



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

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА
БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ ІВ РЕДА
КРАЉЕВО-РАШКА-НОВИ ПАЗАР**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, јун 2023. године

УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзе саобраћајнице ИБ реда Краљево-Рашка-Нови Пазар (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана („Службени гласник РС”, број 45/23) и Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана на животну средину („Службени гласник РС”, број 39/23). Обрађивач Просторног плана је Институт за архитектуру и урбанизам Србије, у сарадњи са обрађивачима Идејног пројекта брзе саобраћајнице ХИДРОПРОЈЕКАТ-САОБРАЋАЈ ДОО, Грађевински факултет Универзитета у Београду, Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, Грађевински институт ЦПЛ Д.О.О. и НР Гео инжењеринг, у складу са Уговором за извршење наведених услуга из марта 2023. године.

Планирање, коришћење, уређење и заштита коридора брзе саобраћајнице ИБ реда Краљево-Рашка-Нови Пазар (у даљем тексту: брзе саобраћајнице) засниваће се на принципима уређења и коришћења простора утврђеним чланом 3. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 - др. закон, 9/20 и 52/21), као и на Закону о путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10), Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09 – др. закон, 72/09 – др. закон, 43/11 – одлука УС, 14/16, 76/18, 95/18 – др. закон и 95/2018 – др. закон), Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, број 50/11), Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, број 32/19) и другим законима Републике Србије којима се дефинишу и одређују услови, начин и садржај израде пројектне (техничке) документације.

Основни разлог за израду и доношење Просторног плана је стварање услова за реализацију националних интереса у области саобраћајне инфраструктуре на принципима одрживог развоја. Подизање нивоа приступачности подручја обухваћеног израдом Просторног плана, односно Рашког управног округа, имаће позитивне ефекте на подизање нивоа његове конкурентности, а самим тим и на динамику будућег развоја. Концепција планирања, коришћења и уређења простора дефинисаће се на начин којим се обезбеђује изградња и експлоатација коридора брзе саобраћајнице, који ће представљати део секундарног појаса развоја на правцу од Краљева ка Новом Пазару, односно део основне саобраћајне везе Централне Србије са подручјем АП Косово и Метохија. Просторним планом ствара се плански основ за његово директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, експропријацију земљишта, прибављање дозвола у складу са законом, односно стварање услова за изградњу брзе саобраћајнице.

Просторни план се израђује у складу са Генералним пројектом брзе саобраћајнице. Просторни план је заснован и на студијској и другој документацији, резултатима досадашњих истраживања и важећим планским и развојним документима у Републици Србији. Саставни део израде Просторног плана чини и стратешка процена утицаја Просторног плана на животну средину.

Планска решења Просторног плана за коридор брзе саобраћајнице биће утврђена са већим степеном детаљности у односу на коридоре других магистралних инфраструктурних система. За потребе израде Просторног плана користиће се идејно решење и елементи идејног пројекта за изградњу брзе саобраћајнице.

1. ОПИС ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Одлуком о изради Просторног плана дата је оквирна граница обухвата Просторног плана, која треба да буде коначно утврђена Нацртом Просторног плана. За потребе упућивања у процедуру раног јавног увида предлаже се обухват Просторног плана на деловима територија града Краљево, општине Рашка и града Нови Пазар, кроз које пролази коридор планиране брзе саобраћајнице, и то (Табела 1):

- 1) на територији града Краљево – катастарске општине (20): Адрани, Баре, Богутовац, Бресник, Безна, Врдила, Дракчићи, Јарчујак, Конарево, Маглич, Мрсаћ, Матаруге, Мусина Река, Полумир, Поповичи, Прогорелица, Тадење, Ушће, Замчање и Церје;
- 2) на територији општине Рашка – катастарске општине (18): Баљевац, Бела Стена, Беоци, Биљановац, Варово, Драганићи, Жутице, Корлаће, Кућане, Милатковиће, Носољин, Павлица, Панојевиће, Пискања, Побрђе, Рашка, Рвати и Супње;
- 3) на територији града Нови Пазар – катастарске општине (4): Батњик, Копривница, Постење и Пожежина.

Оквирна граница Просторног плана за потребе раног јавног увида дата је границама наведених катастарских општина, док ће у Нацрту Просторног плана, по коначном дефинисању коридора и трасе брзе саобраћајнице, бити смањена и одређена границом коридора, односно аналитички одређеним геодетским тачкама.

Просторним планом биће обухваћени:

- 1) коридор планиране брзе саобраћајнице на правцу Краљево-Нови Пазар дужине око 83,4 km и ширине од 50 m до 300 m, који обухвата трасу са заштитним појасевима брзе саобраћајнице (државног пута); и
- 2) постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја (железничка пруга, гасоводи, далеководи, оптички каблови и др. који се укрштају са брзом саобраћајницом).

Просторним планом биће сагледана по потреби и зона утицаја коридора брзе саобраћајнице на окружење (најближа насеља, инфраструктурни коридори, туристички простори, заштићена подручја природних вредности, изворишта водоснабдевања и сл.). Коридор планиране брзе саобраћајнице на правцу од Краљева до Новог Пазара почиње од планиране везе (денивелисане раскрснице/петље) „Адрани“ на државном путу IА реда број 5 (аутопуту) Е-761, деоница Појате-Прелјина (тзв. „Моравски коридор“), пружа се ка југу дуж постојећег државног пута IБ реда број 22 кроз Ибарску клисуру све до Рашке, где излази из клисуре и даље се пружа до Новог Пазара.

Укупна површина прелиминарног обухвата Просторног плана је 650,37 km². Шире подручје Просторног плана приказано је на графичком прилогу: *Посебна намена простора*.

Табела 1. Обухват подручја Просторног плана

Јединица локалне самоуправе (ЈЛС)	Површина обухваћеног дела територије ЈЛС, km ²	Дужина деоница планираног пута на територији ЈЛС, km
Град Краљево	441,32	48,98
Општина Рашка	31,36	6,36
Град Нови Пазар	177,67	28,06
Укупно	650,37	83,40

2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА

Законом о Просторном плану Републике Србије за период од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10) утврђене су дугорочне основе организације, уређења, коришћења и заштите простора Републике Србије у циљу усаглашавања економског и социјалног развоја са природним, еколошким и културним потенцијалима и ограничењима на њеној територији.

Дефинисана је концепција развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре која представља синтезу раније започетих студија и пројеката. Према таквој концепцији, Република Србија представља велики транспортни и саобраћајни центар у коме егзистира неколико већих урбаних центара који су носиоци примарних функција.

У правцу остваривања просторног развоја овим планом је утврђено спровођење активности на коридору државног пута IB реда број 22 (укључујући и деоницу од Краљево до Новог Пазара), као једно од планских решења у области путног саобраћаја.

Нацртом Просторног плана Републике Србије до 2035. године (који је у процедури доношења) дефинисано је да ће се просторни развој друмског саобраћаја и путне мреже заснивати на реконструкцији, рехабилитацији, модернизацији и унапређењу постојеће мреже државних путева I и II реда. Планиране су активности на побољшању повезаности друмског саобраћајног система и корисника, као и изградња и реализација попречних саобраћајних праваца у циљу интеграције појасева развоја. Планиране су активности на траси Краљево – Ушће – Рашка (са краком према Косовској Митровици IB број 31) – Нови Пазар – Рибариће (IB број 22).

Регионалним просторним планом Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа („Службени гласник РС”, број 39/14) обухваћена је територија површине 11588 km². Подручје предметног просторног плана у потпуности се налази у обухвату овог плана. Уредбом о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа, као једно од планских решења развоја друмског саобраћаја, предвиђена је реализација главних пројеката рехабилитације државних путева према програмима ЈП „Путеви Србије”.

Прелиминарна граница Просторног плана се преклапа или тангира друге просторне планове подручја посебне намене, без значајнијег утицаја на саму посебну намену. Од највећег значаја је **Просторни план подручја посебне намене система хидроелектрана на Ибру** („Службени гласник РС”, број 58/12), којим су дефинисана одређена детаљна решења за измештање појединих деоница постојећег државног пута IB реда број 22 ради изградње планираних хидроелектрана и формирања акумулационих језера на реци Ибар. Планирано је измештање и изградње четири мање деонице државног пута, и то: 1) *код локације планиране ХЕ Маглич*, постојећа деоница од km 178+854 до km 182+753 (дужина деонице која се напушта износи 3899 m), дужина новопроектване деонице од km 178+854 до km 182+738 износи 3884 m, новопроектвана траса измештене деонице померена је у десно (у смеру раста стационаже) и навише, уз падину над левом обалом Ибра; 2) *код локације планиране ХЕ Добре стране*, постојећа деоница од km 184+526 до km 186+771 (дужина деонице која се напушта износи 2500 m), дужина новопроектване деонице од km 184+526 до km 186+752 износи 2227 m, новопроектвана траса измештене деонице померена је у десно (у смеру раста стационаже) и навише, уз падину над левом обалом Ибра; 3) *код локације планиране ХЕ Бела глава*, постојећа деоница од km 188+954 до km 190+538 (дужина деонице која се напушта износи 1384 m), дужина новопроектване деонице од km 188+954 до km 190+489 износи 1336 m, новопроектвана траса измештене деонице померена је у десно (у смеру раста стационаже) и навише, уз падину над левом обалом Ибра; *код локације планиране ХЕ Церје*, постојећа деоница од km 196+606 до km 198+968 (дужина деонице која се напушта износи 2362 m), дужина новопроектване деонице од km 196+606 до km 198+951 износи 2345 m,

новопроектована траса измештене деонице померена је у десно (у смеру раста стационаже) и навише, уз падину над левом обалом Ибра.

Граница просторног плана се преклапа или тангира и следеће просторне планове подручја посебне намене, без значајнијег утицаја на саму посебну намену, и то: **Просторни план подручја посебне намене Парка природе „Голија“** („Службени гласник РС“, број 16/09); **Просторни план подручја посебне намене Просторне културно-историјске целине Стари Рас са Сопотанима** („Службени гласник РС“, број 47/12); **Просторни план подручја посебне намене манастира Студеница** („Службени гласник РС“, број 02/20); **Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате-Прељина** („Службени гласник РС“, број 10/20); и **Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора високонапонског далековода 2x110 kV Краљево 3 - Нови Пазар 1** („Службени гласник РС“, број 61/16).

3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

3.1. Опис постојећег стања

Путну мрежу на територији Просторног плана, према Уредби о категоризацији државних путева („Службени гласник РС“, бр. 105/13, 119/13 и 93/15), чине следећи државни путеви (у даљем тексту ДП): ДП ИБ реда бр. 22 (Београд – Љиг – Горњи Милановац – Прељина – Краљево – Рашка – Нови Пазар – Рибариће – државна граница са Црном Гором); ДП ИБ реда бр. 30 (Ивањица – Ушће); ДП ИБ реда бр. 31 (Рашка – Лепосавић – Косовска Митровица – Вучитрн – Приштина – Урошевац – државна граница са Северном Македонијом); ДП ПА реда бр. 179 (Прањани – Трбушани – Љубић – Чачак – Дракчићи – Краљево); ДП ПА реда бр. 181 (Кратовска Стена – Лучани – Гуча – Каона – Дракчићи); ДП ПА реда бр. 198 (Рашка – Кути – Одвраћеница – Преко Брдо); ДП ПА реда бр. 199 (Нови Пазар – Дежева – Одвраћеница); ДП ПА реда бр. 207 (Биљановац – Јошаничка Бања – Грчак – Александровац – Крушевац); ДП ПА реда бр. 209 (Краљево (Ратина) – Брезна – Гоч); ДП ПБ реда бр. 410 (Краљево – Матарушка Бања – веза са државним путем 22); ДП ПБ реда бр. 412 (Брвеник – Градац – Рудно); ДП ПБ реда бр. 472 (Гоч – Рудњак – веза са државним путем 22).

Снабдевање електричном енергијом на подручју Просторног плана врши се преко преносног система АД „Електромрежа Србије“ системом мреже далековода и објеката у функцији електроснабдевања, обједињеног у електроенергетски систем Републике. Трафостанице и трасе далековода које се налазе у обухвату Просторног плана су: ТС 110 kV Краљево 1; ТС 110 kV Рашка и ТС 110 kV Нови Пазар 1; ДВ 220 kV бр. 297/1 ТС Краљево 3 - ТС Чачак 3; ДВ 220 kV бр. 297/1 ТС Краљево 3 - ТС Чачак 3; ДВ 220 kV ТС Пожега – ТС Краљево 3; ДВ 110 kV бр. 161/3 ТС Ушће - Чвор 161 бр. 2; ДВ 110 kV бр. 109/1 ТС Краљево 3 - ТС Краљево 1; ДВ 110 kV бр. 115/1 ТС Чачак 3 - ТС Краљево 1; ДВ 110 kV бр. 162/2 Прикључак измештеног дела вода ДВ бр. 162 – ТС Нови Пазар 1; ДВ 110 kV бр. 162/1 ТС Рашка - Прикључак измештеног дела вода ДВ бр. 162; ДВ 110 kV бр. 155/1 ТС Нови Пазар 1 - ТС Нови Пазар 2; ДВ 110 kV бр. 161/4 Чвор 161 бр. 2 - ТС Рашка; ДВ 110 kV бр. 189 ТС Нови Пазар 1 - ТС Сјеница; ДВ 110 kV бр. 161/1 ТС Краљево 3 - Чвор 161 бр. 1 и ДВ 110 kV бр. 1184/1 ТС Нови Пазар 1 - А35013.

Железнички саобраћај у обухвату Просторног плана одвија се: магистралном једноколосечном неелектрифицираном железничком пругом Лапово–Краљево–Лешак–Косово Поље–Бенерал Јанковић–државна граница (Волково) и једноколосечном неелектрифицираном железничком пругом Сталаћ–Краљево–Пожега.

У обухвату Просторног плана налази се доводно-разводни гасовод високог притиска РГ 08-02.

Према подацима Пописа становништва 2011. на подручју Просторног плана живело је 42328 становника на територији 54 насеља, односно 42 катастарске општине са просечном густином насељености од око 65 ст/km².

На основу Уредбе о утврђивању јединствене листе неразвијености региона и јединица локалне самоуправе за 2014. годину („Службени гласник РС”, број 104/14) Град Краљево, општина Рашка и град Нови Пазар припадају групи јединица локалне самоуправе чија је развијеност у распону од 60-80 % републичког просека.

Најзначајније геоморфолошко обележје на подручју Просторног плана представља Ибарска клисура дужине око 40 km и дубине до 550 m.

Терен у разматраном коридору будућег пута, може се у морфолошком смислу поделити у 3 целине и то: равничарски део, брежуљкасти део, брдовит и планински део. Равничарски терен карактерише незнатна релативна висинска разлика рељефа на 1000 m растојања, а нагиб падина је до 1:10. Брежуљкаст терен карактерише релативна висинска разлика рељефа до 70 m на 1000 m растојања, а нагиб падина креће се у распону од 1:10 до 1:5. Брдовит терен карактерише релативна висинска разлика рељефа од 70 m до 150 m на 1000 m растојања, а нагиб падина креће се у распону од 1:5 до 1:2. Планински терен карактерише релативна висинска разлика рељефа преко 150 m на 1000 m растојања, а нагиб падина је стрмији од 1:2.

Речни токови представљени су водотоцима првог реда Ибар, Западна Морава, Рашка, Студеница и Лопатница, док се од водотока другог реда издвајају Брвеница, Дежевска река, Јошаница и Рибница.

Истражно подручје анализирано за потребе овог пројекта у геолошком и геотектонском смислу представља једно од најразноврснијих подручја Србије. Читав истражни простор припада двома великим геотектонским јединицама: јединици Вардарске зоне и Карпато-Балканидима. У обе зоне карактеристична су знатна регионална издизања, навлачења, раседања, секундарна ерозија са интензивном карстификацијом.

У обухвату Просторног плана налазе се еколошки значајна подручја утврђена Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10): „Копаоник” и „Голија” (ИВА, ИРА и РВА), „Клисура Ибра” и „Рогозна” (ИРА) и „Гоч” (РВА). Подручје Просторног плана карактерише и присуство већег броја станишта биљака и животиња, као и непокретних културних добара.

3.2. Начин коришћења простора

На подручју Просторног плана доминирају шуме, шумско земљиште и други вегетацијом обрасли терени са око 71,7% површине, затим пољопривредно земљиште са око 24% површине, насеља и други антропогени терени у функцији насеља и инфраструктуре заузимају око 4% површина, док водно земљиште заузима свега 0,3% површине.

Подручје Просторног плана обухвата делове локалних самоуправа који су покривени просторним плановима 2 града и једне општине, и то: Просторни план града Краљево („Службени лист града Краљево”, број 07/11), Просторни план града Новог Пазара („Службени лист града Новог Пазара”, број 02/12) и Просторни план општине Рашка („Службени гласник општине Рашка”, број 114/11).

4. ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Изградња брзе саобраћајнице директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела Рашког управног округа и јединица локалне самоуправе које се непосредно везују за овај коридор, у првом реду њиховој саобраћајној и привредној интеграцији са укупним простором

Србије. Допринеће и привредном развоју и интеграцији других делова Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Шумадијског, Моравичког, Златиборског и Расинског управног округа, односно допринеће интеграцији и бољем повезивању подручја Централне Србије и АП Косова и Метохије. Подручје Просторног плана повезује урбана подручја градова и општина Западноморавског примарног појаса развоја и повезује га са урбаним подручјима Новог Пазара, Косовске Митровице и даље посредно са другим урбаним подручјима. Уз друге мере и програме, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Услов за остваривање тог циља, односно за постизање већих позитивних ефеката утицаја инфраструктурног коридора на шире окружење, јесте изградња предметне деонице брзе саобраћајнице, као и попречних саобраћајних праваца које простор у обухвату Просторног плана повезују са ширим окружењем.

Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији Просторног плана Републике Србије и стратешком приоритету јачања веза и повезивања тзв. „Моравског коридора“ (државни пут IА реда број 5, аутопут Е-761) као примарног појаса развоја, са другим примарним и секундарним појасевима развоја.

Изградња, опремање и уређење инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција градова Краљево, Нови Пазар, Косовска Митровица и већег броја осталих градова и општина, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије. Брза саобраћајница ће представљати део секундарног појаса развоја и омогућиће боље позиционирање насеља у коридору, као и просторну интеграцију више секундарних појасева развоја.

Израда Просторног плана и концепција изградње и развоја брзе саобраћајнице као државног пута IБ реда и магистралних инфраструктурних система у коридору базирана је на следећим основним *принципима одрживог развоја*, и то:

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

Поред тога, концепција решења брзе саобраћајнице и других магистралних инфраструктурних система је дефинисана уз поштовање следећих *посебних принципа изградње*, и то:

- афирмација и доследна подршка политици полицентризма и децентрализације, уз истовремену функционално-развојну интеграцију јединица локалне самоуправе у непосредном окружењу коридора;
- интеррегионално и трансдржавно функционално повезивање регионалних и локалних јединица;
- унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;
- јачање конкурентности, што подразумева јачање и функционално профилисање слабо развијених подручја;
- активна имплементација политике учешће јавности у поступку израде и доношења Просторног плана, а нарочито у погледу утицаја на избор појединих планских решења, као и већа транспарентност код одлучивања;
- обезбедити могућност решавања одређеног проблема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучивања који ће обезбедити највећу ефикасност;
- стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора;
- развој јавно-приватног партнерства, посебно у погледу изградње и коришћења пратећих садржаја за потребе корисника пута на коридору;
- сагледавање економске исплативости кроз израду студије оправданости;
- обезбеђење безбедности свих корисника пута, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија;
- прилагођавање европским стандардима при пројектовању и извођењу путева и опреме пута, увођење нових технологија у управљању саобраћајем, формирање квалитетних база података, и др.

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

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

- 1) утврђивање смерница за размештај и подршке развоју становништва, насеља и активности на подручју Просторног плана, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких, социјалних и просторно-функционалних критеријума;
- 2) синхронизовани развој више активности од националног значаја (путни и железнички саобраћај, енергетика) на релативно уском и ограниченом планском подручју (клина реке Ибар); и,
- 3) обезбеђење услова за боље функционисање магистралних саобраћајних објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, укључујући и њихово евентуално размештање.

Посебни циљеви су:

- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор пута, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за очување и унапређење квалитета саобраћајне повезаности и доступности насеља, привредних и туристичких комплекса у ширем заштитном појасу пута и зони његовог утицаја;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем заштитном појасу и зони утицаја, ради боље интеграције и веће улоге пута и утицаја на привредни и социјални развој окружења;
- утврђивање трасе брзе саобраћајнице и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора опредељивањем оптималних локација денивелисаних укрштаја;

- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја пута;
- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута – паркиралишта и одморишта;
- усклађивање положаја брзе саобраћајнице и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (железничке пруге, водопривреде, електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- смањење негативних утицаја пута на животну средину у ширем заштитном појасу и зони његовог утицаја;
- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља и поред зона под заштитом;
- очување и унапређење природних, културних и других вредности у коридору;
- пејзажно уређење трасе и објеката пута, очување карактера предела у коридору и на подручју Просторног плана;
- очување и заштита регионалних и локалних изворишта водоснабдевања и квалитета воде у водотоцима у коридору и зони његовог утицаја;
- омогућавање остварења одрживог развоја пољопривредне производње у зони утицаја коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;
- усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште; и
- развој туризма прилагођеног потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања.

Основни задаци у изради Просторног плана су:

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

5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА

Планска решења и правила уређења и правила грађења пута засниваће се на примени европских и домаћих стандарда и добре праксе, у свим фазама планирања, изградње, експлоатације и одржавања пута.

Резервисање потребне површине за коридор брзе саобраћајнице утврдиће се применом следећих критеријума: задовољење просторних услова за смештање и изградњу планираног пута; утврђивање заштитног безбедносног растојања осталих намена и активности у простору ради њихове заштите од негативних утицаја од објеката пута на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења; и обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији објеката пута од негативних утицаја из окружења, у првом реду од непланске изградње, неконтролисаног одлагања отпада и других активности.

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

Размештај пратећих садржаја пута утврдиће се на начин да задовољи функционалност у погледу задовољења основних захтева садашњег и пројектованог саобраћаја, комфора корисника пута и комфора корисника пратећих садржаја, уз уравнотеженост и равномерност размештаја функција на целој деоници пута, као и поштовању оптималних функционалних растојања између пратећих објеката.

Планиране активности на реализацији деонице државног пута представљају функционално и технички усаглашен део ширег стратегијског опредељења постизања већег степена функционалне интегрисаности планског подручја и његово саобраћајно повезивање са регионалним и међународним окружењем.

5.1. Концепција техничког решења

Израдом и усвајањем Просторног плана обезбедиће се неопходни плански и просторни услови за повезивање државног пута IA реда број 5 (аутопуту) E-761, деоница Појате-Прелјина (тзв. „Моравски коридор“) и града Краљева са Рашком, Новим Пазаром и Косовском Митровицом, односно повезивање Централне Србије са подручјем АП Косово и Метохија (посредно и са Црном Гором). Тиме ће се заокружити јединствени систем брзих саобраћајница IB реда који интегрише простор Србије и даље га повезује, директно или преко државних путева IA реда, са међународним окружењем. Поред бољег повезивања са непосредним, ширим и међународним окружењем, најзначајнији интрарегионални ефекти реализације брзих саобраћајница огледају се у побољшању регионалне позиције у домену приступачности и у саобраћајном растерећењу урбаних подручја (обилазнице око насеља).

Коридор брзе саобраћајнице почиње од петље „Адрани“ на државном путу IA реда број 5 (аутопут E-761, у изградњи) и пружа се јужно новом трасом, заобилазећи са западне стране грађевинско подручје града Краљева и пресецајући постојећи (стари) пут Чачак-Краљево. У реону насеља Матаруге и Прогорелица траса брзе саобраћајнице се спаја са постојећим државним путем IB реда број 22 и даље већим делом пружа његовом трасом кроз Ибарску клисуру, при чему се на појединим деловима дефинише нова траса прилагођена потребној геометрији пута. Од насеља Ушће новопланирана траса брзе саобраћајнице се одваја од трасе постојећег пута, са којом се поново спаја код насеља Баљевац. Даље, новопланирана траса заобилази грађевинско подручје Рашке са западне стране и даље се пружа новопланираном трасом све до Новог Пазара.

На подручју Просторног плана, за читаву трасу брзе саобраћајнице, планира се и пројектује траса пута за рачунску брзину од 80 km/h до 100 km/h.

Због потребе униформисања елемената попречног профила на целој траси, уз уважавање прописаних параметара из важећег Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС“, број 50/11), приликом израде планских решења примењиваће се следећи основни технички елементи: ширина возне траке 4x3,50 m; ширина ивичне траке 4x0,50 m; ширина разделне траке 1x3-4 m; ширина банке минимум 2x1,50 m; ширина

уливно/изливне траке 3,50 m; ширина додатне траке на нагибима 3,50 m. На деловима трасе где се планира изградња сервисних саобраћајница биће планиран коловоз сервисне саобраћајнице од 5,50 m.

Наведени технички елементи планиране брзе саобраћајнице биће предмет анализе и могу бити промењени током израде Просторног плана и идејног решења (Идејног пројекта).

Предметна деоница пута се може поделити на поддеонице. Доминантна функција пута на подручју насеља јесте вођење транзитних токова и преко раскрсница повезивање путне мреже насеља са путем. Положај денивелисаних раскрсница (петљи) мора бити усклађен са функционалним рангом пута са једне, и потребама развоја насеља и привреде, са друге стране. На прегледној карти 1. "Посебна намена простора", дат је предлог планираних/потенцијалних петљи (денивелисаних раскрсница) и прикључака, чија ће се позиција и функција прецизирати Нацртом Просторног плана. Такође Нацртом Просторног плана размотриће се критеријуми и дати концепт пратећих садржаја пута у функцији корисника брзе саобраћајнице.

С обзиром на ограничења, захтеве и утицај на простор (и мрежу саобраћајница нижег реда) које за собом повлачи изградња предметне брзе саобраћајнице резервисане за моторни саобраћај, у плану ће се детаљно анализирати потребе повезивања предметне саобраћајнице са постојећом и планираном мрежом државних и локалних категорисаних и некатегорисаних саобраћајница, при чему ће се користити принцип планирања што је могуће мањег броја чворишта, док ће се саобраћајне потребе стамбених, привредних и пољопривредних објеката и зона разрешавати развијањем паралелних сервисних саобраћајница.

Поред денивелисаних укрштаја, сагледаће се сва друга постојећа чворишта и укрштаји са мрежом локалних категорисаних и некатегорисаних саобраћајница, атарских и приступних саобраћајница. При томе планска решења ће бити базирана на следећим препорукама:

- постојеће урбане садржаје са постојећом орјентацијом приступа на предметни пут организовати повезивањем на сервисне саобраћајнице, а сервисне саобраћајнице водити до чворишта ради повезивања на планирани пут;
- на деловима трасе са изразито пољопривредном наменом површина и у зависности од орјентације парцела и просторног размештаја постојећих атарских путева обезбедити у оквиру граница јавне површине додатне просторе за сервисне саобраћајнице или атарске путеве који ће се повезивати на постојећу мрежу. Поред тога пажљивом разрадом осовине и нивелете омогућити денивелације у односу на постојеће категорисане или некатегорисане саобраћајнице;
- Приликом повезивања денивелисаних раскрсница на постојећу мрежу преко површинских чворишта, предност давати решењима кружних раскрсница.

5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у коридору брзе саобраћајнице

Коридор планираних брзих саобраћајница се пружа кроз различите облике рељефа (клинуре, брдовито и равничарско земљиште).

Просторним планом ће се утврдити коридор пута у укупној ширини од 50m до 300m. У коридору пута налазиће се следећи *појаси заштите*, и то:

- 1) *појас пута (путно земљиште)* – чини земљиште потребно за изградњу пута, раскрсница, денивелисаних укрштања, сервисних саобраћајница и пратећих садржаја. Појас пута се утврђује као земљиште јавне намене и имаће просечну ширину од 30 до 70 m, у зависности од конфигурације терена и услова за изградњу објеката пута. Граница појаса пута јесте уједно и регулациона линија;
- 2) *заштитни појас* – чини земљиште за које се одређује строго контролисани режим коришћења (обострано) у циљу заштите функције пута. Заштитни појас се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 20 m од границе појаса пута. У зонама

раскрсница, пратећих садржаја и појединих објеката пута, као и у обухвату грађевинског земљишта насеља, заштитни појас се може сужавати и проширивати;

- 3) *појас контролисане изградње* – чини земљиште у режиму контролисане градње и заштите животне средине (обострано). Појас контролисане изградње се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 20 m од границе заштитног појаса. Граница појаса контролисане изградње ће бити и граница Просторног плана

У коридору пута по питању дефинисаних појаса заштите могућа су специфична одступања у зависности од карактеристика објеката пута.

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

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

6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

Просторним планом обезбеђује се плански основ за реализацију брзе саобраћајнице. Спровођењем плана очекују се следећи општи ефекти уређења и коришћења простора:

- обезбеђење планског основа којим се резервише простор за етапну изградњу деоница пута, као дела секундарног појаса развоја, повезаног са примарним Западноморавским појасом развоја;
- установљивање зона заштите и успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору пута, са циљем спречавања конфликта у простору, могућих последица акцидената на путу и негативних утицаја на окружење (посебно други инфраструктурни и енергетски системи, као и делови насеља у непосредном контакту);
- омогућавање планског развоја других инфраструктурних система у условима контролисаног коришћења простора у коридору пута;
- максимално очување и мониторинг могућег утицаја пута на здравље локалног становништва, биодиверзитет, природне ресурсе и заштићена природна и непокретна културна добра у коридору и зони његовог утицаја; и
- утврђивање правила уређења и правила грађења у обухвату коридора пута којима је условљено коришћење одговарајућих савремених техничких решења за реализацију трасе и објеката у функцији пута и корисника саобраћаја, која обезбеђују извођење планираног пута уз максимално смањење негативних утицаја и ризика на подручју коридора и зони његовог утицаја.

Непосредни очекивани ефекти планирања коридора пута у погледу утицаја на начин коришћења простора су:

- обезбеђење услова за реализацију путне саобраћајнице великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова;
- обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта, уз растерећење дела постојеће путне мреже и грађевинских подручја насеља;
- развојно-пропулзивна улога на развој и уређење мреже/системе насеља и промене демографских кретања, која има вишеструке и, донекле, супротне утицаје (од фактора деструкције услед проласка пута и заузимања дела грађевинских и пољопривредних површина, до стимулативних фактора опстанка и развоја насеља према моделу интегралног урбано-руралног развоја), којим се помаже економски просперитет и демографска стабилност становништва, на бази успостављања комплементарних односа између пољопривредних и непољопривредних делатности;
- непосредни подстицај за привредни развој подручја и обезбеђивање већег степена функционалне интегрисаности у оквиру планског подручја и регионалног окружења;
- јачање привредне конкурентности и територијалне кохезије након реализације пута, које ће утицати на подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности“ окружења (побољшања „регионалног профила“), у првом реду за развој активности и функција којима ће се валоризовати погодности положаја у коридору пута и других инфраструктурних система; и
- боље позиционирање насеља и могућност просторне интеграције примарних и секундарних појасева развоја

У Београду, јуна 2023. године
Обрађивач Просторног плана:

Институт за архитектуру и урбанизам Србије
Директор, др Саша Милијић, научни савеник