у Београду (уз могућност да добије и својства интерконтиненталног аеродрома уколико се покаже оправданим); и развој мрежа регионалних аеродрома са локацијама од значаја за непосредно окружење подручје Плана у: Батајници, и условно у Бору (и Вршцу).

Промоција и развој бициклистичког саобраћаја у коридору „Eurovelo 6“ представља један од приоритета (кроз све дунавске земље од Северног до Црног мора), који се на подручју Просторног плана пружа кроз Бачки Брег, Сомбор, Богојево, Бачку Паланку, Нови Сад, Београд, Ковин, преко Голупца дуж Ђердапске магистрале ка Неготину и даље ка Бугарској са алтернативним улазима ка НП „Ђердап“, меандрима Дунава, археолошким локалитетима и др.

Концепција изградње интермодалних центара обухвата:

- формирање Логистичке платформе Београда: на простору градова Београд¹⁶, Смедерево и Панчево преко три интермодална терминала и аеродрома „Никола Тесла“ (коридори X и VII);
- Локацију Новог Сада, где се може формирати терминал на ком ће се остварити веза друмског, водног и железничког саобраћаја (коридори X и VII); и
- Локацију Прахова, где се може формирати терминал на ком ће се остварити веза водног и железничког саобраћаја; и
- комплетирање мреже интермодалних центара изградњом малих терминала у местима у којима се налазе корисници који генеришу одговарајуће токове роба; терминали морају бити лоцирани и пројектовани у близини укрштања важне транспортне инфраструктуре (друм-железница-река) уз флексибилност и могућност проширења у складу са потребама тржишта.

Концепција развоја граничних прелаза пратиће развој путне инфраструктуре. Посебан значај имаће речни прелази (Бездан-Мохаџ; Велико Градиште-Belo Breška, Голубац-Moldava Veke, Доњи Милановац-Svinjica, Текија-Oršava, Кладово-Tumu Severin, Прахово-Portile de Fier 1), који ће се уређивати у склопу пратећих садржаја пловног пута, уз развој нових функција (речни фериботи, информативни туристички пунктови и др.).

2.4.2. Енергетска инфраструктура и обновљиви извори енергије

¹⁶ Између 14 локација у Београду, најповољније могућности за развој тзв. „суве луке“ пружа простор између станице железничког чвора „Београд – Ранжирна“ и пута Београд – Обреновац на Макишком пољу, M – 19.

Експлоатација у Костолачком угљеном басену на површинском копу „Дрмно” ограничена је на 280 мил. t угља, што уз пројектовани капацитет од 9 мил. t омогућује експлоатациони век од 31 године и задовољава потребе ТЕ „Костолац А“ и „Б“ до 2020.године. За стварање услови за изградњу додатних 350 MW у ТЕ „Костолац Б“, што је предвиђено на бази споразума и кредита са Владом Републике Кине потребно је проширити производњу за 3 милиона t угља годишње, тако да је планирана производња ПК „Дрмно” 12 милиона тона угља годишње.

Значајне количине преосталих резерви лигнита у лежишту „Ћириковац“ (Б+Ц1 \cong 119 мил. тона) и врло повољни геолошки услови фаворизују подземну експлоатацију применом нових технологија и савремене опреме. Овде би се у релативно кратком року могло започети са експлоатацијом, након припреме потребне документације. Могуће је остварити годишњи капацитет од око 2 мил. t ровног угља, а век експлоатације лигнита износио би око 60 година. Овај енергетски потенцијал био би основа за изградњу савремених индустријских и енергетских капацитета на подручју Костолачког угљеног басена.

Развој преносне мреже на подручју пловног пута Дунав пратиће раст потреба за електричном енергијом. Основе дугорочног плана развоја електропреноса у Србији, садржане су у „Студији перспективног развоја преносне мреже Србије до 2020. године“ и „Плану развоја преносног система“ који сваке године израђује оператор преносног система (ЈП „ЕМС“) за наступајући петогодишњи период. Највећи део инвестиција до 2014. године посвећен је рехабилитацији и унапређењу преносног система, изградњи нових водова 400 kV, 220 kV и 110 kV, изградњи нових интерконективних веза 400kV са суседним системима, изградњи прикључака 110 kV за кориснике преносног система, изградњи трансформаторских станица 400 kV и 220 kV и замени великих трансформатора снаге 400 kV и 220 kV са новим јединицама.

Укупни привредни и демографски развој Републике Србије диктираће потребу за евентуалном изменама и корекцијама траса постојећих ДВ-а 110, 220 и 400 kV на подручју пловног пута, као и могуће адаптације и санације ради повећања сигурности и безбедности рада постојеће мреже.

Потписани меморандум о изградњи транспортног гасовода „Јужни ток“ преко територије Републике Србије у дужини од око 400 km, капацитета минимум 30 милиона m³/дан природног гаса треба да се реализује до 2015. године чиме ће се остварити и други правац снабдевања. Правац који ће магистрални гасовод „Јужни ток“ имати у Србији и у зони пловног пута Дунав биће дефинисан студијом изводљивости која ће бити завршена током 2010. године, док ће изградња почети највероватније 2011. године.

Већ дужи низ година предвиђа се градња гасовода за Источну Србију. Снабдевање општина источне Србије природним гасом је тесно повезано са реализацијом снабдевања из правца Бугарске (магистрални гасовод Софија-Димитровград-Ниш или магистрални гасовод „Јужни ток“), јер то обезбеђује потребне техничке услове за гасификацију тог подручја. То би се остварило изградњом магистралног гасовода Ниш-Књажевац-Зајечар-Вражогрнац, који се рачва на два магистрална крака: Вражогрнац-Бор и крака Вражогрнац-Неготин-Прахово; и од магистралних огранака гасовода, крак од Бора према Мајданпеку односно Доњем Милановцу и крак од Прахова према Брзој Паланци и Кладову.

За снабдевање подручја пловног пута Дунав вероватнија је варијанта разводног гасовода Осипаоница-Пожаревац-Кучево-Мајданпек-Доњи Милановац са огранцима према Голупцу, Петровцу и Жагубици. Тај разводни гасовод се налази у припремној фази идејног пројектовања и израде претходне студије оправданости, тако да се његова изградња може предвидети у периоду око 2015. године.

Постоји могућност градње подземног складишта гаса на локацији Острово што ће у наредном периоду захтевати додатна истраживања могућег капацитета и производње.

Постоји могућност изградње објекта за прераду сирове нафте и производњу квалитетних нафтних производа на реци Дунав, уз неопходну усаглашавање са организацијама и јавним предузећима која користе или одговарају за уређење приобаља Дунава и уз детаљне и аргументоване претходне студије утицаја на животну средину, и о економској оправданости изградње.

У случају да се реализује изградња објекта за прераду сирове нафте на Дунаву, биће омогућена и изградња нафтовода и продуктовода. То би омогућило повећање транспорта нафте ЈП „Транснафте“, јер би било потребно саградити нафтовод за пун капацитет потенцијалне рафинерије у дужини од око 30 km.

Перспектива примене ОИЕ огледа се у централизованог производњи електричне и топлотне енергије већих капацитета и у децентрализованог производњи топлотне енергије (сагоревањем биомасе и сакупљањем сунчевог зрачења) и електричне енергије за задовољење потреба локалних потрошача

(изградњом МХЕ снаге до 10 MW и ветроелектрана снаге до 1 MW).Процена је да на ширем подручју Просторног плана може да се изгради преко 20 малих хидроелектрана укупне инсталисане снаге веће од 10 MW и годишње производње од око 30 GWh, а могуће је и коришћење већих равничарских река применом принципа традиционалних воденица на баржама са воденим точком.

Најпогодније локације за изградњу ветроелектрана налазе се у јужном Банату, планинским областима Источне Србије и Тимочној крајини. Постоји више локација у обухвату или непосредном окружењу Просторног плана на којима су извршена или се још увек врши мерење и асимилација ветра, а за планиране ветроелектране је урађена или се ради планска документација (Табела III-3)

Табела III-3 Пројекти ветроелектрана у обухвату и окружењу Просторног плана

Општина/град	Назив пројекта (ветроелектране)	Снага у MW	Активности
Ковин	Баваниште	194	Усвојен ПДР
Инђија	Инђија	20	Усвојен ПДР
Ковин	Чибук 1	171	ПДР у фази усвајања
Панчево	Чибук 2	129	Потписан уговор о изградњи са општином
Панчево	Бела Анта	170	Потписан уговор о изградњи са општином
Кладово	Кладово	40	Почетак израде ПДР-а
Бела Црква	-	-	Врше се мерења
Неготин	-	-	Врше се мерења
Шид	-	-	Врше се мерења
Тител	-	-	Врше се мерења
Велико Градиште	-	-	Врше се мерења
Неготин	-	-	Врше се мерења
Панчево	Долово	20	Потписан протокол о изградњи са општином

Најповољнији простор за експлоатацију соларне енергије је на потезу од Пожаревца до Неготина са процењеним потенцијалом од 5,4 до 5,6 kWh/m², док је од Бездана до Пожаревца нешто слабијег потенцијала од 5,2 до 5,4 kWh/m².

Значајни су потенцијали за коришћење биомасе за: загревање простора у домаћинствима и зградама коришћењем брикета и пелета од биомасе; производња електричне енергије; даљинско грејање коришћењем биомасе као енергента (анализирају се топлане: Бор, Мајданпек, Кладово, Неготин и Пећинци). На територији Војводине очекују се велике инвестиције у биогаз у наредних 10 година.

Сакупљање депонијског гаса и производња електричне енергије могућа је на градским депонијама у Винчи (1.600 t отпада/дан) и Новом Саду (400 t/дан), те у Апатину, Смедереву, Кладову, Неготину. Перспективно је потребно размотрити могућности експлоатације биогаза из отпадних вода.

Геотермални извори се још увек недовољно користе за задовољење топлотних потреба (сем бање Јунаковић, 4 km од Апатина и обале Дунава, за балнеолошке сврхе, рекреацију и здравствене услуге). У близини подручја Плана постоји одређен број геотермалних извора на којима су вршена прелиминарна истраживања и то: Авала, Гроцка, Инђија, Југово и Пожаревац које даље треба испитивати. Ови потенцијални локалитети имају изузетне перформансе у погледу термичких градијената и очекује се њихова експлоатација у наредном периоду.

Концепција просторног развоја енергетске инфраструктуре заснива се на:

- изградњи ДВ 110kV „Мајданпек 2-Мосна“, ДВ 110kV „Мосна-ХЕ Ђердап 2“ и ТС 110/35kV „Мосна“, ТС 110/20 kV „Инђија 2“ са прикључним ДВ 110 kV;
- изградњи ТС 110/20 kV „Победа“, „Ковил“, „Ср. Карловци“, „Бездан“, „Ветерник“ са прикључним ДВ 110 kV: ДВ 110 kV ТЕ-ТО „Нови Сад“-ТС „Победа“; ДВ 110 kV ТС „Победа“-ТС „Ср. Карловци“; ДВ 110 kV ТС „Нови Сад 6“-ТС „Петроварадин (Победа)“; ДВ 110 kV ТС „Нови Сад 6“- ТС „Ср. Карловци“; ДВ 110 kV до ТС „Ковил“; ДВ 110 kV до ТС „Бездан“; ДВ 110 kV до ТС „Ветерник“;
- доградњи постојећих објеката ТС 400/220/110kV „Смедерево 3“ и изградња далеководна 400kV за увођење у ТС „Смедерево 3“;
- реконструкцији далеководна ДВ 400kV „Београд 8-Панчево“, ДВ 220kV „Београд 8-ХИ Панчево“, ДВ 110kV „Београд 3-Костолац“ и ТС 110/35kV „Пожаревац“;
- изградњи новог комбинованог гасно-парног котла за комбиновану производњу електричне и топлотне енергије у кругу постојеће „ТЕ-ТО Нови Сад“ електричне снаге 480 MW и топлотне снаге 300 MW;
- постепеном гашењу 35 kV и 10 kV напонског нивоа и прелазак на 20 kV и 0,4 kV напонски ниво, уз задржавање свих постојећих 35 kV и 10 kV објеката и водова и њихово прилагођавање раду на 20 kV напону;

- изградња гасовода „Јужни ток“ који ће се укрштати са коридором пловног пута;
- изградња гасовода „Подземно складишта гаса Итебеј-Београд Југ“, који ће се укрштати са коридором пловног пута;
- ГМРС „Планта“ у близини будућег моста на краку аутопута од Бубањ Потока ка Панчеву;
- изградња гасовода за повезивање са Хрватском (код Сотина) паралелно са постојећим нафтоводом ЈА-НА - који ће се укрштати са коридором пловног пута;
- изградња планираног гасовода за гасификацију општине Тител са ГМРС „Тител“;
- изградња планираног гасовода за гасификацију општине Бач са ГМРС „Бач“;
- изградња планираног гасовода за Беочин - који ће се укрштати са коридором пловног пута на подручју Футог-Беочин;
- изградња планираног гасовода средњег притиска по Панчевачком мосту код Београда;
- изградња разводног гасовода Острово-Смедерево (из гасног лежишта Острово за потребе железаре „Смедерево“);
- изградња разводног гасовода Острово-ТЕ „Костолац“ за супституцију мазута и подршку ватре у ТЕ „Костолац“;
- изградња система продуктовода Панчево-Смедерево-Јагодина-Ниш; Панчево-Нови Сад; Панчево-Београд; Нови Сад-Сомбор са пратећим објектима: блок станицама, терминалима са пумпним станицама, надзорно управљачким и комуникационим центрима, те одређеним складишним простором у Панчеву, Смедереву, Јагодини, Нишу, Новом Саду, Сомбору и Београду;
- изградња планираног Паневропског нафтовода од Беле Цркве до Панчева затим уз трасу постојећег нафтовода ДН-1 до границе са Хрватском, на Дунаву код Бачког Новог села;
- изградња складишног простора за сирову нафту од 40.000 m³ у Новом Саду и 60.000 m³ у Панчеву;
- потенцијална изградња ТЕ-ТО Ковин, на простору угљеног басена Ковин, по претходном утврђивању приоритета између експлоатације и прераде угља и заштите изворишта регионалног система водоснабдевања;
- потенцијална изградња Хидроелектране "Нови Сад" код Беочина предвиђене инсталисане снаге 130MW, која је условљена сагласношћу Хрватске и очувањем влажних станишта;
- потенцијална изградња реверзибилне хидроелектране „Ђердап 3“;
- веће коришћење ОИЕ путем малих хидроелектрана (МХЕ), сунчеве и геотермалне енергије, биомасе и ветра.

Приоритети изградње објеката и водова енергетске инфраструктуре су:

- изградња ДВ 110kV „Мајданпек 2-Мосна“, ДВ 110kV „Мосна-ХЕ Ђердап 2“ и ТС 110/35kV „Мосна“, ТС 110/20 kV „Инђија 2“ са прикључним ДВ 110 kV;
- доградња постојећих објеката ТС 400/220/110kV „Смедерево 3“ и изградња далековода 400kV за увођење у ТС „Смедерево 3“.
- реконструкција далековода ДВ 400kV „Београд 8-Панчево“, ДВ 220kV „Београд 8-ХИ Панчево“, ДВ 110kV „Београд 3-Костолац“ и ТС 110/35kV „Пожаревац“.
- изградња новог комбинованог гасно-парног котла за комбиновану производњу електричне и топлотне енергије у кругу постојеће „ТЕ-ТО Нови Сад“ електричне снаге 480 MW и топлотне снаге 300 MW.

2.4.3. Телекомуникациона инфраструктура

У области телекомуникационе инфраструктуре предвиђа се:

- Побољшање постојећег стања: осавремењивање приступних мрежа, као и замена постојећих аналогних и застарелих дигиталних комутација (центра) новим дигиталним у свим насељима подручја Просторног плана где је то потребно. Овим се постиже укидање двојника, побољшава приступ интернету и мрежи за пренос података у свим местима у којима постоји телефонска мрежа;
- Изградња нових комутационих објеката у свим насељима и деловима насеља где сада не постоје;
- Изградња оптичких каблова за насеља у којима се граде комутације као и за постојеће комутације које немају оптичке каблове;
- Изградња оптичких каблова који су у плану Телекома Србије, и то на подручју општина/града: **Апатин:** МСАН Ромско Насеље; **Сомбор:** Сомбор-Бездан-гранични прелаз Бачки Брег; планирани прелаз на граничном прелазу Бездан-Дунав преко моста 51 Дивизије; **Опаци:** планирани прелаз преко моста код Богојева; **Бач:** Вајска-Бођани; **Бачка Паланка:** Бачка Паланка-Нова Гајдобра-Гајдобра;

Беочин: Нештин-Визић, Беочин-Черевих, Беочин-Беочин Село, Манђелос-Бегеч; Сремска Каменица-Боцке-Провалије-Беочин; **Нови Сад:** Нови Сад-Сателит 1-Бачки Петровац, Нови Сад-Сателит 3-Ветерник, Нови Сад-Зрењанин; Манђелос-Бегеч; **Ср. Карловци:** Петроварадин-Сремски Карловци; **Стара Пазова:** Стари Бановци-Стари Сланкамен; Стара Пазова (Старо Село)-Стари Бановци; **Ипђија:** Бешка-Чортановци-Велика Ремета; Нови Сланкамен-Сланкаменачки Виногради; **Град Београд:** Нова Пазова-Аеродром Батајница; Земун-Крњача, Земун-Борча; **Смедерево:** Н5 (Смедерево-Сеоне)-Н4а(Смедерево-Скобаљ), привод за БС СДУ13 (Удовике), привод за МСАН Плавинац 1, Смедерево-МСАН Плавинац 2, Н5(Смедерево-Ковин)-Н2а (Смедерево-Скобаљ), привод за МСАН Индустриска зона 1, привод за МСАН Индустриска зона 2; Смедерево-Пожаревац; **Пожаревац:** ОК Дубравица-Батовац-Шалинац, ОК Братинац-Брадарац-Кличевац; **Велико Градиште:** ОК Тополовик-Затоње; привод Средњево на ОК Велико Градиште-Голубац, привод Усије-Винци на ОК Велико Градиште-Голубац; **Голубац:** ОК Голубац-Д. Милановац (Дунавска магистрала) деоница Голубац-Брњица-Добра; ОК Голубац-Д. Милановац (Дунавска магистрала) деоница Добра-Бољетин, ОК Голубац-Д. Милановац (Дунавска магистрала) деоница Доњи Милановац-Бољетин; **Мајданпек:** ОК Д. Милановац-Сип (Дунавска магистрала) деоница ОК Мосна-Голубиње, Привод за МСАН Тополница; ОК Д. Милановац-Сип (Дунавска магистрала) деоница Голубиње-Текија-Сип; **Кладово:** Приводи за МСАН Купузиште, Река, Грабовица, Љубичевац, Милутиновац, Речица, Вајуга, Корбово, Ртково, Велика Врбица, Мала Врбица, Пернце, Дедиње, и водови Сип-Манасирица, Манасирица-Подвршка, Манасирица-Петрово Село, Петрово село-Текија; **Неготин:** ХЕ „Ђердап 2“-Прахово, Михајловац-Купузиште; Прахово-Радујевац, Душановац-Мала Каменица, Мала Каменица-Михајловац;

- Полагање оптичког кабла у заједнички ров са планираним продуктоводима у функцији надзора и управљања транспортним системом.
- Изградња руралног радиотелефонског система за насеља Мироч, Петрово Село и ређе насељена подручја осталих насеља;
- Изградња планираних базних станице мобилних оператера Телеком-МТС, VIP и Telenor;
- Дигитализација радио дифузне мреже;
- Доградња радио система пловног пута, лучких капетанија и система веза ХЕ Ђердап; и
- Строго поштовање забране сидрења, вађења песка и сличних активности у функцији одржавања пловног пута у зонама предвиђеним за телекомуникациону инфраструктуру.

Приоритети у области телекомуникација и поште су:

- замена аналогних телефонских централа и застарелих дигиталних централа као и укидање двојника;
- дигитализација радиодифузне мреже до 2010. године и замена постојећих репетитора
- изградња руралног радиотелефонског система за ређе насељене делове подручја;
- изградња оптичких каблова на релацијама: Голубац-Доњи Милановац и Доњи Милановац-Текија-Сип;
- изградња нове поштанске јединице на делу између Доњег Милановца и Текије; и
- увођење свих нових поштанских услуга у поштанском саобраћају, а нарочито проширење броја услуга у мањим насељима уз саму реку Дунав.

2.5. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРЕДЕЛА, ПРИРОДНИХ И КУЛТУРНИХ ДОБАРА

2.5.1. Заштита животне средине

Концепција заштите животне средине базирана је на односу заштите животне средине са реализацијом посебних намена пловног пута као инфраструктурног коридора. Заштита и унапређење квалитета животне средине оствариваће се спровођењем планских концепција и решења. Основна мера коју треба спроводити на целој територији коридора пловног пута је јединствени надзор над заштитом животне средине, уз стални мониторинг, посебно на тачкама које су означене као hot spot („крне тачке“, еколошки девастирана подручја) уз трајно решавање овог проблема применом санационих радова. Поред тога, неопходно је спровести и читав низ следећих **мера и смерница** и то:

1) Мере заштите подземних и површинских вода

- (1) унапређење квалитета водотокова до прописане класе квалитета, посебно на деоници Дунава од Бездана до Великог Градишта;
- (2) строга контрола постојећих извора загађења из индустрије и енергетике;
- (3) строга контрола промета и коришћења опасних супстанци на пловном путу, као и контрола расутих терета у зони лука, пристаништа и бродоградилишта;

- (4) препознавање и уклањање извора загађивања река: испитивањем квалитета отпадних вода и праћењем хаваријских загађења из индустрије и енергетике (према Закону о водама, чл. 106.); пречишћавањем отпадних вода до нивоа који одговара ГВИ, односно до нивоа којим се не нарушавају стандарди квалитета животне средине реципијента (према Закону о водама, чл. 99.); успостављањем система интегралног управљања отпадом на територијама свих општина у складу са планским решењима; спречавањем одрањања и спирања смећа у Дунав са постојећих сметлишта до њиховог затварања и ремедијације; и рационалном и стручном употребом пестицида и вештачких ђубрива на подручју Просторног плана;
- (5) повећање степена пречишћавања отпадних вода из насеља, индустрије, енергетике и пољопривреде;
- (6) модернизација постојећих и изградња нових канализационих система и постројења за пречишћавање отпадних вода, према захтевима домаћег и европског законодавства, критеријумима и приоритетима утврђеним Планом управљања сливом Дунава ЕУ, а на основу Претходних студија оправданости са генералним пројектима за сакупљање, пречишћавање и одвођење отпадних вода;
- (8) дислоцирање постојећих градских, општинских и дивљих депонија комуналног отпада које филтратима атмосферских вода, као и процедурним водама са депоније значајно угрожавају квалитет воде Дунава;
- (9) уклањање смећа са обала и из корита које угрожава квалитет воде;
- (10) примена оперативних планова ради сузбијања ширења и уклањања акцидентних загађења у пловном путу;
- (11) утврђивање узрока, врсте и опсега загађивања, оцена степена угрожености еколошке функције вода, здравља и живота људи, као и могућности ширења загађења;
- (12) надзор над насталим загађењем и његовим ширењем, информисање јавности и корисника воде о њеном квалитету и по потреби забрана употребе вода;
- (13) обављање санацијских радова над насталим загађењем у складу са оперативним плановима, као и уклањање узрока изненадног загађења;
- (14) заштита постојећих и планираних изворишта водоснабдевања, успостављањем одговарајућег режима санитарног надзора и заштите животне средине у ужој и широј зони заштите изворишта;
- (15) доследна примена Европске директиве о водама¹⁷ (2000/60/EC) и Закона о водама РС („Службени гласник РС“ бр. 30/10) у домену: утврђивања и координације мера за површинске и подземне воде које припадају истом еколошком, хидролошком и хидрогеолошком сливу; спречавања или смањења утицаја незгода код којих долази до изненадног загађивања вода; одређивања општих правила за контролу загађивања и акумулирања количине воде, како би се осигурала еколошка одрживост слива; осигуравања одговарајућих информација о планираним мерама и извештајима о напредовању њиховог спровођења, ради укључивања јавности у процес доношења и остваривања управљања речним сливовима;
- (16) систематско праћење квалитета вода: редовно праћење вредности показатеља квалитета вода и редовно праћење састава отпадних вода пре испуштања у реципијент;
- (17) финализација система за прикупљање, транспорт и одлагање пепела и шљаке са блокова ТЕ "Костолац Б" простор копа "Нириковац", чиме ће се спречити њихово развејавање и обезбедити заштита земљишта и подземних водотокова од загађења.

2) Мере за смањење утицаја на квалитет ваздуха

(1) смањење емисија загађујућих материја из постојећих извора загађивања прописивањем и строгом контролом граничних вредности емисија загађујућих материја од стране локалних јединица управе из стационарних и покретних извора загађивања на целој територији пловног пута, на основу утврђених европских и националних стандарда и то:

- развојем и имплементацијом савременијих мера заштите у оквиру индустријских постројења, енергетских објеката, лука и бродоградилишта, првенствено постављањем филтера;
- применом еколошки повољније технологије и система за пречишћавање ваздуха у индустрији и енергетици у циљу задовољења граничних вредности емисије;
- смањењем емисије угљен монооксида као продукта непотпуног сагоревања фосилних горива у зони пловног пута и државних путева првог и другог реда; и
- затварањем и санацијом постојећих депонија;

¹⁷ Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy

(2) ограничавање емисија из нових извора загађивања

- обавезним издавањем интегрисане дозволе за постојећа постројења и објекте, нове објекте, и промене у начину функционисања постојећих објеката и постројења;
- применом најбоље доступне технологије и решења усклађених са важећим прописима, за нова постројења и објекте; и
- обавезном изработом процене утицаја на животну средину за свако новоизграђено постројење (поштовање принципа у области изградње и то висине димњака и других емитера загађења у ваздух, а према европским нормама);

(3) систематско праћење квалитета ваздуха

- контрола квалитета ваздуха на више мерних места на подручју Просторног плана, у складу са Европском директивом о процени и управљању квалитетом амбијенталног ваздуха (96/62/EC)¹⁸, у оквиру државне мреже мерних станица за мерење регионалног и прекограничног атмосферског преноса загађујућих материја у ваздуху и аероседиментима у оквиру међународних обавеза а у складу са Законом о заштити ваздуха („Службени гласник РС 36/09“) и Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 11/2010).

3) Мере заштите земљишта

(1) систематско праћење квалитета земљишта: праћење концентрације тешких метала, арсена и азота у земљишту (посебно у општинама Костолац и Мајданпек и контактним зонама експлоатације минералних сировина);

(2) спречавање даље контаминације земљишта у Костолачком угљеном басену, спровођење техничке и биолошке рекултивације деградираних површина у површинским пољима експлоатације лигнита и минералних сировина, на привременим позајмиштима земље за активности на уређењу пловног пута, локалних сметлишта и депонија;

(3) очување економских и екосистемских функција земљишта спровођењем техничких и биолошких радова и мера заштите на евидентираним ерозионим теренима;

(5) одвијање површинске експлоатације у границама валоризованих еколошких зона и постојећим границама одобрених истражних права, без отварања нових површина којима би се могао угрозити постојећи земљишни фонд;

(6) спречавање загађења токсичним материјама које се користе у индустрији (посебно у базној хемији) и пољопривреди: лекови, боје, пестициди, минерална ђубрива;

(7) ограничавање на најмању могућу меру коришћења и фрагментације квалитетног пољопривредног земљишта за непољопривредне намене, у првом реду заштитом од трајног губитка изградњом објеката и инфраструктуре;

(8) предузимање мера за смањење ризика од загађивања земљишта при складиштењу, превозу и претакању нафтних деривата и опасних хемикалија у оквиру локација лука и пристаништа;

(9) припрема превентивних и оперативних мера заштите, реаговања и поступака санације земљишта у случају хаваријског изливања опасних материја у околину.

4) Мере за спречавање ризика од настанка удесних ситуација

(1) спровођење 24-часовног система мониторинга квалитета воде, ваздуха и земљишта;

(2) дефинисање обавеза оператора SEVESO II постројења који мора да достави обавештење, односно да изради Политику превенције удеса или Извештај о безбедности и План заштите од удеса;

(3) утврђивање нових, потенцијалних постројења нижег или вишег нивоа који се могу сврстати у SEVESO постројења;

(4) ограничавање емисија из нових извора загађивања;

(5) дефинисање обавезне интегрисане дозволе за постојећа постројења и објекте, нове објекте и промене у начину функционисања постојећих објеката и постројења.

5) Мере за еколошко управљање комуналним и опасним отпадом

(1) фазно решавање депоновања комуналног отпада – измештањем сметлишта и општинских депонија из ужег и ширег коридора пловног пута преусмеравањем токова отпада на новопланиране регионалне депоније до 2015. године;

(2) утврђивање механизма санација постојећих депонија и начина рекултивације земљишта ради привођења новим наменама (а према постојећој планској и пројектној документацији);

¹⁸ Council Directive 96/62/EC of 27 September 1996 on ambient air quality assessment and management, Official Journal L 296, 21/11/1996

- (3) дефинисање надлежности за елиминацију индустријског и отпада из енергетике ван граница уже и шире зоне коридора;
- (4) утврђивање локација за депоновање опасног и медицинског отпада са територије коридора пловног пута, у складу са регионалним стратегијама и плановима управљања отпадом и Стратегијом управљања отпадом за период 2010-2019. године.

6) Мере заштите од буке и јонизујућег зрачења

- (1) обезбеђивање мониторинга јонизујућег зрачења постављањем мерних станица, на локацији Винча;
- (2) утврђивање надлежности за спровођење мерења буке и заштите од буке у оквиру индустријских постројења, енергетских објеката, зона лука, пристаништа и бродоградилишта, као и изграђених средина.

Полазећи од стања квалитета животне средине на подручју пловног пута, утврђене су категорије животне средине (а на основу категоризације Предлога Просторног плана Републике Србије и истраживања рађених за потребе овог Просторног плана), и то:

1) **висок степен загађености (подручје изузетне загађености животне средине)** налази се на локалитетима са прекораченим граничним вредностима имисија загађивања класичним загађивачима; у ову категорију убрајају се локалитети (hot spots) са активностима у базној хемијској индустрији и рафинеријама нафте (Панчево, Нови Сад, Београд-зона Панчевачки рит, Костолац, Неготин-Прахово); активностима у железари (Смедерево); као и активности у Костолачком угљеном басену, са непосредним утицајем на квалитет воде, ваздуха и земљишта у границама ужег и ширег коридора пловног пута Индиректан утицај на предметно подручје има и рударско топионичарски басен Мајданпек, који се такође убраја у групу еколошких црних тачака и који, иако ван граница Просторног плана може имати значајан утицај на измену основних параметара квалитета животне средине.

2) **виши степен загађености (подручје загађене и деградиране животне средине)** са великим утицајем на загађење животне средине налази се на локалитетима већих индустријских зона Београда-Горњи Земун, Новог Сада, Пожаревца, Костолца, Смедерева и Неготина са индустријским капацитетима који испуштају непречишћене отпадне воде, емитују загађујуће материје у ваздух и депонују штетне индустријске отпатке у ужем и ширем коридору пловног пута, са епизодним загађењем ваздуха која су изнад дозвољених вредности и незадовољавајућом контролом квалитета животне средине, са могућношћу појаве проблема угрожавања буком, непријатним мирисима, индустријским и комуналним отпадом и саобраћајем, који се налазе на растојању од око 10 km у правцу доминантног ветра великих загађивача - Панчева и средњих загађивача – Београда, Смедерева и Пожаревца. У овој категорији се налази и зоне депоније Винча, новосадске и панчевачке депоније (које, иако ван граница Просторног плана, имају непосредни утицај на квалитет животне средине пловног пута), као и Костолачки угљени басен.

3) **средњи степен загађености (подручје угрожене животне средине)** са средњим утицајем на загађење животне средине имају локалитети: око ширих зона градских језгара, односно периурбане зоне са загађивањем из прехранбене, текстилне и осталих индустрија са уграђеним системима за пречишћавање ваздуха и вода који емитују извесне загађујуће материје и штетне индустријске отпатке (Сомбор, Апатин, Озаци, Бачка Паланка, Нови Сад, Бела Црква, Инђија, Стара Пазова, Тител, Ковин, Беоцин, Бач, Неготин без Прахова, Кладово, Голубац), са бесправном изградњом и незадовољавајућим решењима контроле квалитета животне средине; у овој категорији су и локалитети малих загађивача, зоне интензивне пољопривреде, шири коридори државних путева I реда и зоне око великих сточних фарми; као и речна пристаништа Апатин, Бачка Паланка, Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево, Ковин и Прахово) и активности у бродоградилиштима у Бездану, Апатину, Новом Саду, Панчеву, Брњици и Кладову. У ову категорију сврстане су и депоније Апатина, Бачке Паланке, Беоцина, Титела, Ковина и Кладова, као и све дивље и несанитарне депоније на територији коридора пловног пута.

4) **мали степен загађености (подручје претежно квалитетне животне средине)** имају подручја и локалитети на већем делу планског подручја са: релативно неизмењеном природном средином; неадекватно регулисаним саобраћајем; индивидуалним грејањем; нерешеним системом прикупљања и канализације отпадних вода; неадекватном употребом агрохемијских средстава која проузрокује загађивање земљишта; у ово категорију се убрајају насеља Гроцка, Сремски Карловци и насеља око Ђердапског језера, као и туристички комплекси и места са недовољно контролисаном посетом;

5) *незагађена подручја (подручја квалитетне животне средине)* су подручја и локалитети са скоро неизмењеном или неизмењеном природном средином који се углавном налазе у заштићеним подручјима природних вредности и који су погодни за живот људи, уз извесни ризик од елементарних непогода (у првом реду поплава); као и сва остала насеља која се по својим еколошким карактеристикама могу уврстити у ову категорију.

2.5.2. Заштита природних и предеоних вредности

Заштита простора са **природним вредностима** обухвата:

А. Проглашена заштићена подручја природних вредности (дата у табели III/1), укупне површине 107.200 ha на подручју Просторног плана, и то: 2 национална парка (Фрушка гора и Ђердап), 2 парка природе (Тиквара и Бегечка јама), један предео изузетних одлика (Велико Ратно острво), 5 специјалних резервата природе (Горње Подунавље, Карађорђево, Багремара, Ковиљско-петоварадински рит и Делиблатска пешчара) и 25 споменика природе (Стари парк код Сонте, Парк челаревског дворца, Каменички парк, Парк Дворска башта, Мачков спруд, Ивановачка ада и Шалиначки луг и још 18 споменика природе површине мање од једног хектара).

Б. Подручја у поступку проглашења, укупне оквирне површине 3890 ha подручју Просторног плана, и то:

1. Специјални резерват природе Тителски Брег, оквирне површине 3700 ha, општина Тител, ИВА, ИРА
2. Споменик природе Рибарско острво, оквирне површине 180 ha, општина Нови Сад
3. Споменик природе Лесни профил Чот у Старом Сланкамену, оквирне површине 5 ha, општина Инђија,
4. Споменик природе Стратиграфски стуб Филијала у Беочину, оквирне површине 5 ha, општина Беочин.

В. Подручја планирана за заштиту, укупне оквирне површине 6230 ha на подручју Просторног плана, и то:

1. Богојевачки рит, оквирне површине 180 ha, општина Оџаци,
2. Храстове шуме уз Мостонгу, оквирне површине 80 ha,
3. рит између Плавне и Бачког Новог Села, оквирне површине 450 ha, општина Бач,
4. ритови Подунавља, оквирне површине 550 ha, општине Оџаци и Бач,
5. Слатине јужно од Дорослова, оквирне површине 70 ha, општине Апатин и Оџаци, ИРА,
6. Букински рит – Шаренградска ада, оквирне површине 850 ha, општина Бачка Паланка, ИВА,
7. Дунавски лесни одсек између Сурдука и Земуна, оквирне површине 200 ha, општина општине Инђија, Стара Пазова и Земун, ИВА,
8. Смедеревска ада, оквирне површине 350 ha, општина Ковин,
9. Фрушкогорски лесни плато/источни део, оквирне површине 100 ha, општина Инђија,
10. Потамишје, оквирне површине 300 ha, општина Зрењанин, ИВА,
11. Простор око Нере и Караша, оквирне површине 250 ha, општина Бела Црква,
12. ушће Велике Мораве, оквирне површине 350 ha, општине Смедерево и Пожаревац,
13. Голубачка пешчара, оквирне површине 500 ha, општина Голубац,
14. Мала Врбица, оквирне површине 1900 ha, општина Кладово, ИВА,
15. Кладово-Радужевац, оквирне површине 100 ha, општина Кладово, ИРА.

Површине планиране за заштиту биће детаљније прецизиране у Предлогу просторног плана.

Укупна дужина обала Дунава које ће бити обухваћене наведеним подручјима у поступку заштите и подручјима планираним за заштиту износи оквирно 35 километара, а оквирна површина водотока Дунава која ће бити у склопу тих подручја износи 400 хектара.

На основу Закона о заштити природе, започет је поступак доношења Уредбе о еколошкој мрежи којом се оквирно утврђују централна подручја те мреже и еколошки коридори. Централна подручја (СрEMS) меродавна за подручје коридора пловног пута су: Горње Подунавље, Карађорђево, Фрушка гора, Тителски брег, Ковиљски рит, Дунавски лесни одсек, Ушће Саве, Лабудово окно, Делиблатска пешчара, Ђердап, Мала Врбица. Као кључни еколошки коридор, међународног значаја, утврђен је водоток Дунава са обалским појасом. На основу идентификације и картирања станишта, прецизно ће се одређивати границе еколошки значајних подручја и коридора у саставу националне еколошке мреже.

Подручја са утврђеним међународним заштитним статусом и планирана за стицање међународног статуса обухватају:

- Међународно значајна подручја за птице - ИВА подручја (Important Bird Areas), установљена по програму BirdLife International (Горње Подунавље, Карађорђево, Фрушка гора, Тителски брег, Потамишје, Ковилски рит, Дунавски лесни одсек, Ушће Саве, Лабудово окно, Делиблатска пешчара, Ђердап, Мала Врбица).
- Међународно значајна биљних подручја – ИРА подручја (Important Plant Areas), установљена по програму Plantlife International - PlantEuropa (Горње Подунавље, Слатинска подручја око Дорослова, Фрушка гора, Ковилско-петроварадински рит, Тителски брег, Велико ратно острво, Шалиначки луг, Делиблатска пешчара, Ђердап, Кладово-Радужевац).
- Одабрана подручја за дневне лептире – РВА подручја (Prime Butterfly Areas) по програму *Butterfly Conservation Europe* (Горње Подунавље, Фрушка гора, Делиблатска пешчара, Ђердап).
- ЕМЕРАЛД подручја, идентификована/установљена као део мреже подручја (*Emerald Network of Areas of Special Conservation Interest - AsCI*) значајних са становишта примене Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта (Бернска конвенција) у Србији (Горње Подунавље, Тиквара, Фрушка гора, Ковилско-петроварадински рит, Панчевачке аде, Шалиначки луг, Делиблатска пешчара, Ђердап).
- Рамсарска подручја – које су уписана (Горње Подунавље, Лабудово окно) или представљају кандидате за упис (Ковилско-петроварадински рит, Доње Подунавље) у листу Рамсарских подручја (*List of Wetlands of International Importance of the Convention on Wetlands*) на основу Конвенције о мочварама које су од међународног значаја нарочито као станишта птица мочварица.
- Резервати биосфере – подручја планирана за установљење резервата биосфере по програму UNESCO „Човек и биосфера“ – МаВ (Горње Подунавље, Делиблатска пешчара, Ђердап).
- Карпатска подручја – подручја примене Оквирне конвенције о заштити и одрживом развоју Карпата у Србији (Национални парк Ђердап).
- Подручја светске баштине – Национални парк Ђердап као подручје на прелиминарној листи (*Tentative List*) добара које ће Република Србија предложити за упис у листу добара светске баштине на основу Конвенције о заштити светске културне и природне баштине (*World Heritage Convention*).
- Подручја прекограничне сарадње – Горње Подунавље (посебно у оквиру активности на формирању прекограничног резервата биосфере Дунав-Драва-Мура), Фрушка гора, Делиблатска пешчара и Ђердап.
- Подручја европске еколошке мреже Натура 2000 – подручја примене Директиве о стаништима (*Council Directive 92/43/EEC of 21 May 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora*) – на основу које се идентификују и штите тзв. *Special Areas of Conservation (SACs)* и Директиве о птицама (*Council Directive 79/409/EEC of 2 April 1979 on the conservation of wild birds*) - на основу које се идентификују и штите тзв. *Special Protection Areas (SPAs)*. Подлогу за ову мрежу, коју на основу посебних критеријума треба засновати до приступања Републике Србије ЕУ, чине подручја националне еколошке мреже (EMS).

Приоритетне активности на заштити природних добара и животне средине пре свега се односе на:

- 1) Просторну идентификацију и картирање станишта и еколошки значајних подручја и еколошких коридора у оквиру подручја Просторног плана на подлози дигиталне ортофото карте размере 1:5000, на основу Правилника о критеријумима за издвајање угрожених, ретких, осетљивих и за заштиту приоритетних типова станишта и мерама заштите за њихово очување („Службени гласник РС“, број 35/10) и Уредбе о еколошкој мрежи (у поступку доношења). Реализација овог посла, као петогодишњег пројекта за територију Републике Србије почиње у 2011. години, средствима буџета Републике и из других извора. Носиоци пројекта су заводи за заштиту природе, а учесници више стручних и научних институција. Резултат овог пројекта треба да буде информациони систем о стаништима и другим природним вредностима, у ГИС окружењу, што је од кључног значаја за ефикасно еколошко лиценцирање пројеката пловног пута Е80 - Дунав.
- 2) Доношење аката о проглашењу заштићених подручја за која је тај поступак започет изразом студија заштите и предлога аката о проглашењу, као и доношење посебних закона за националне паркове Фрушку гору и Ђердап. За подручја која су планирана за заштиту, приоритет је завршетак истраживања и проглашење заштите подручја Шаренградске аде (односно проширења постојећег СРП Карађорђево), одсека сремског лесног платоа на десној страни Дунава између

Сурдука и Земуна, значајних станишта дивље флоре између Кладова и Радујевца и подручја око рибњака у Малој Врбици код Кладова. Истраживање, валоризација и предлагање заштите тих подручја је делатност Завода за заштиту природе Србије и Покрајинског завода за заштиту природе из Новог Сада, у оквиру средстава буџета Републике, односно АП Војводине.

- 3) Систематски мониторинг природних вредности подручја Просторног плана, за који потребно припремити одговарајући пројекат за који би се обезбедило корпоративно финансијско учешће. Мониторинг је сада организован парцијално, пре свега у области орнитофауне, а ради праћења интеракције пловног пута и еколошког статуса Дунава треба да има обележја потпуног, системског и комплексног приступа.
- 4) Заустављање даље деградације и санирање подручја у којима је квалитет средине највише нарушен досадашњим активностима на одржавању пловног пута, развоју индустријских и енергетских постројења на предметном подручју.
- 5) Развој система заштите Дунава на регионалном и националном нивоу (у оквиру мултилатералне сарадње са Дунавском комисијом, тако и билатералне сарадње са суседним земљама, Бугарском и Румунијом, и локалне сарадње у оквиру Еврорегиона „Дунав 21“).
- 6) Увођење обавезе изградње одговарајућих постројења за пречишћавање отпадних вода за све објекте већих капацитета у складу са европским директивама и Планом управљања сливом Дунава ЕУ.
- 7) Смањење загађења ваздуха из енергетских и индустријских објеката увођењем обавезе уграђивања филтерских постројења у објекте на подручју Просторног плана и зони непосредног утицаја коридора пловног пута.
- 8) Постизање већег степена заштите и квалитета животне средине доследним спровођењем законских обавеза о квалитету ваздуха, вода, земљишта, јавном здрављу, као и прекограничним утицајима.
- 9) Санацију дивљих депонија и редовна евакуација отпада ван подручја националних паркова и других заштићених подручја.
- 10) Смањење прекограничног загађења ваздуха из Турн Северина, успостављањем партнерства и сарадње са овим градом.
- 11) Дефинисање обавезе мониторинга на свим локацијама које би могле да представљају потенцијалну опасност за здравље становника, са системом узбуњивања становника када вредности загађења пређу дозвољену границу.
- 12) Утврђивање мера за спречавање акцидентата и ризика од удеса на локацијама SEVESO II постројења.
- 13) Подстицање оних сектора и грана у којима услови привређивања омогућавају рационалније коришћење природних ресурса и ефикаснију заштиту животне средине.
- 14) Стимулисање примене чистих и енергетски ефикасних технологија и обавезе отклањања штетних последица изазваних активностима раније индустријске производње.
- 15) Контролу спровођења прописа и мера заштите животне средине од стране државних и/или независних стручних институција.

2.5.3. Заштита непокретних културних добара

Заштита и коришћења културног наслеђа на подручју Подунавља према дефинисаним циљевима базира се на следећим концепцијским претпоставкама.

- Идентификација Подунавља као **културног подручја**, у Предлогу Просторног плана Републике Србије, на основу изражене концентрације непокретних културних добара, њихове историјске, културне и стилске повезаности, представља полазиште у препознавању визуелног и духовног идентитета простора. У том правцу се и уређење и коришћење простора мора проширити од третирања заштите појединачних објеката и група објеката на планирање културног подручја.
- У одабиру просторно-развојне структуре важно је да се у потпуности сагледа **регионални идентитет** подручја сходно бројном, разноврсном, изузетно вредном културном наслеђу, који мора бити на одговарајући начин заштићен, чуван и презентован у складу са универзално прихваћеним стандардима.
- Очување културног наслеђа **одржава се на трајној основи**. Сходно томе, основно начело концепта заштите је да се чува и штити свако добро које поседује споменичке вредности, независно од његовог формалног статуса, тј. било да је регистровано и категорисано, или није

категорисано, или је евидентирано а није регистровано или је тек идентификовано. Полазећи од реалне претпоставке да ће сва идентификована и евидентирана добра бити проглашена и категоризована током времена, зависно од следа активности службе заштите, просторни план не сме бити правни основ за угрожавање културног наслеђа. У том смислу, сматра се оправданим подједнако третирање свих добара за које постоје индиције да имају споменичке вредности, без обзира на тренутни формални статус заштите.

- Концептом заштите потенцира се **просторна вредност**, што подразумева интегралну заштиту културних и природних вредности простора. Заправо, осим антропогеног наслеђа, културну баштину чини и природно наслеђе, као последица људскога деловања кроз историју или дело природе, као и нематеријално наслеђе које носи различита значења и успомене, што је додатни квалитет јединственог амбијента и идентитета. У складу с тим, у процесу планирања и уређења простора потребно је успоставити координацију у третману природног и антропогеног наслеђа, и истовремено укључити и елементе нематеријалног наслеђа, који би заједно потенцирали укупну просторну вредност.
- Основни принципи заштите културног наслеђа, уопште за све планерске активности, јесу **минимум промене аутентичности** и минимум интервенција, како културног добра тако и његовог окружења. Очување, заштита и унапређења културне и природне баштине у првом реду значи очување **препознатљивости** простора. Аутентичност се односи на форму, материјал, употребу, локацију, али и на језик, обичаје, дух места и друга нематеријална обележја. Заправо аутентичност културног добра и његовог окружења је доказ непрекинутог следа развоја средине па га је потребно штитити од сваког даљег оштећења и уништавања темељних вредности. У складу са тим, предстоји важан задатак установа заштите на реконструкцији споменика и њиховог враћања у претходно стање. Осим вреднованих грађевина, обично препознатљивих примера одређеног стила, културну баштину чине и скромна остварења народног градитељства које би као носиоце идентитета требало чувати у изворној намени. Поред тога, ово начело се односи и на очување историјских насеобинских целина (села, заселака и издвојених склопова) у њиховом изворном окружењу и историјским градитељским одликама.
- Савремени приступ планирања који се тиче коришћења и стварања културног наслеђа заснива се на прихватању његове модификоване улоге у политикама развоја. Промене у приступу тичу се новог дефинисања наслеђа у оквиру привредних делатности, затим у приступу о коришћењу наслеђа у остваривању и економске користи, поред осталих, као и по питању стварних ефеката коришћења наслеђа за урбану или руралну заједницу. Промена се састоји у третирању културног наслеђа као **развојног ресурса и економског добра**, насупротив претходних убеђења да је очување наслеђа терет и препрека развоја неког подручја. Заправо, потребно је развити концепцију двоструког коришћења културног наслеђа: прво, у контексту савременог не-економског коришћења, и друго, кроз природу његовог економског потенцијала. У том правцу, претходно је потребно спровести стручну и квалификовану оцену која културна добра могу бити у режиму економског коришћења, на који начин (капитализација објекта, давање у најам, издавање и сл.) и под којим економским и конзерваторским условима.
- Модерне економске потребе су међу онима који су оживели баштину и обезбедиле оправданост за његову континуирану употребу и развој. Културни туризам мотивисан интересом за културом, пре свега историјом, уметношћу, наслеђем или стилем живота људи у некој регији, је најпожељнији облик туризма пошто су његови циљеви комплементарни са позитивним ефектима на наслеђе јер доприноси његовом одржавању и заштити. Поред тога, посебно је значајно да потенцијал заштићене културне баштине може да помогне **локалној економији** кроз низ могућности, као што је запошљавање или генерисање додатних прихода.
- Предел заштите културне баштине ограничења су углавном за нову изградњу, која се не треба свуда искључити у потпуности, али се мора подвргнути значајној контроли просторних интервенција, заправо бити сведена на меру која је примерена степену заштите и утврђеним зонама заштите. Истовремено, предели заштите културне баштине су предности у смислу препознатљивости и могућности увођења разних туристичких и културних садржаја. У том смислу неопходно је на сваком конкретном случају, водити рачуна о успостављању уравнотежених односа између основних изворних историјских облика градитељске баштине и савремених градитељских појава. Ово се посебно односи на приобално подручје Дунава, али и подручја историјских урбаних и руралних целина, ради очувања њихових историјских вредности

који сведоче о идентитету подручја којем припадају. Задатак плана је да релативизује сукоб интереса у простору тј. **да спречи да наслеђе буде угрожено** на било који начин.

- Како се основна начела заштите темеље на интегралном сагледавању споменика и његове непосредне околине то захтева да се успоставе "зоне експозиције" на простору око културног добра у сврху задржавања у оквиру његовог аутентичног окружења. Важно је имати у виду да је визуелна презентација културног добра битан елеменат његове вредности, посебно када се ради о фортификацијским споменицима који имају маркантне позиције. Када се ради о оваквим споменицима није довољно штитити само простор непосредно око споменика, што је законска обавеза, већ треба третирати знатно шири простор од зоне заштите. То подразумева да се очувају **визуре на културно добро као и визуре од културног добра** на непосредно контактено окружење, те да се установе приступне стазе и видиковачке тачке за најбоље сагледавање културног добра. У односу на установљене визуре и приступе, околни шири простор изван заштитне зоне културног добра мора се третирати тако да се визуре не законе објектима или зеленилом. То значи спречавања нове **изградње** у њиховој непосредној близини, посебно оне предимензионираних габарита, непримерених материјала и обликовања које могу заклонити културно добро и умањити његову вредност. Ово се посебно односи на културна добра које имају важну улогу у обликовању ширег простора, односно када овај простор учествује у формирању слике историјске вредности, што је случај са тврђавама на овом подручју.
- Културно наслеђе треба да буде **доступно јавности** чиме се брзо развија свест о његовој вредности као физичком и духовном фактору идентитета, а у складу с тим и презентација културног наслеђа треба да буде значајно унапређена. У просторном смислу потребно је укључити шири простор у функцију презентације културног добра. Шири простор у овом смислу значи да се установе приступни путеви (пешачки, колски, бициклистичке стазе), а кад се ради о великим споменицима или групама споменика они морају бити опремљени за прихват посетилаца што подразумева уређене прилазе, паркинге, информативне пунктове и др.
- С обзиром да се заштита целокупности културног и природног простора/предела спроводи на начин одређивања зона заштите, неопходно је да установе заштите обаве поступак утврђивања граница заштићене околине културних добара, као и да из групе евидентираних непокретности које уживају претходну заштиту утврде да ли те непокретности имају споменичка својства и предложи утврђивање ових непокретности за културна добра. За сва идентификована археолошка налазишта, која није могуће валоризовати у догледно време, потребно је формирати базу података за документацију до сада реализованих археолошких истраживања и утврдити границе тих земљишта према сазнањима службе заштите, ради усаглашавања са интересима дугих корисника простора у окружењу.
- Културно наслеђе Подунавља сматра се једном од кључних карика за повезивање простора земље са европским културним простором, на бази истог цивилизацијског наслеђа. Утолико је и одговорност очувања наслеђа већа, пошто би свако његово угрожавање заправо било угрожавање заједничког европског наслеђа. С друге стране, његово очување и презентација значили би могућност укључивања у међународну повезаност подручја на бази културног идентитета и подстицање развоја културног туризма. Да би се ова повезаност остварила, на нивоу просторног плана могуће је означити и унапредити **едукативне стазе** на основу културних тековина из одређених историјских периода. Међународне иницијативе у овом правцу већ постоје, као што је програм "Културно наслеђе - мост ка заједничкој будућности", који координира UNESCO, с циљем јачања регионалне сарадње у области заштите и промоције културног наслеђа у југоисточној Европи (Србија је укључена од 2004.год). Део пројекта који се реализује, под слоганом "Тврђаве на Дунаву", има за циљ да подстакне сарадњу седам локалних заједница у Србији, у брзи о културном наслеђу, апострофирајући тврђаве као монументалне споменике средњовековне војне архитектуре (тврђава у Бачу, Петроварадинска тврђава, Београдска тврђава, Смедеревска тврђава, тврђава Рам, Голубачка тврђава и тврђава Фетислам), као значајан ресурс одрживог развоја туризма и важан сегмент културног коридора југоисточне Европе.
- За потребе овог плана предвиђена је даља инвентаризација културног наслеђа која ће допринети изради конзерваторске подлоге и вредновању културног наслеђа с циљем да се заштите све културно-историјске и посебно градитељске вредности, и да се створе услови за њихову адекватну обнову и презентацију. То подразумева и да се евидентирају нови елементи наслеђа о којима до сада није било спознаје, што се посебно односи на подводну културну баштину, за шта је нужно увођења система контроле од стране државе у циљу ефикасније заштите и успешнијег

коришћења њеног потенцијала. До доношења конзерваторске подлоге треба обавити претходна истраживања и прелиминарна вредновања културног наслеђа на нивоу овог плана како би се идентификовали објекти чије стање захтева приоритетне интервенције.

2.5.4. Организација простора од интереса за одбрану и ванредне ситуације

Око војних комплекса са статусом "перспективан" дефинисаће се зоне просторне заштите, које су условљене њиховом наменом и прописују се због безбедности околине од ових комплекса и активности у њима, у циљу заштите становништва и материјалних добара. За комплексе са статусом „није перспективан“ и „Мастер план“ преиспитаће се статус „посебне намене“. (што ће се ближе дефинисати Условима Министарства Одбране). Будућа намена ових комплекса одредиће се плановима нижег нивоа, након отуђења и регулисања имовинско правних односа. Концепт је да приоритет има јавна намена ових објеката (у функцији развоја јавно-социјалне инфраструктуре), а у складу са интересима локалне самоуправе, Републике и других заинтересованих субјеката.

IV ПРЕДЛОГ НАМЕНЕ ПРОСТОРА И НАЧИНА СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА

1. ПРАВНИ И ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИРИ ПРИМЕНЕ

Коришћење и усмеравање развоја међународних и унутрашњих пловних путева, лука и остале пратеће инфраструктуре, регулисано је мултилатралним споразумима на европском или регионалном нивоу, билатералним споразумима и националном регулативом. Услови експлоатације Дунава као међународног пловног пута регулисани су Дунавском конвенцијом., којом је гарантована слободна пловидба и прописана обавезе земаља потписница да пловни пут на сопственој територији одржавају на утврђеном техничком нивоу, као и да сигнализацијом и обележавањем обезбеде сигурну пловидбу. Европска Унија, спроводећи политику заједничког тржишта, у оквиру Европске комисије задужене за саобраћај, усвојила је директиве и регулативу која се између осталог односе и на водни саобраћај.¹ Поред тога, постоје и друга правна акта и споразуми, која су усвојиле европске комисије (класификација пловних путева, стандарди за терминале и класификација речних лукама од међународног значаја за комбиновани транспорт, стандарди за морине и друге пратеће садржаје, утицај водног саобраћаја на животну средину и др.) на којима ће се у наредном периоду базирати политика водног транспорта, унапређења пловних путева и развој наутичког туризма у Републици Србији.

При изради Просторног плана, мора се узети у обзир да је Србија једина подунавска земља која није ратификовала АГН споразум. То је разлог да се пловидбени услови на Дунаву кроз Србију још увек сагледавају кроз препоруке Дунавске комисије. С обзиром на неминовност прихватања АГН споразума, при изради Просторног плана као меродавни морају се прихватити услови прописани овим споразумом.

Политиком унутрашњег водног транспорта баве се институције на државном и међународном нивоу, које обухватају одговарајућа министарства, државне органе и друге организације. У Републици Србији ова проблематика је у надлежности Министарства за инфраструктуру (преко три организације, а то су: "Пловпут", "Југорегистар" и капетаније) као Министарства за животну средину и просторно планирање. Поред њих, ту су и ЈП "Бердап", у надлежности Министарства рударства и енергетике, ЈВП "Србијаводе" у надлежности Министарства пољопривреде, шумарства и водопривреде и ЈВП "Воде Војводине", у надлежности Аутономне покрајине Војводине. Овим питањима се баве и бродарства и одговарајуће туристичке организације.

2. УПОТРЕБА И ОСНОВНА НАМЕНА ПРОСТОРА

Употреба простора на подручју Плана (површине 4510 km²) има следећу структуру²:

- пољопривредно земљиште око 2.420 km² (око 53,6%),
- шуме око 1441 km² (32,0%),
- антропогено измењени терени (неплодне површине) око 209 km² (4,6%),
- водене површине око 378 km² (око 8,4%); и
- влажна подручја око 62 km² (1,4%).

Основна намена простора која обухвата коридор пловног пута Е80 – Дунав, укупне дужине око 588 km (са свим водопривредним аспектима који обухватају трасу пловног пута са непосредним и ширим заштитним појасевима, односно простором унутар насипа, који обухвата и делове пољопривредних шумских и влажних подручја), има површину од 738 km², што представља око 16% подручја Плана.

¹ Меморандумом о разумевању развоја Паневропског транспортног Коридора VII Дунав је представљен као европска транспортна артерија од приоритетног значаја за земље у оквиру дунавског слива. Овим је дат изузетан значај одређењу за унапређење и развој пловног пута, лука, морина и логистичких база дуж Дунава. У току је припрема Дунавске стратегије развоја која треба да буде усвојена током 2011. године. Према препоруци Европске комисије министара транспорта (СЕМТ, 1993), а у циљу подстицања унутрашње пловидбе и међународне сарадње, Економска комисија Уједињених нација за Европу је усвојила Споразум о главним унутрашњим пловним путевима међународног значаја, АГН (European Agreement on Main Inland Waterways and Ports of International Importance, UN ECE 1996). У складу са АГН споразумом извршена је класификација мреже унутрашњих пловних путева у Прегледу основних стандарда и параметара европске мреже пловних путева (Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network, "Blue Book", UN ECE 2006), укључујући и Дунав на територији Србије. Европска комисија за Европу усвојила је Европски споразум о важним међународним линијама за комбиновани транспорт са пратећим постројењима АГТЦ, (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installation, 1991).

² Према CORINE Land Cover 2000.

2.1. Намена простора са становишта пловног пута

На основу резултата анализа са становишта пловног пута могу се дефинисати основни захтеви и предлози намене простора дуж Коридора VII у Србији:

- Планирани радови на уклањању уских грла у кориту Дунава не утичу непосредно на просторни план Коридора, али утичу посредно, тиме што неуређено корито Дунава угрожава одвијање и развој пратећих делатности везаних за пловидбу;
- Са становишта Просторног плана, када је реч о пловном путу, пловидби и пратећој инфраструктури, најзначајнији проблем представља перспектива развоја луке Београд на постојећој локацији. Сви остали проблеми везани за захтеве са становишта заузимања простора, су од мањег су значаја, јер су локалног карактера, везани за уређење одређених микролокација или краћих саобраћајних веза; Лука "Београд" по својој улози представља свакако један од најзначајнијих саобраћајних чворова на Дунаву кроз Србију. Просторним планом резервисаће се простор за изградњу нове луке, када се за то стекну услови (пројектовано је базенско пристаниште на новој локацији, левој обали Дунава, приближно на km. 1.159-1.160, на површини од око 250ha, укључујући површине под прилазним саобраћајницама и ранжирном станицом);
- Када је реч о осталим међународним лукама, територије са којима тренутно располажу довољне су за планирана проширења капацитета, са изузетком луке "Бачка Паланка" у Бачкој Паланци и луке "Нова Лука" у Смедереву. За конкретне луке, Просторним планом морају се предвидети додатне површине;
- Све међународне луке повезане су са мрежом друмских саобраћајница и са железничком мрежом, изузев лука у Бачкој Паланци, Ковину и Смедереву (нова лука). У ова три случаја, Просторним планом мора се резервисати простор за ове саобраћајнице;
- Са изузетком путничког пристаништа у Београду и делимично у Новом Саду, сва остала пристаништа, односно пристани за потребе путничког саобраћаја не испуњавају ни основне услове за ову функцију. Углавном, реч је о понтонима везаним за обалу са приступним мостифима, који омогућавају укрцај/искрцај путника при свим водостајима, као и скроман простор за потребе администрације. Оваква ситуација у погледу постојеће инфраструктуре је последица практично непостојања путничког саобраћаја на Дунаву у Србију. Број и распоред потенцијалних локација пристаништа за путнички саобраћај је задовољавајући, а у овом моменту је битно да се за њихово опремање остави довољан простор, како би се у моменту оживљавања путничког водног саобраћаја, у зависности од могућности, могло плански приступити изградњи и уређењу ових објеката;
- Зимовници се налазе на локацијама: у Барачкој, Апатину, Новом Саду, Иванову, Ковину и Кисељеву. Поред наведених локација, извесне луке које се налазе на отвореној обали, нуде и услуге зимовника (Бачка Паланка и Смедерево које се налазе на отвореној обали), као и луке базенског типа (Београд, Панчево и Прахово). Заједничко за већину ових зимовника је да не испуњавају основне међународне стандарде, пре свега непостојање: пристана за безбедно везивање пловила и приступ аутомобила на обалу; уређаја за прихват отпадних материја са пловила; напајања електричном енергијом и водом за пиће и осталом неопходном инфраструктуром (приступне саобраћајнице, продавнице за потребе посада ит.). Просторним планом за сваку од ових локација морају се обухватити сви неопходни садржаји за безбедно сидрење пловила у случају појаве леда, као и за задовољење потреба посада у том периоду;
- Нацртом Просторног плана ће се детаљније анализирати марине и привезишта за наутичка пловила и за сваку од локација предвидети неопходне захвате, како би испунили стандарде. Такође ће се прецизније утврдити нове локације за изградњу марина и привезишта, чиме би се отклонио данас постојећи недостатак њиховог равномернијег распореда дуж Дунава. При томе би у свим насељима, уз постојеће објекте за прихват путничких бродова, требало предвидети и простор за прихват одређеног броја спортских пловила. У овоме би, уз контролу државних органа, иницијативу требало да има приватни сектор;
- Просторним планом треба задржати локације постојећих бродоградилишта и утврдити ограничења за пренамену њихове територије. Са превладавањем економске кризе у Србији очекује се убрзани развој и интензивирање водног саобраћаја, када ће се појавити потреба за обнављањем потенцијала српске бродоградње, како за потребе домаћих бродарстава, тако и за иностране наручиоце. Тада ће постојећа бродоградилишта морати да се модернизују, уз ангажовање домаћих, високо обучених кадрова.

3. НАЧИН СПРОВОЂЕЊА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

3.1. Предлог приоритета са становишта пловног пута

У данашњој ситуацији економске рецесије у свету, а посебно у нас, питање предлога приоритета у развоју пловидбе на Коридору VII кроз Србију, није могуће заснивати на теоријском и техно-економском приступу, већ се мора поћи од реалних могућности и под приоритетом подразумевати решење оног проблема који тренутно највише угрожава пловидбу и функцију пратећих садржаја. Водећи се оваквим приступом, утврђен је следећи предлог приоритета, који је подложен изменама и допунама које се покажу оправданим:

- Регулациони радови на уређењу речног корита на најкритичнијим секторима Дунава и то:
 - Сектор у близини Апатина, низводно од km.1.405- 1400.0 и km.1400.0 – 1347.0, због недовољне ширине пловног пута. Регулациони радови обухватају проширење речног корита ка десној обали, уз радове на њеној заштити од ерозије;
 - Оштра кривина на потезу Вемел-Петреш од km.1.389,8 и km.1.390,8, са полупречником кривине осовине пловног пута $R \approx 550m$. Регулационим радовима обухватају багеровање као једину могућу меру, с тим да се повремено мора понављати;
 - Оштра кривина у зони Стаклара, на потезу km.1.375,9-km.1.372,3 са полупречником кривине $R \approx 600m$ у односу на захтеваних 1000m. Регулационим радовима се предвиђа багеровање речног корита са проширењем ка левој обали, уз њену једновремену заштиту;
 - Потез Дунава у зони Мохова, km.1.313-km.1.309, на коме је корито усечено у стеновито тло, ширине око 140m, које мора бити проширено на захтеваних 180m, уз уклањање стеновитих самаца у дну реке;
 - Потези Дунава у зони Нештина km 1295.0 – 1288.5, Сусека km 1288.5 – 1277.5, Баноштора km 1277.5 – 1267.5, Футога km 1267.5 – 1261.5 и Бешке km 1235.0 – 1228.0, које морају бити регулисани према утврђеним стандардима;
- Ревитализација бродских преводница у склопу ХЕПС "Ђердап I" и ХЕПС "Ђердап II", у договору са румунском страном;
- Уклањање дела потопљених немачких ратних бродова који се налазе у пловном путу у зони Прахова;
- Изградња новог железничко-друмског моста у Новом Саду, приближно на месту бившег "Жежељевог" моста, како би се могао демонтирати привремени железничко-друмски мост, са недовољном висином доње ивице мостовске конструкције и неповољним положајем стубова у односу на пловни пут;
- У условима ограничених средстава за финансирање развоја лука са пратећом инфраструктуром, приоритет имају рехабилитација и одржавање постојећих капацитета. Проширење и модернизација, као и изградња нових терминала за мултимодални саобраћај, мора се реализовати заједничким учешћем државе и приватног сектора;
- Изградња пристана за приступ значајним непокретним културним добрима са неопходном инфраструктуром и приступним саобраћајницама (у Костолцу, у близини Голубачког града и у Лепенском Виру и др.);
- Опремање пристана за прихват путничка пловила у већим градовима дуж Дунава, са свом неопходном инфраструктуром;
- Израда урбанистичких планова за постојеће и будуће марине;
- Израда техничке и планске документације за дислокацију теретног пристаништа у Београду на нову локацију (вероватно локација "Крњача");
- Оспособљење данас важећих зимовника опремањем неопходним објектима и пратећом инфраструктуром за прихват пловила и израда планске документације за проширење постојеће мреже;
- Израда техничке документације за рехабилитацију постојећих бродоградилишта;
- Осавремењивање флоте;
- Унапређење система за обележавање и сигнализацију пловног пута;
- Даљи развој и имплементација речних информационих сервиса у свим сегментима пловидбе и у управљачким процесима у инфраструктурним објектима.

3.2. Предлог приоритета са становишта водопривреде

Приоритети развоја водопривреде су:

- Обнова свих шест агрегата на ХЕ Ђердап 1, по темпу један годишње (први 2010. године), са повећавањем инсталисане снаге и производње.
- Прелазак ХЕ Ђердап 2 на рад са котом 41,40 мнв и са варијабилнијим режимом, ради остварења веће варијабилне снаге и енергије.

- Завршетак обнове телеметријског система праћења нивоа на успору ХЕ Ђердап 1, ради оперативног праћења ефеката управљања у вршним режимима.
- Реконструкција мрежа у свим водоводима, како би се губици у њима свели на мање од 20%. Увођење мониторинга водовода ради управљања системима и контроле губитака.
- Дефинисање заштитних зона изворишта и спровођење стриктних мера заштите свих изворишта у коридору пловног пута, као и у зони хидрауличног утицаја.
- Јасно дефинисање појасева водног земљишта дуж обе обале Дунава, посебно у зони ХЕ Ђердап 1 и 2 и уклањање из тих појасева свих објеката и садржаја који угрожавају безбедност заштитних система (насипа и система за заштиту приобаља), ометају могуће надвишење/проширење и реконструкцију насипа и употребу механизације у периоду одбране од поплава.
- Анализа одбране од поплаве 2006. године у циљу уочавања деоница и локација са највећим проблемима и санација тих локација према критеријумима заштите приобаља. Допуна система заштите Голупца и зоне око В.Градишта.
- Измештање и санација простора свих депонија (Кладово, Сип, Вајуга и др) које угрожавају изворишта водоснабдевања.
- Санитација насеља која су уређивана у оквиру мера заштите приобаља током изградње ХЕ Ђердап 1 и 2 и реализација свих мера заштите која се наложена сада важећом водопривредном дозволом до термина њеног важења (до 09.05.2012).
- Одржавање и обнова свих дренажних система у приобаљу ХЕ Ђердап 1 како би се одржавала дубина залегања подземне воде према критеријумима. То се мора остваривати и у условима подизања успора екстремно до коте 70,4 мнв на ушћу Нере, у складу са Конвенцијом о заштити реке Дунав.
- Одржавање и обнова заштитних дренажних система у приобаљу ХЕ Ђердап 2 у зони Кладова, како би се остварили дефинисани критеријуми залегања подземних вода (обавеза ХЕ Ђердап) и након подизања успора до коте 41,40 мнм.
- Обнова II линије одбране у зони Горњег Подунавља, коју треба употпунити са попречним линијама (комуникације, додатни насипи), како би се формирале заштићене касете за локализацију евентуалних продора.
- Стварање услова за контролисање водних режима у СРП Горње Подунавље, укључив и контролисано плавање, у складу са еколошким критеријумима.
- Хитно предложити измене закона, по којима би се дивља градња која угрожава безбедност и функционалност система за заштиту од вода третирао као кривично дело које спада у категорију "угрожавања безбедности људи и материјалних добара".
- Дефинисање "водног земљишта" у свим просторним плановима општина која излазе на Дунав, по утврђеном принципу да обухвата појас ширине 100 m од ножице насипа на брањеном подручју, и да том заштитом буду обухваћени и простори свих дренажних система за заштиту приобалног пољопривредног земљишта.

3.3. Смернице за спровођење просторног плана (тематска карта Спровођења плана)

Просторни план ће се спроводити на следећи начин:

- Директно, издавањем информације о локацији и локацијске дозволе за коридор пловног пута (без пратећих садржаја), а по потреби и разрадом Просторног плана на нивоу плана детаљне регулације за приоритетних пет најкритичнијих сектора пловног пута (дефинисаних у делу 3.1), чије ће се границе прецизније дефинисати Нацртом Просторног плана;
- Разрадом Просторног плана на нивоу плана детаљне регулације за луке од националног значаја (Апатин, Богојево, Бачка Паланка, Нови Сад, Панчево, Смедерево, US Steel Serbia и Прахово), пристане (постојеће Бездан, Апатин, Нови Сад, Смедерево, Ковин, Велико Градиште, Доњи Милановац, Текија, Кладово и Прахово, планиране у Богојеву, Бачком Новом Селу, Тителу/Сланкамену, Винчи, Костолцу, Голубцу и Брзој Паланци, као и теретне пристане у Беочину и Голупцу-Јеленске стене) и приоритетне марине и привезишта (дефинисаних у поглављу III, Табела III-2 Локације наугичких прихватних пунтова - I фаза). Тачне границе разраде ће се дефинисати током израде Нацрта Просторног плана (уз принцип да граница разраде обухвати више пратећих садржаја пловно-наугичког пута тамо где је то могуће);
- Одговарајућим урбанистичким планом, за луку Београд и остале луке, марине, пристаништа и пристане за које ће одлуку о изради са дефинисаним границама донети надлежне скупштине општина/града;
- Разрадом у другим просторним плановима подручја посебне намене чији се обухват преклапа са подручјем овог просторног плана, одосно правилима из тих планова за делове подручја; и
- Разрадом у просторним плановима јединица локалне самоуправе за делове територије који нису обухваћени планским документима из претходних тачака..