

ZNAČAJ DRUMSKE SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE ZA REGIONALNI RAZVOJ BANATA

Danica Đurkin¹

Apstrakt: *Razvijena saobraćajna mreža predstavlja važnu komponentu regionalnog razvoja. Njen značaj ogleda se u pružanju mogućnosti za društveno-ekonomski i socijalni razvoj, čime se doprinosi razvoju naselja, efikasnijoj prostornoj organizaciji, uspostavljanju povoljnih unutrašnjih odnosa i regionalnoj integraciji. Razvojne strategije Republike Srbije podržavaju tezu da je dobro izgrađena saobraćajna mreža preduslov održivog razvoja. U tom kontekstu, u postojećim strategijama i planovima teži se izgradnji autoputeva čime se očekuju pozitivni efekti na regionalni razvoj. Težište rada predstavlja analiza postojeće drumske saobraćajne infrastrukture na prostoru Banata, kao i planiranih trasa, sa osvrtom na autoput Beograd-Zrenjanin-Novu Sad. Cilj rada je ukazivanje na značaj drumske saobraćajne infrastrukture kao jednog od najvažnijih faktora lokalnog i regionalnog razvoja Banata, ali i uloge koju planirane saobraćajnice imaju u integraciji i ublažavanju regionalnih razlika na proučavanom prostoru.*

Ključne reči: *drumska saobraćajna infrastruktura, regionalni razvoj, Banat*

THE IMPORTANCE OF ROAD INFRASTRUCTURE FOR REGIONAL DEVELOPMENT OF BANAT

Abstract: *The developed transport network is an important component of regional development. Its importance is reflected in providing opportunities for socio-economic and social development, which contributes to the development of settlements, more efficient spatial organization, establishment of favorable intra-regional relations and regional integration. Development strategies of the Republic of Serbia support the thesis that a well-built transport infrastructure is a prerequisite for sustainable development. In that context, existing strategies and plans tend to construct motorways, expecting positive effects on regional development. The paper is focused on the analysis of the existing road transport infrastructure in Banat area, as well as planned routes, with an emphasis of Beograd-Zrenjanin-Novu Sad motorway. The goal of the paper is to point out the importance of road transport infrastructure as one of the most important factor of local and regional development of Banat, as well as the role that a planned transport network could have in integration and mitigating regional disparities in the study area.*

Key words: *road infrastructure, regional development, Banat*

¹ Univerzitet u Beogradu, Geografski fakultet, Studentski trg 3/3, e-mail: danica.djurkin@gmail.com

UVOD

Saobraćajna infrastruktura važan je element i činilac regionalnog razvoja prostora. Njena funkcija ogleda se u spajanju i prožimanju, kojima deluje na integraciju prostora. Uloga saobraćajnica ogleda se u izdvajanju i definisanju prostora, čineći na taj način regiju pristupačnijom. Značaj saobraćajne infrastrukture ogleda se u usmeravanju ekonomskog razvoja, organizaciji prostora, poboljšanju ukupnog kvaliteta životnog standarda. Prednosti drumskog saobraćaja u odnosu na ostale vidove su veća brzina, lakša konstrukcija, visoka manevarska sposobnost (Вемић, 2005). Usled potrebe modernog doba za bržom i lakšom prostornom mobilnošću populacije povećanjem individualnog transporta, drumske saobraćajnice su postale vodeći vid kopnenog transporta.

Prostor Banata odlikuje periferni saobraćajno-geografski i tranzitni položaj. Kroz istoriju, saobraćajno povezivanje bilo je ključno za određivanje pravca i distribucije razvojnih tokova, izdvajajući pristupačnije i perspektivnije nasuprot manje pristupačnim i nerazvijenim oblastima, što je rezultiralo u stvaranju unutarregionalnih razlika. Stoga drumska saobraćajna infrastruktura predstavlja važnog činioca i određivača pravca i stepena regionalnog razvoja Banata.

TEORIJSKI OKVIR ISTRAŽIVANJA

Saobraćajna infrastruktura ima specifičnu ulogu u regionalnom razvoju, koja se procenjuje kroz direktne i indirektne efekte. Primetno je da izgradnja saobraćajnica direktno utiče na smanjenje troškova transporta, što dovodi do povećane pristupačnosti regiona. Povećana produktivnost i veća regionalna dostupnost mogu nametnuti povećanje ekonomske aktivnosti (Botić & Šišinački, 2006). Brojne studije u prvi plan ističu ekonomske promene koje su usledile nakon trasiranja novih drumskih saobraćajnica. Iako su prepoznati različiti efekti, pozitivna korelacija između razvoja drumskih saobraćajnica i ekonomskog rasta prostora je opšte prihvaćena (Fan et al., 2002; Canning & Pedroni, 2004; Fan & Chan-Kang, 2008. u Manggat et al. 2018). Dokazano je smanjuje nejednakost u dohotku i povećanje ukupanog BDP države (Belgija: Meersman & Nazemzadeh, 2017; Evropska unija: Sahin et al., 2014; Kina: Sahoo et al., 2012; Jiang et al., 2017. u Tsaurai & Ndou, 2019). Primetno je da ekonomski rast i napredak dovodi do povećanog rasta i koncentracije stanovnika. Povećanje populacije obezbeđuje veće tržište robe i usluga, čime deluje kao privlačna sila za investiciona ulaganja i povećanje tržišta rada (Tsaurai & Ndou, 2019). Veće tržište rada, brža dostupnost i direktna veza smanjuju troškova transporta, što kao rezultat ima povećanje mobilnosti i dnevnih migracija. Kraće udaljenosti dovode do manjeg utroška vremena i novca na putovanje i time zadržavaju stanovništvo. U mnogim zemljama su ulaganja u transportnu infrastrukturu sprovedena u cilju povećanja mobilnosti radnika, a time ojačao regionalni razvoj. Neki od primera su: most Oresund između Kopenhagena i švedskog regiona Skan; brza železnica između Madrida i Andalizije; povezivanje grada Havesund sa tri ostrva (Knudsen & Rich, 2013; Garmendia et al., 2011; Lian & Rønnevik, 2010. u Bjarnason, 2014). Indirektni uticaji vezuju se za promene u okruženju, buku, zagađenje vazduha, promenu pejzaža i sl. (Botić & Šišinački, 2006).

Sve više u plan se stavljaju brze saobraćajnice-autoputevi, koridorni pravci prenosa najvećeg dela putničkog i teretnog prometa. Na makro nivou transportna veza povezana je sa nacionalnom proizvodnjom, zaposlenošću i prihodima, dok na mikro nivou povezuje proizvođače i potrošače i utiču na kvalitet života, ublažavajući siromaštvo kroz veću proizvodnju i zarade, nova radna mesta, olakšavaju pristup funkciji rada, obrazovanja, zdravstva i sl. (Quium, 2019). „Snagom svoje gravitacije, koridori privlače okolni prostor tako da se mogu smatrati osovina prostorne organizacije, koncentracije i razvoja, a u širem regionalnom pogledu tranzicije, povezivanja i integracije“ (Вемић, 2005).

Teoretska razmatranja uloge i značaja autoputeva u organizaciji prostora došla su do izražaja 60-ih i 70-ih godina XX veka. Pored značaja u prenosu ljudi i robe, ističe se važnost saobraćajnih čvorova, koji raste sa približavanjem većem naselju. Predstavljaju tačke u kojima se ostvaruje interakcija između autoputa i njegovog zaleđa i zbog toga imaju lokacionu privlačnost za delatnosti sekundarnog i tercijarnog sektora, ali i pogoduju razvoju stambenih zona u prostorima intenzivne suburbanizacije oko velikih gradova (primer SAD-a: Boarnet, 1997; Fernald, 1999; Mamuneas & Nadiri, 2006. u Laketa et. al., 2011). Obilaznice oko gradskih aglomeracija imaju takođe lokacionu ulogu (formiranje industrijskih zona i malih preduzeća potrošačke industrije na autoputu Rim-Napulj) (Sić, 2009).

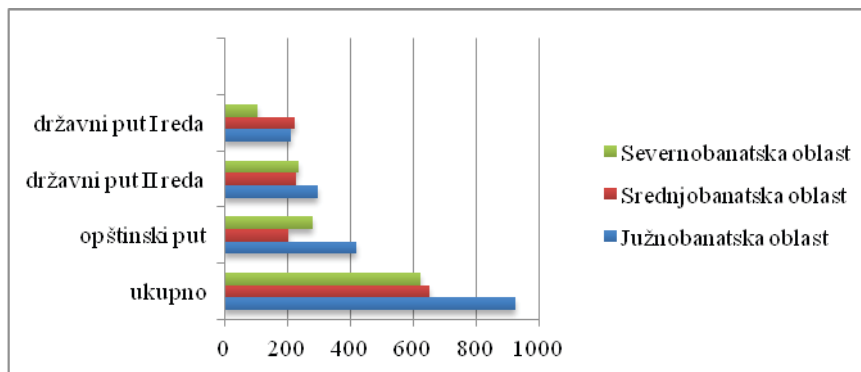
Na prostoru Srbije razvoj saobraćaja i drumske infrastrukture smatra se preduslovom izbalansiranog i održivog razvoja i glavnim instrumentom povezivanja i integracije. Prema Prostornom planu razvoj putne mreže omogućava održivu mobilnost (stanovništva i privrede) zbog čega ima komparativnu prednost u odnosu na druge vidove saobraćaja. Kao opšti cilj ističe se razvoj mreže saobraćajnica, funkcionalnih kategorisanih koridora, koji omogućavaju povezivanje i ujednačeniju pristupačnost u Srbiji, kao i sa međunarodnim okruženjem (PPRS, 2020). Integracija sa evropskim državama postiže se putem mreže međunarodnih, Panevropskih koridora, od deset dva prolaze kroz teritoriju Srbije (koridor VII i X) (Грчић & Паткај, 2003). Sve značajnija uloga drumskih saobraćajnica i autoputeva, i njihov preduslov za uspostavljanje međunarodnih veza ističe se u mnogim radovima (Паткај, 2002; Грчић & Паткај, 2003; Mitrović et al., 2004; Велић, 2004; 2005; Đukićin Vučković et al., 2017).

Iako je većina empirijskih studija navodi pozitivnu korelaciju između drumske infrastrukture i ekonomskog rasta, u nekima se navode i negativni rezultati. Naime, koliko saobraćajnice mogu da budu pokretači integracije, razvoja i rasta, utoliko mogu biti uzrok pojave socioprostorne nejednakosti i dezintegracije (Đukićin Vučković et al., 2017). Neke studije pokazale su da je trasiranje autoputa imalo negativne ukupne regionalne efekte jer je došlo do zapuštenosti i zaostalosti okolnog, najčešće ruralnog, prostora (Lukić et al., 2009). Favorizovanjem razvoja u krajnjim tačkama tj. čvorištima autoputa koji samo fizički prolazi kroz ruralni prostor, može dovesti do negativnih posledica. Pozitivni uticaj razvoja putne infrastrukture na ekonomski rast smanjuje se ukoliko se ne vodi računa o drugim socioekonomskim faktorima, poput planiranja sekundarnih puteva za povezivanje okolnog prostora na autoput, ulaganja u javnu i socijalnu infrastrukturu, zdravstvo i obrazovanje, ljudski kapital (Quium, 2019).

SAVREMENA DRUMSKA MREŽA BANATA

Mreža puteva na prostoru Banata je gusta i razgranata. U dužini od 2200 km čine je državni putevi I reda - 536 km, državni putevi II reda - 760 km i opštinski putevi - 903 km. Od ukupne dužine puteva savremenim kolovozom odlikuje se 1989 km (90%). Najveća je dužina opštinskih puteva (903 km) 41% ukupno kategorisanih puteva u Banatu, dok preostalih 59% obuhvataju državni putevi II i I reda. Glavni problem predstavlja stanje i kvalitet puteva. Putna mreža nije u potpunosti izgrađena i u pogledu tehničko-eksploatacionih performansi ne može da pruži nivo usluga po evropskim standardima što je posledica nedovoljnog ulaganja u rekonstrukciju, održavanje i modernizaciju.

Značaj drumske saobraćajne infrastrukture za regionalni razvoj Banata



Grafikon 1. Putna mreža kategorisanih puteva Banata po oblastima izražena u km (2018. godina)

Najduža putna mreža je u Južnbanatskoj oblasti (925 km), dok je dužina u Srednjobanatskoj i Severnbanatskoj gotovo izjednačena (652 km, 623 km) (RZS, 2019). Uporedni prikaz dužine putne mreže po kategorijama uočavaju se izvesne razlike (grafikon 1). Najdužu mrežu državnih puteva I reda imaju Srednjobanatska (221 km) i Južnbanatska oblast (209 km). Državni putevi II reda najzastupljeniji su u Južnbanatskoj oblasti (297 km), koja takođe dominira i u pogledu razvijenosti lokalnih saobraćajnica (419 km). Severnbanatska oblast ima najniži stepen razvoja putne infrastrukture koji se ogleda u zastupljenosti opštinskih puteva (280 km) i državnih puteva II reda (237 km).

Posmatrajući razgranatost putne mreže po opštinama uočava se izrazito mali udeo puteva u pograničnim (Nova Crnja, Novi Kneževac, Sečanj, Čoka, Bela Crkva) i površinski malim opštinama (Opovo). Izuzetak čine Kikinda i Vršac, primarni i sekundarni centri razvoja upravnih oblasti, kao i opština Plandište, gde su najzastupljeniji opštinski putevi. Iz tog razloga, bolji pokazatelj razvijenosti putne mreže predstavlja ukupna dužina državnih puteva I reda (Zrenjanin, Pančevo, Vršac, Kikinda) i II reda (Kikinda, Zrenjanin i Kovačica, Alibunar, Žitište, Sečanj, Kovin). Mreža puteva razvijenija je na zapadni, populaciono većim, dominantnim urbanim centrima, ekonomski i funkcionalno razvijenijim, nego u istočnom pograničnom delu, izraženih depopulacionih karakteristika, pretežno ruralnog karaktera.

Najvažniji državni putevi I reda su: međunarodni put I reda E-70 koji povezuje Beograd-Pančevo-Vršac sa graničnim prelazom Vatin (i Temišvarom) u dužini od 120 km; državni put I reda M-7 Novi Sad-Zrenjanin sa graničnim prelazom Srpska Crnja ka Temišvaru kroz Banat prolazi u dužini od 75 km; državni put I reda M-24 Subotica-Senta-Čoka-Kikinda-Zrenjanin-Kovačica-Pančevo-Kovin-Smederevo tzv. „Banatska magistrala“ u dužini od 210 km povezuje severni deo (Čoka) sa južnim delom Banata (Kovin) i predstavlja osovinu razvoja ovog prostora. Od značaja su i državni putevi I reda: Beograd-Zrenjanin (74 km); Novi Bečej-Kikinda-Nakovo (50 km); Beograd-Zrenjanin-Kikinda-Rumunija (130 km) i Zrenjanin-Vršac-Bela Crkva-Kaluđerovo (granica sa Rumunijom) (140 km).

Državni putevi II reda na ovoj teritoriji su: (gr. sa Mađarskom) Đala-Novi Kneževac-Mokrini-Kikinda-Vojvoda Stepa (90 km); Novi Bečej-Kikinda-Nakovo (gr. sa Rumunijom) (47 km); Nova Crnja-Banatsko Karađorđevo-Žitište-Zrenjanin (37 km); Žitište-Begejci-Srpski Itebej-Međa (gr. sa Rum.) (28 km); Kać-Šajkaš-Perlez-Kovačica-Sečanj-Jaša Tomić (gr. sa Rum.) (122 km); Ečka-Tomaševac-Kovačica-Pančevo (67 km); Uljma-Straža-Bela Crkva-Kaluđerovo (gr. sa Rum.) (44 km); Kovin-Dubovac-Vračev Gaj-Bela Crkva (44 km); Vršac-Straža (17 km); Novi Bečej-Melenci (20 km) i Alibunar-Lokve-Plandište (28 km) (Program razvoja Vojvodine 2014-2020, 2014).

ZNAČAJ SAVREMENE I PLANIRANE DRUMSKE SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE ZA REGIONALNI RAZVOJ BANATA

Mrežu koridora puteva treba posmatrati kao veoma bitan i uticajan faktor u uspostavljanju ravnoteže između banatskih opština, ali i sa širim okruženjem. U Prostornom planu AP Vojvodine ističe se važnost uspostavljanja regionalne ravnoteže i smanjenje nejednakosti, posebno kada se govori o regionu Banata koji se odlikuje znatno lošijim pokazateljima u odnosu na ostatak Vojvodine. Iz tog razloga, predviđeno je niz planova i mera izgradnje pojedinih deonica i rekonstrukcija postojećih saobraćajnica radi umrežavanja i formiranja funkcionalnije mreže naselja na prostoru Vojvodine (PIRPP V, 2018).

U pravcu sever-jug planirane su aktivnosti rekonstrukcije i izgradnje banatske magistrale – državnog puta I reda Đala (veza sa Mađarskom)–Čoka–Kikinda–Zrenjanin–Pančevo–Kovin. „Banatska magistrala“ čini osovinu razvoja ovog prostor povezujući sve veće gradove: Kikinda, Zrenjanin, Pančevo, Kovin, i omogućavajući dobru vezu sa Panevropskim koridorima. Ovaj putni pravac od izuzetnog je značaja jer spaja slabije dostupne delove Banata i severoistočne Bačke sa najvažnijim pravcima u državi – autoputom E-75 (koridor X) i graničnim prelazom Horgoš na severu, i Dunavom na jugu (koridor VII). Navedeni pravac, obezbeđuje Banatu integraciju u šire regionalno okruženje, pružajući direktnu vezu koja omogućava efikasniji transport robe i usluga (ПППН мреже коридора, 2017).

Na uporedničkom pravcu zapad-istok akcenat je na izgradnji planiranog dela puta od Zrenjanina do državne granice prema Rumunija (nastavak državnog puta I reda Novi Sad–Zrenjanin). Uloga ovog pravca ogleda se u velikom prometu robe i stanovnika na relaciji Novi Sad–Zrenjanin (protok saobraćaja 2015. iznosio je 7.000-15.000 vozila/danu), ali i najkraćem načinu povezivanja centra Vojvodine sa Temišvarom i rumunskim delom Banata. Cilj je i izgradnja autoputa E-70 Beograd–Pančevo–Vršac-granica sa Rumunijom, koji predstavlja najkraću i geografski najpovoljniju vezu Beograda sa Rumunijom. Na postojećoj deonici Beograd–Pančevo svakodnevno se odvija intenzivna razmena robe, usluga, informacija i radne snage, o čemu svedoči između 15.000 i 30.000 vozila koja dnevno prođu ovim putem, što se može porediti sa obimom na koridoru X na deonici Beograd–Novi Sad (RPP Vojvodine, 2011).

Za subregionalno i regionalno povezivanje značajni su i pravci: Subotica (veza sa koridorom X)–Senta–Čoka–granica sa Rumunijom; Sombor (veza sa Mađarskom i Hrvatskom)–Mali Idoš (veza sa koridorom X)–Ada (most na reci Tisi)–Kikinda–Nakovo (veza sa Rumunijom); Bečej–Novi Bečej–Kikinda–granica sa Rumunijom; Opovo–Kovačica–Alibunar–Vršac. Most na Adi ima za cilj kvalitetnije povezivanje istočne Bačke i Banata (PIRPP Vojvodine, 2018).

Pogranični karakter banatske regije uglavnom se navodi kao negativna odlika, međutim ne treba ga nužno posmatrati tako. Zahvaljujući takvom položaju Banat ima tranzitno-saobraćajnu funkciju koja pogoduje transgraničnoj saradnji i povezivanju sa susednim republikama, što se, uz ulogu koju imaju granični prelazi oduvek isticalo (Букуров, 1978; Ђурчић, 2004; Kovačević et al., 2009). S tim u vezi afirmacija graničnih prelaza Nakovo, Vrbica i Rabe je od velikog značaja. Projekat „Razvoj prelaznog puta u oblasti Kubekhaza – Rabe“ IPA fonda EU sprovodi se sa ciljem povezivanje susednih država zarad obostrane koristi. Smatra se da će novi granični prelaz poboljšati mobilnost, kvalitet transporta, potpomoći privredne aktivnosti stanovništva i ekonomski osnažiti pogranična naselja. Takođe, Evroregija DMKT 2005. godine je donela odluku o izgradnji puta međunarodnog značaja Segedin–Kikinda–Žimolija–Temišvar–Zrenjanin–Pančevo–Smederevo sa graničnim prelazom „Triplex“ na tromeđi (Rabe–BebaVeka–Kibekhaza) u cilju poboljšanja odnosa lokalnih zajednica pograničnih delova (PIRPP Vojvodine, 2018).

Položaj urbanih centri na dominantnom razvojnom pravcu sever-jug (Kikinda, Zrenjanin, Pančevo, Kovin), uz Vršac, pruža mogućnost formiranja „urbanih žarišta“ - čvorova sa saobraćajnom funkcijom, koji mogu biti nosioci održivog ekonomskog, socijalnog i ekološkog razvoja. Njihovo

Značaj drumske saobraćajne infrastrukture za regionalni razvoj Banata

povezivanje sa Beogradom i Novim Sadom i mrežom Panevropskih koridora, značajno je za povećanje konkurentnosti i funkcionalno povezivanje prostora. Povezivanje postojećih industrijskih i slobodnih zona privlačno je za investitore, posebno prerađivačkih kapaciteta u oblasti poljoprivrede zahvaljujući bogatoj sirovinskoj osnovi, kao i formiranje i malih i srednjih preduzeća.

U cilju jačanja osovina regionalnog i subregionalnog razvoja najnoviji projekat, čija je priprema u toku, jeste izgradnja autoputa Beograd–Zrenjanin–Novi Sad, koji se smatra jedinim od prioriteta predviđenih PP Republike Srbije u ovom domenu za naredni period (PPRS, 2020). Realizacija projekta je u fazi izrade projektnog zadatka, što podrazumeva izbor optimalne trase autoputa, naročito za pravac Beograd - Zrenjanin i definisanje plana područja posebne namene. Njegovom izgradnjom može se doprineti ravnomernoj prostornoj distribuciji, poboljšanjem transportne dostupnosti u odnosu na centre koje povezuje, ali su pojedini autori ukazivali na opasnost stvaranja „praznih međuprostora“ (Lukić et al, 2009). Ograničena mogućnost pristupa autoputevima može dovesti do zaostajanja prostora izvan i stvaranja nove periferije. Zbog toga je veoma važno da se uporedo sa unapređenjem i povećanjem gustine međunarodnih puteva I reda – autoputeva, vodi računa i o povećanju i poboljšanju državnih puteva II reda, lokalnih i izbora priključaka. Izbor trase na ovom prostoru igra važnu ulogu zbog poljoprivrednog zemljišta, pa je neophodno prethodno ispitati kvalitet i izabrati površine sa lošijim kvalitetom zemljišta. Treba imati na umu da bi izmena postojeće trase državnog puta I reda Beograd-Zrenjanin i preusmeravanje saobraćaja na superiorniji i brži put moguće dovela do redukcije autobuskih linija u ruralnim naseljima, koje su od velikog značaja za stanovnike zbog povezivanja mesta stanovanja i rada. Promena postojeće trase mogla bi dovesti do stvaranja novih unutarregionalnih odnosa.

Kako se radi o agrarno orijentisanom prostoru Banata pozitivan rezultat izgradnje autoputa može biti olakšan i brži transport poljoprivrednih proizvoda do mesta za preradu ili do tržišta (krajnje tačke koridora). Adekvatnim povezivanjem ruralnog prostora u zaleđu, kroz mrežu lokalnih i puteva II reda, može se omogućiti već postojeća izražena mobilnost radne snage (protok saobraćaja Zrenjanin–Beograd 2015. 3.000-7.000, Zrenjanin–Novi Sad 7.000-15.000 vozila/danu) (RPP Vojvodine, 2011). Uz to razvoj tržišno orijentisane poljoprivrede u prvom redu, ali i ostalih ruralnih resursa (obnovljivi izvori energije, turizam, kultura, prirodni ambijent) može doprineti divezifikaciji ruralne ekonomije, čime se podstiče ukupan ekonomski razvoj, podiže kvalitet života i ublažava regionalna nejednakost.

ZAKLJUČAK

Regionalne razlike odražavaju se na ekonomskim, socioekonomskim i demografskim pokazateljima. Koncentracija demografskih potencijala u urbane centre, sa jedne i demografsko praznjenje pograničnih opština sa druge strane, neravnomeran razmeštaj industrije (dominacija Zrenjanina, Pančeva, Vršca i Kikinde), izraženi socijalni i infrastrukturni problemi odlika je polarizacijskih tokova. Kao rezultat javlja se regionalna nejednakost, posebno izražena u dihotomiji selo-grad, i potreba za interregionalnim usklađivanjem. Pogranična pozicija Banata dodatno podstiče potrebu preduzimanja mera i aktivnosti od strane Republike Srbije, AP Vojvodine i lokalnih samouprava u cilju stimulisanja razvoja.

Veliku ulogu u ublažavanju nejednakosti može imati drumska saobraćajna infrastruktura, pa su planovi i mere predviđene za izgradnju autoputeva, rekonstrukciju državnih puteva I i II reda, modernizaciju lokalnih puteva od velikog značaja. Planirana izgradnja autoputa Beograd–Zrenjanin–Novi Sad, kao i autoputa Beograd–Pančevo–Vršac–rumunska granica doprinela bi boljoj povezanosti naselja, dnevnoj mobilnosti na ovim putnim pravcima i ekonomskom aktiviranju. Razvojna osovina prostora Banata jeste državni put I reda – Banatska magistrala, koja kreće od Dunava, odnosno Kovina i spaja Pančevo, Zrenjanin, Kikindu, nastavlja ka Čoki gde se desni krak odvaja prema Đali i granici sa Mađarskom, a levi preko Sente povezuje nastavljajući na autoput E-75 Beograd-Budimpešta. Izgradnja i rekonstrukcija magistrale, povezivanje naj-

većih urbanih centara na ovom potesu pruža vezu sa međunarodnim koridorima (koridor VII i X) i bolje pozicioniranje u evropskom prostoru. U cilju formiranja jedinstvene mreže urbanih centara i bolje funkcionalne integracije sa susjednim regionima, značajna je i izgradnja deonice državnog puta I reda Ruma–E-70–Novi Sad–E-75–Zrenjanin–rumunska granica. Periferan i tranzitni saobraćajno-geografski položaj treba koristiti za integraciju i transgraničnu saradnju sa Rumunijom i Mađarskom, što je od izuzetnog značaja za celu državu. Kako je pogranični prostor najugroženiji, aktiviranje i planirani radovi na graničnim prelazima (Rabe, Nakovo, Vrbica), mogli bi doprineti održivosti ovog kraja.

Povezivanje svih urbanih centara i opština biće značajno za povećanje konkurentnosti i razvoj, ali je neophodna integracija sa okruženjem, čime će se obezbediti bolje iskorišćavanje lokalnih resursa (pre svega u vidu tržišno orijentisane poljoprivrede, turizma, očuvane životne sredine, obnovljivim izvorima energije, sektoru usluga i sl.) i privlačenje investicija. Uz bolje povezivanje svih naselja, ravnomerniji prostorni razmeštaj privrednih aktivnosti, poboljšanje životnog standarda može se očekivati i ublažavanje negativnih demografskih trendova i **uklanjanje regionalnih razlika**.

LITERATURA

- Bjarnason, T. (2014). The effects of road infrastructure improvement on work travel in Northern Iceland. *Journal of Transport Geography*, 41, 1-35. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2014.09.009
- Botić, V. & Šišinački, J. (2006). Road infrastructure and regional development: some evidence from Croatia. *Book of abstracts „46th Congress of the European Regional Science Association“ Volos*, 1-28.
- Букуров, Б. (1978). *Бачка, Банат, Срем*. Нови Сад: Матица српска.
- Вемић, М. (2004). Мрежа путева Дунавско-моравског коридора. Гласник српског географског друштва, 84 (1), 101-107.
- Вемић, М. (2005). Садашње стање и пројекција изградње мреже пруга Дунавско-моравског коридора. Зборник радова Географског института Јован Цвијић САНУ, 54, 49-54.
- Грчић, М. & Раткај, И. (2003). Еврорегиони и еврокоридори као фактор интеграције земаља Југоисточне Европе са Европском унијом. *Зборник радова Географског факултета*, 51, 31-49.
- Ђukićin Vučković, S., Đorđević, J., Milanković Jovanov, J., Ivanović Bibić, Lj., Protić, B., Đorđević, T. & Ivkov, M. (2017). The development of transport infrastructure and attitudes of the local population: a case study from the Republic of Serbia. *Geografisk Tidsskrift*- DOI: 10.1080/00167223.2017.1419369
- Kovačević, T., Đurđev, B. & Arsenović, D. (2009). Movement of population in the Romanian border region, case study: Nova Crnja municipality. *Geographica Timisiensis*, 18, (1-2), 5-17.
- Laketa, M., Anicic, J., Zaric, M. & Vukotic, S. (2011). Coridors: Development opportunity of Serbia. *UTMS Journal of Economics*, 2 (2), 125–138.
- Lukić, A., Opačić T. V. & Zupanc, I. (2009). The other side of the Zagreb-Rijeka motorway: Socio-geographic implications in the rural periphery of Croatia. *Društvena istraživanja*, 99-100, 153-173.
- Manggat, I., Zain, R., & Jamaluddin, Z. (2018). The Impact of Infrastructure Development on Rural Communities: A Literature Review. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 8(1), 647–658.

Značaj drumske saobraćajne infrastrukture za regionalni razvoj Banata

Mitrović, S., Petrović, N. & Lazić, J. (2004). Uloga saobraćajne infrastrukture u procesu razvoja Jugoistočne Evrope - slučaj SCG. *Industrija*, 44, 1-18.

Program razvoja AP Vojvodine 2014-2020. (2014). Novi Sad: Pokrajinski sekretarijat za urbanizam.

Program implementacija Regionalnog prostornog plana AP Vojvodine za period 2017-2021. (2018). JP „Zavod za urbanizam Vojvodine“ Novi Sad.

Просторни план подручја посебне намене мреже коридора саобраћајне инфраструктуре на правцу државног пута I реда Суботица-Зрењанин-Ковин. (2017). Службени лист АПВ, 73(19), 555-618.

Просторни план Републике Србије од 2021. до 2035. године: основни концептуални приступ просторном развоју за рани јавни увид. (2020). Београд: Република Србија.

RZS (2019). Opštine i regioni u Srbiji. Beograd: Republički zavod za statistiku.

Раткај, И. (2003). Саобраћајно-географски положај Србије. *Зборник радова Географског факултета*, 50, 33-46.

Sić, M. (2009). Utjecaj autoceste Zagreb-Split na regionalni razvoj Like. *Hrvatski geografski glasnik*, 71/1, 87 – 101.

Tsaurai, K. & Ndou, A. (2019). Infrastructure, Human Capital Development and Economic Growth in Transitional Countries. *Comparative Economic Research Central and Eastern Europe*, 22 (1), 33-52.

Ђурчић, С. (2004). *Насеља Баната географске карактеристике*. Нови Сад: Матица српска.

Quium, A. (2019). Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development. *Sustainability*, 11, 1-23.