



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

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА
БЕОГРАД-ЈУЖНИ ЈАДРАН, ДЕОНИЦА ПОЖЕГА – БОЉАРЕ
(ГРАНИЦА СА ЦРНОМ ГОРОМ)(АУТО-ПУТ Е-763)**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, фебруар 2018. године

УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд – Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана („Службени гласник РС”, број 78/17) и Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана на животну средину („Службени гласник РС”, број 60/17).

Планирање, коришћење, уређење и заштита коридора ауто-пута засниваће се на принципима уређења и коришћења простора утврђеним чланом 3. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14 и 145/14), као и на Закону о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, бр. 88/10), Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др.закон, 72/09-др.закон, 43/11-одлука УС и 14/16), Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, бр. 50/2011), Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, бр. 64/15) и другим законима Републике Србије којима се дефинишу и одређују услови, начин и садржај израде пројектне 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 и региона југозападне Србије имаће позитивне ефекте на подизање нивоа њихове 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 ауто-пута Београд–Јужни јадран, деоница Пожега-Бољаре. Просторним планом ствара се плански основ за његово директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, прибављање дозвола у складу са законом, односно стварање услова за изградњу ауто-пута.

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

Планска решења Просторног плана за коридор ауто-пута биће утврђена са већим степеном детаљности у односу на коридоре других магистралних инфраструктурних система. За потребе израде стратешког дела Просторног плана користиће се Генерални пројекат и Претходна студија оправданости за изградњу ауто-пута Е-763 Београд-Јужни Јадран (Сектор III: Пожега – граница са Црном Гором, Бољаре) (у даљем тексту: Генерални пројекат), односно за потребе детаљне регулационе разраде Просторног плана користиће се идејна решења и елементи идејног пројекта за изградњу дела предметне деонице ауто-пута.

1. ОПИС ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

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

- 1) на територији Општине Пожега – катастарска општина (5): Горобиле, Лопаш, Милићево Село, Пилатовићи, Прилипац;
- 2) на територији општине Ариље - катастарске општине (11): Ариље, Богојевићи, Вигоште-Поглед, Вирово, Грдовићи, Драгојевац, Латвица, Миросаљци, Ступчевићи, Трешњевица, Церова;
- 3) на територији општине Ивањица - катастарске општине (19): Бедина Варош, Братљево, Будожела, Васиљевићи, Грлеђица, Дубрава, Ерчеге, Ивањица, Комадине, Косовица, Мана, Медовине, Свештица, Смиљевац, Прилике, Радаљево, Ровине, Рокци, Шуме; и
- 4) на територији општине Сјеница - катастарске општине (20): Бољаре, Брњица, Буђево, Врсјенице, Гошево, Долиће, Драгојловиће, Дражевиће, Дујке, Житниће, Зајечиће, Камешница, Кијевци, Крће, Расно, Раждагиња, Рашковиће, Ступ, Цетановиће, Штаваљ.

Оквирна граница Просторног плана дата је границама наведених катастарских општина.

Просторним планом биће обухваћени:

- 1) коридор ауто-пута Е-763, Београд-Јужни Јадран, на делу од Пожеге до границе са Црном Гором (Бољаре), укупне дужине око 106,81 km и ширине од 200 m до 700 m, обухвата трасу са заштитним појасевима ауто-пута. Део коридора ауто-пута за који постоји техничка документација на нивоу идејног решења биће предмет детаљне регулационе разраде у појасу ауто-пута и заштитном појасу, чији ће се обухват прецизније одредити нацртом Просторног плана; и
- 2) постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја (гасоводи, далеководи, оптички каблови и др.).

Просторним планом биће сагледани: пратећи алтернативни путни правац ауто-пута и зона утицаја коридора ауто-пута на окружење (најближа насеља, туристички простори, заштићена подручја природних вредности, сливови акумулација и сл.). Коридор планираног ауто-пута почиње од планиране петље „Пожега” на коридору Е-761, деоница Чачак-Ужице-Которман у близини места Прилипац, Од ове петље у правцу југа пролази кроз територије општина Пожега, Ариље, Ивањица и Сјеница, до места Дуга Пољана и даље до границе са Републиком Црном Гором. Даље коридор се кроз део Републике Црне Горе протеже од Бољара, преко Берана, Андријевице, Матешева, Веруше, Подгорице до Бара, односно обале Јужног Јадрана.

Укупна површина обухвата Просторног плана је 1000,50 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 ауто-пута на територији ЈЛС, km
Општина Пожега	53,06	3,67
Општина Ариље	118,30	15,46
Општина Ивањица	373,16	49,63
Општина Сјеница	455,98	38,05
Укупно	1000,50	106,81

2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА

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

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

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

Један од стратешких приоритета, са периодом реализације 2016-2020. године, у Просторном плану Републике Србије, представљају активности на државном путу I реда (изградња аутопута Е-763) део руте 4 (SEETO) Београд-Чачак-Пожега-Ариље-Ивањица-Сјеница (Дуга пољана)-Бољаре.

2.2 Уредба о утврђивању регионалног просторног плана Златиборског и Моравичког управног округа („Службени гласник РС“, број 1/13)

Регионалним просторним планом Златиборског и Моравичког управног округа обухваћена је територија површине 9184 km². Подручје Просторног плана у потпуности се налази у обухвату овог плана.

Наведеним планским документом предвиђена је израда Просторног план подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд - Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре, а израда планске и пројектне документације за планирани ауто-пут представља једну од предвиђених приоритетних активности.

Регионални просторни план као један од главних потенцијала у области саобраћаја, а у циљу повећања саобраћајне доступности подручја и веза са суседним државама и регионима, издвојени су коридори ауто-путева Е-761 (западноморавски) и Е-763 (Београд-Јужни Јадран), који се укрштају код Прељине и Пожеге. Значај предметног инфраструктурног коридора у споменутом плану афирмисан је кроз истицање његове улоге у трансграничном и међурегионалном повезивању, организацији и уређењу простора, развоју туризма и комплементарних делатности, као и развоју саобраћајне инфраструктуре (након изградње аутопута Е-763 предвиђено је отварање граничних прелаза I категорије и логистичког центра у зони Сјенице) и др.

2.3 Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене Парка природе Голија („Службени гласник РС“, број 16/09)

Просторним планом подручја посебне намене Парка природе Голија утврђене су планске основе организације, коришћења, уређења и заштите простора Парка природе Голија на теловима територија градова Краљево и Нови Пазар и општина: Ивањица, Рашка и Сјеница. Наведеним планским документом предвиђена је реализација инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (Е-763).

На подручју Парка природе Голија задржава се постојећа траса пута М 21.1 (ИБ 21) (већим делом неизграђен) и чија се траса према Просторном плану Републике Србије поклапа са „ивањичким“ коридором ауто-пута Е-763. Резервисана је траса аутопута Е-763 за тзв. варијанту аутопута „Исток 1“ која од Ивањице до Међуречја прати трасу постојећег државног пута М 21.1. (ИБ 21).

2.4 Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд – Јужни Јадран, деоница Београд – Пожега („Службени гласник РС“, број 37/06 и 31/10)

Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд – Јужни Јадран, деоница Београд – Пожега обухваћене су три катастарске општине које су обухвату овог просторног плана: КО Горобиле, КО Пилатовићи и КО Прилипац. На територијама наведених катастарских општина налази се завршетак деонице Београд-Пожега, односно почетак деонице Пожега-Бољаре.

2.5 Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене Специјалног резервата природе „Увац“ („Службени гласник РС“, број 83/10)

Просторним планом подручја посебне намене Специјалног резервата природе „Увац“ утврђене су основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја посебне намене Специјалног резервата природе „Увац“ на деловима територија општина Ивањица, Нова Варош, Пријепоље, Сјеница, Тутин и града Новог Пазара.

У том плану је предвиђена реализација инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором). Предвиђено је да ће на тај начин доћи до: повећања саобраћајне доступности (остварила би се најбржа веза Војводине и Средишње Србије са Црном Гором, али и црногорског приморја са коридором Х); интегрисаности подручја у регионално окружење (изградња аутопута и активирање сјеничког аеродрома за цивилни ваздушни саобраћај омогућило би интегрисање подручја са регионалним окружењем, великим урбаним центрима, националним и трансевропским инфраструктурним коридорима); повезивања са зонама развоја туризма, као и са постојећим и потенцијалним зонама привредног развоја, итд.

Са аспекта заштите природног добра Специјалног резервата природе „Увац“ и изворишта реке Увац процењена је повољнијом варијанта ауто-пута „Исток 1“.

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

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

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

Један од општих циљева развоја Стратегије је да транспортна мрежа Републике Србије буде интегрисана у Трансевропску транспортну мрежу, што укључује и будући правац инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран.

3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

3.1. Постојећа намена простора

Путну мрежу у коридору будућег ауто-пута Е-763, деоница Пожега-Бољаре, чине следећи државни путеви: ДП ИБ реда бр. 21; ДП ИБ реда бр. 29; ДП ИБ реда бр. 30; ДП ПА реда бр.194; ДП ПА реда бр. 196; ДП ПА реда бр.197; ДП ПА реда бр.180; ДП ПА реда бр.202; ДП ПА реда бр.204; и државни пут ПБ реда бр 409. Поред државних путева, осталу

путну мрежу у коридору ауто-пута чине општински и некатегорисани путеви, који су углавном у лошем стању и захтевају значајну реконструкцију у виду замене застора и проширења.

Трасе далековода 220 kV и 110 kV које се налазе у обухвату Просторног плана су: ДВ 220 kV бр. 214/2 Краљево 3–Пожега; ДВ 220 kV бр. 214/3 Пожега-Чвор Вардиште; ДВ 220 kV бр. 266 Пожега-Пљевља 2; ДВ 220 kV бр. 297/2, Чачак 3-Пожега; ДВ 110 kV бр. 189 Н. Пазар- Сјеница; ДВ 110 kV бр. 1115 Ивањица–Пожега; ДВ 110 kV бр. 1137 Гуча-Пожега; ДВ 110 kV бр. 1152 Увац-Сјеница.

Трансформаторске станице лоциране на обухвату планског подручја су: ТС 220/110 kV Пожега; ТС 110/35 kV Ивањица; ТС 110/35 kV Сјеница; и ЕВП 110/25 kV Сушица.

Један од значајнијих магистралних праваца оптичких каблова на подручју Републике Србије је правац Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором), као део значајног правца Београд-Јужни Јадран. Овај правац представља важан национални и међународни саобраћајни и телекомуникациони правац јер перспективно повезује транзитно подручје Београд са Републиком Српском и Црном Гором.

Према подацима Пописа становништва 2011. године, на територији планског подручја, живело је око 48000 становника, са просечном густином насељености од око 48 становника по km².

На основу Уредбе о утврђивању јединствене листе неразвијености региона и јединица локалне самоуправе за 2014. годину („Службени гласник РС“, бр. 104/2014) општине Пожега и Ариље припадају другој групи јединица локалне самоуправе чији је степен развијености у распону од 80% до 100% републичког просека. Према истој Уредби општина Ивањица сврстана је у трећу групу јединица локалне самоуправе, чији степен развијености се налази у опсегу 60% до 80% републичког просека, док је општина Сјеница свестрана у четврту групу јединица локалне самоуправе чији је степен развијености испод 60% републичког просека. Привредна структура је релативно диверзификована, уз велики значај прерађивачке индустрије, пољопривреде и сектора услужних делатности. Пољопривреда је главна делатност у општинама Ариље, Ивањица и Сјеница, док је индустрија доминантна делатност у општини Пожега. У прерађивачкој индустрији најзначајнији удео имају металска индустрија, прехрамбени комплекс, текстилна индустрија, дрвна индустрија и др.

Терене предметног инфраструктурног коридора изграђују стене различитог састава и старости. Заступљене су седиментне, магматске и метаморфне творевине, старости од палеозоика до квартара. Ове творевине изграђују две крупне геотектонске јединице, Дринско-ивањичку у источном делу коридора, и Динарско-офиолитску зону у западном делу коридора. Дринско-ивањичка јединица изграђена је од палеозојских метаморфита и семиметаморфита и покровних стена тријаске, кредне и неогене старости. Динаридско-офиолитска зона настала је средњо-горњојурском облитерацијом једног тракта са океанском кором. На олеати са повратним периодима земљотреса од 500 год., коридор је у зонама 8° и 9° MSK-64.

У обухвату Просторног плана налази се део Парка природе „Голија“ на подручју општине Ивањица и Специјални резерват природе „Пештерско поље“ (К.О. Пештерско поље), који је Рамсарско подручје од међународног значаја за птице (ИВА), лептире (РВА) и биљке (РА). На подручју општине Сјеница налази се и подручје планиране заштите „Гиљева“ (К.О. Гиљева)

Површинске воде са овог подручја дренажу водотоци који припадају сливу Западне Мораве и Дрине. Водотоци у сливу Моравице су брзог тока са испољеном бујичном активношћу у време обилних падавина и наглог топљења снежног покривача. Нижи делови терена који припадају сливу Моравице, имају умерено континенталну климу, а јужно од Јавора и на Пештерској висоравни клима је субалпска.

У обухвату Просторног плана налази се следећа природна добра: Парк природе „Голија“, споменик природе Хаџи-Проданова пећина; група од осам стабала цера (Бедина Варош); изданци филита-С. Међуречје-Ивањица-евидентирани објекти са списка објеката

геонаслеђа из инвентара геонаслеђа Србије; подручје предвиђено за заштиту Пештер (Вапа и Црвско-Дуга Долина).

На ширем подручју коридора будућег ауто-пута налази се већи број непокретних културних добара (НКД), споменика културе и археолошких налазишта, и то:

1. локалитет Трњаци (Лопаш) евидентирано археолошко налазиште и локалитет Коначиште (Лопаш) евидентирано археолошко налазиште, на територији општине Пожега;
2. остаци средњовековног рударења поред пута Вирово (Вирово) евидентирано археолошко налазиште, сеоско гробље (Вирово) евидентирани споменик културе, кућа Божидара Пајића (Вирово) евидентирани споменик културе, кућа Сретена Дамјановића (Вирово) евидентирани споменик културе, манастир Ариље – црква Светог Ахилија (Ариље) заштићени споменик културе (бр. 162), локалитет Грчко гробље (Миросаљци) евидентирано археолошко налазиште, црква Св. Ђорђа (Радаљево) евидентирани споменик културе на територији општине Ариље;
3. црква Св. Архангела Михајла (Прилике) евидентирани споменик културе, Стара чаршија (Ивањица) Просторно и културно и историјска целина од великог значаја бр. 20 и црква Св. Николе (Косовица) заштићени споменик културе бр. 508. на територији општине Ивањица;
4. локалитет Црквина (Дујке) евидентирано археолошко налазиште (бр. 104), локалитет Градина Бедем (Градац) евидентирано археолошко налазиште и локалитет Велика градина (Врсенице и Крће) заштићено археолошко налазиште (бр. 131), на територији општине Сјеница.

У широј зони утицаја предметног инфраструктурног коридора ауто-пута налазе се следећа (НКД): на територији општине Пожега локалитет Трњаци (Пилатовићи) - евидентирано археолошко налазиште и локалитет Равни Луг (Пилатовићи) евидентирано археолошко налазиште; на територији општине Ивањица локалитет црква Архангела Гаврила и Михајла (Ковиле) заштићени споменик културе од великог значаја (бр. 1453).

У погледу квалитета ваздуха нису забележена прекорачења граничне вредности емисије тј. ваздух је задовољавајућег квалитета. Имајући у виду просторне карактеристике истраживаног коридора до загађивања површинских и подземних вода долази услед неадекватне примене вештачких ђубрива, пестицида и хербицида у ратарској и повртарској производњи, неадекватног депоновања отпада неадекватног третмана комуналних отпадних вода и индустријских отпадних вода. Сагледавајући стање у домену екосистема, флоре и фауне биљне и животињске врсте нису угрожене.

3.2. Начин коришћења простора

На подручју Просторног плана доминирају шуме, шумско земљиште и други вегетацијом обрасли терени са око 62% површине, затим, пољопривредно земљиште са око 37% површина, док насеља и други антропогени терени у функцији насеља и инфраструктуре заузимају свега око 1% површина. Планирани коридор ауто-пут пролази кроз грађевинска подручја насеља Ариља и Ивањице.

Подручје Просторног плана обухвата делове локалних самоуправа који су покривени Просторним плановима општина, и то: Просторни план општине Пожега („Службени лист општине Пожега“, број 8/13), Просторни план општине Ариље („Службени лист општине Ариље“, број 5/12), Просторни план општине Сјеница („Службени лист општине Сјеница“, број 7/13) и Просторни план општине Ивањица („Службени лист општине Ивањица“, 2012).

4. ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Изградња ауто-пута Е-763 Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела региона југозападне Србије 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 централне, западне, југозападне и јужне србије Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Златиборског, Моравичког и Рашког управног округа. На подручју Просторног плана налазе се привредни и урбани центри Ариље и Ивањица, а у непосредној близини и Пожега и Сјеница. 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 окружење, јесте изградња и реконструкција попречних саобраћајних праваца које овај простор повезују са Ужицем, подручјем Златиборског управног округа и Републиком Босном и Херцеговином (посебно Републиком Српском) на западу и подручјем Моравичког и Рашког управног округа на истоку. Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији Просторног плана Републике Србије и стратешком приоритету изградње ауто-пута Е-763 као дела руте 4 (SEETO) дуж правца државног пута I реда Београд-Чачак-Пожега-Ариље-Иваница-Сјеница(Дуга пољана)-Бољаре.

Изградња, опремање и уређење Инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција Београда, Чачка, Пожеге, Ужица, и већег броја осталих градова и општина, посебно Сјенице, Тутина, Новог Пазара, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије.

Израда Просторног плана и концепција изградње и развоја ауто-пута Е-763 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 унутеррегионалних 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 ауто-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 акцидентата у коридору.

Поред тога, концепција решења система ауто-пута 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;
- супсидијарност која представља могућност решавања одређеног проблема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучивања који ће обезбедити највећу ефикасност;
- стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора;
- развој јавно-приватног партнерства, посебно у погледу изградње и коришћења пратећих садржаја за потребе корисника пута на коридору;
- сагледавање економске исплативости кроз израду претходне студије оправданости;
- обезбеђење безбедности свих корисника ауто-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 ауто-пута Е-763 (деоница Пожега-Бољаре), 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; и
- 2) 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 ауто-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 ауто-пута и зони његовог утицаја;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем заштитном појасу и зони утицаја ауто-пута, ради боље интеграције и веће улоге ауто-пута и утицаја на привредни и социјални развој окружења;
- утврђивање трасе ауто-пута и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора одређивањем оптималних локација денивелисаних петљи и денивелисаних укрштања¹;

¹ Овим Просторним планом утврђивање трасе, локације пратећих садржаја ауто-пута и алтернативне саобраћајнице ауто-пута, извршиће се у складу са нивоом техничке (пројектне) документације за реализацију

- утврђивање алтернативне саобраћајнице ауто-пута, без наплате путарине;
- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја ауто-пута – базе за одржавање и наплата путарине;
- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута – паркиралишта, одморишта и услужни центри;
- усклађивање положаја ауто-пута и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (железничке пруге, водопривреде, електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- смањење негативних утицаја ауто-пута на животну средину у ширем заштитном појасу и зони његовог утицаја;
- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља;
- очување и унапређење природних, културних и других вредности у коридору;
- пејзажно уређење трасе и објеката ауто-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 ауто-пута и утврђивање услова и мера за заштиту и рационално коришћење простора у његовом ширем заштитном појасу и зони утицаја;
- ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између ауто-пута (коридора), осталих површина посебне намене и непосредног окружења;
- обезбеђење услова за квалитетно саобраћајно повезивање насеља, постојећих и планираних привредних комплекса и зона са ауто-путем и за развој других саобраћајних праваца који омогућавају повећање квалитета доступности и повезаности насеља и активности у његовом ширем заштитном појасу и зони утицаја;
- утврђивање смерница и основа за измену и допуну важећих и израду нових планских документа, као и даљу разраду на нивоу техничке документације; и
- детаљна регулациона разрада планских решења и утврђивање смерница Просторног плана за директно спровођење, на основу којих се могу издати локацијски услови, за делове коридора ауто-пута у обухвату Просторног плана за које није предвиђена израда урбанистичког плана. Ови елементи за директно спровођење су неопходни за дефинисање просторне, технолошке или функционалне везе коридора ауто-пута са непосредним окружењем, као и положај и правила уређења, грађења и коришћења објеката и површина у коридору. У ове објекте спадају: деонице ауто-пута, функционални пратећи садржаји ауто-пута и пратећи садржаји за потребе корисника ауто-пута за које је урађена пројектно-техничка документација на нивоу идејног решења.

5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА

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

Резервисање потребне површине за коридор ауто-пута утврдиће се применом следећих критеријума: задовољење просторних услова за смештање и изградњу планираног ауто-пута; утврђивање заштитног безбедносног растојања осталих намена и активности у простору ради њихове заштите од негативних утицаја од објеката ауто-пута на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења; и обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији објеката ауто-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 ауто-пута утврдиће се на начин да задовољи функционалност у погледу задовољења основних захтева садашњег и пројектованог саобраћаја, комфора корисника ауто-пута и комфора корисника пратећих садржаја, уз уравнотеженост и равномерност размештаја функција на целој деоници ауто-пута, као и поштовању оптималних функционалних растојања између пратећих објеката.

Планиране активности на реализацији деонице ауто-пута Е-763, деоница Пожега-Бољаре представљају функционално и технички усаглашен део ширег стратегијског опредељења постизања већег степена функционалне интегрисаности планског подручја у оквиру простора Златиборског, Моравичког и Рашког управног округа и региона Југозападна Србија, и са међународним окружењем.

5.1. Концепција техничког решења

Путни правац Београд-Јужни Јадран представља крак Транс-европске магистрале (ТЕМ) који на подручју Србије и Црне Горе повезује основни правац ТЕМ-а (од Гдањска до Атине и Истанбула) са Јадранским морем. У оквиру примарне мреже путева Србије и Црне Горе овај путни правац треба да преузме даљинске токове са постојећих магистралних путева М-21 (Нови Сад-Ваљево-Ужице-Бијело Поље), М-22 (на делу Београд-Чачак) и М-2 (на делу Бијело Поље-Подгорица-Јадранско море). Делови поменутих магистралних праваца припадају и мрежи европских путева и то: Београд - Чачак - Бијело Поље чини правац Е-763 (везни пут у категорији европских путева), а потез Бијело Поље - Подгорица - Јадранско море је у саставу путних праваца Е-80 и Е-65, што значи да представља истовремено део лонгитудинале и трансферзале у прометној европској мрежи. То значи да ће нови правац преузети улогу и прерогативе одговарајуће категоризације европске мреже и улогу пута М-22 на делу од Београда до границе са Црном Гором.

Коридор планираног ауто-пута један је од најзначајнијих саобраћајнијих праваца у путној мрежи Србије и Балканског полуострва. Повезује најзначајније друштвене и привредне центре, а шири значај овог путног коридора огледа се у томе што он преко Транс-европске магистрале (ТЕМ), чији је крак, пружа европску, а преко луке Бар и медитеранску оријентацију наше земље, док кроз повезивање луке Бар са луком Београд на Дунаву повезује Подунавље са Медитераном.

У систему путне мреже Србије и Црне Горе овај путни правац представља основну везу на правцу север-југ, који повезује Војводину, Београд, западну и централну Србију, подручје југозападне Србије са Црном Гором, Јадранским морем и луком Бар. Повезивањем са луком Бар омогућено је повезивање и са јужном Италијом, као и везе са поморским лукама Јадрана и Медитерана Аутопут ствара и одговарајуће везе према Босни и Херцеговини (посебно Републици Српској) као и Албанији преко система постојеће мреже путева.

Наставак овог аутопута северно од Београда према Новом Саду и Суботици, односно Мађарској, правцем међународног пута Е-75, а посебно као наставак тзв. „Банатске магистрале“ представља у међународним оквирима најкраћу везу средње, североисточне и источне Европе са Јадранским морем, Црном Гором (луком Бар), јужном Италијом и Албанијом.

У оквиру мреже међународних, односно Е путева, коридор путног правца Београд - Јужни Јадран, појављује се као везни пут Е-763, а на једном краћем делу поклапа се и са путем Е-761. На територији Црне Горе укључује се у основни правац Е путева са ознакама Е-80, односно Е-65, преко којих се остварују везе са Италијом.

Коридор овог путног правца, односно постојећи пут Е-763/М-22 и М-21, уврштен је у систем ТЕМ путева као један од његових значајних кракова

Планирани ауто-пут Београд-Јужни Јадран Е-763, односно деоница Пожега-Бољаре, као део руте 4 (СЕЕТО) дуж правца државног пута I реда, има саобраћајну функцију I реда која подразумева међусобно повезивање државних (макрорегионалних) саобраћајних тежишта, односно прекогранично повезивање центара сличног значаја и великих саобраћајних чворишта.

Анализа развијености постојеће путне мреже, на подручју Просторног плана, показала је да је густина мреже државних путева I и II реда близу просека у Републици Србији, док је густина локалне путне мреже испод просека (Саобраћајна студија генералног пројекта ауто-пута). Из наведеног се може закључити да је на предметном простору угрожена функција опслуживања постојеће путне мреже. Стога је неопходно посебну пажњу обратити на то да будући пут највишег функционалног ранга не угрози могућност развоја локалне путне мреже, нарочито у зонама насеља.

У складу са Одлуком о изради Просторног плана, Генералним пројектом и Претходном студијом оправданости у Просторном плану ће се разматрати равноправно две *варијанте* коридора ауто-пута од Пожеге до Бољара, и то:

1) *Варијанта исток 1 дужине 106,8 km* (од km 145+000 до km 251+806) - пројектована је јужно од Пожеге долином Моравице (поред Ариља, Прилика) до испред Ивањице (~25 km) до km:170+000. Одатле, траса варијанте Исток 1 прати ток Моравице, пролази источно од Ивањице и на ~188 km напушта долину и почиње успон источним падинама Голије (Косовичко брдо, Братљево, Ковиље) до km 202.5 (~15 km). Код Ковиља (km 202.5) се спушта у долину Ношнице, успон прати долину до превоја и вододелнице Граница, одакле се лагано спушта у Сјеничко и Ступско поље. Код места Врапци траса улази у (km 217.5) долину Брњичке реке, пресеца Житничку и Рајанску реку и код места Цетановице спушта се у долину Сувог потока и Цетањске реке. Одатле источним ободом Пештерског поља долази у Бољаре (km: 251+806).

2) *Варијанта исток 2 дужине 110,1 km* (од km 145 до km 256+097) - идентична је са варијантом Исток 1, од Пожеге до места Врапци и Брњица (~220 km), односно 75 km од Пожеге. Одатле, траса Исток 2 прелази западно у односи на варијанту Исток 1. На том делу прати долину Брњичке реке и даље на запад долином Кнежнице, Пресеца реку Вапу, иде преко Раждагиње, па до Бољара заједничком трасом (дужине ~19 km). Варијанте Исток 1 се завршава на стационажи km 256+097.

Уколико се на основу процедуре раног јавног увида и прибављених услова за потребе израде Просторног плана, односно процедуре стручне контроле, утврди да је оправдано, Просторним планом се може разматрати, анализирати и обухватити и трећа тзв. „Варијанта центар“ коридора ауто-пута. Варијанта центар дужине 102,9 km (од km 145 до km 247+93.68) је пројектована јужно од Пожеге долином Моравице (поред Ариља, Прилика) до испред Ивањице (~25 km), даље долином Грабовице траса почиње успон на западне обронке Голије, пресеца реку Кладницу и западном долинском страном Увца, спушта се према Сјеници (~48 km) на km 217.5 и даље до Бољара (~21 km).

Предметна деоница коридора ауто-пута треба да буде саставни део ауто-путне мреже са наплатом путарине на нивоу Србије. Зато се планира да систем наплате путарине буде идентичан са постојећим системом наплате на претходној деоници ауто-пута Е-763 Београд - Пожега, односно, затворени систем наплате путарине.

Везе планираног ауто-пута са постојећом путном мрежом оствариће се преко денivelисаних раскрсница (петљи). Одлука о локацији денivelисаних раскрсница проистиче из односа планираног ауто-пута према постојећој путној мрежи и регионалним центрима као потенцијалним генераторима саобраћаја.

На предметној деоници прелиминарно су планиране су следеће денivelисане раскрснице – петље:

- Петља „Пожега-Прилипац“ – веза са државним путем IA реда (Е-761) Чачак-Ужице и ауто-путском деоницом Е-763 Београд-Пожега;
- петља „Ариље“ – веза са државним путем IB реда бр.21;
- петља „Ивањица“ – веза са државним путем IB реда бр.21;
- петља „Сјеница“ (Дуга Пољана) – веза са државним путем IB реда бр.29.

Предметна деоница ауто-пута се може поделити на поддеонице које се налазе ван подручја насеља и поддеонице које се налазе на подручју насеља. Доминантна функција на подручју насеља јесте вођење транзитних токова и преко раскрсница повезивање путне мреже насеља са аутопутем. Положај раскрсница мора бити усклађен са функционалним рангом пута са једне, и потребама развоја насеља и привреде, са друге стране.

Ова чињеница условљава да се посебно укаже на следеће концепцијске аспекте: однос према локалном саобраћају и последично однос трасе ауто-пута и постојећег пута (паралелни пут без наплате путарине); урбанизована–насељена подручја (постојећи и планирани просторни развој) и просторно-функционални однос трасе аутопута према њима; ритам, тип и концепцијска решења чворишта ауто-пута и путне мреже нижег ранга; и, садржај ритам и концепцијска решења одморишта и паркиралишта на ауто-путу као и база за одржавање.

Програмски услови према наведеним концепцијским аспектима су следећи:

- предметна деоница ауто-пута првенствено служи даљинском пролазном саобраћају, те се локална кретања по правилу дестимулишу односно препуштају локалној мрежи нижег ранга;
- ауто-путска деоница са наплатом путарине је препрека развоју насеља, те по правилу, у складу са могућностима, треба да је удаљена најмање 3-5 km од граница будуће урбанизације;
- просечна одстојања денivelисаних раскрсница треба да су у распону од 20-30 km а минимално одстојање између раскрсница износи 8 km. Могућа је примена само концепцијских решења за планирани систем наплате;
- базе за одржавање ауто-пута са комплетним садржајима зимског и летњег одржавања усклађују се са системом база на ауто-путу (претходна деоница) и покривају јединичну деоницу дужине 40-45 km. Услови лоцирања су: локација у близини насељених места; положај око средине јединичне деонице; границе деоница су чворови на којима је могуће окретање возила ради повратка у базу; по правилу, база се налази унутар простора чвора за везу са урбаним подручјем/путним правцем а саобраћајно повезује са наплатним платоом;
- услуге корисницима путног правца обављају се кроз пратеће објекте, који се по правилу постављају за сваки смер посебно. Како више категорије пратећих објеката садрже програме нижих категорија, ради се о интерполовању садржаја тако да просечно одстојање износи 12-15 km. Локације се бирају према атрактивности и просторно-функционалним могућностима уз поштовање наведеног ритма. Објекти највише категорије могу се организовати једнострано уз организовање сопственог чвора. Сви објекти се налазе унутар контролисаног

простора (тзв. плаћена зона) са потпуном контролом приступа од стране корисника изван ауто-пута

Према Закону о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013) ауто-пут јесте државни пут који је намењен искључиво за саобраћај моторних возила, са физички раздвојеним коловозима по смеровима, денивелисаним раскрсницама, потпуном контролом приступа, који има најмање две саобраћајне траке и једну зауставну траку за сваки смер и као такав обележен је прописаним саобраћајним знаком. Ауто-пут мора да се изгради тако да испуњава следеће услове:

1. да има две физички одвојене коловозне траке, са најмање две саобраћајне траке за сваку коловозну траку, с тим што свака саобраћајна трака мора да буде широка најмање 3,75 m, а да се, зависно од конфигурације терена, ширина саобраћајне траке може смањити до 3,50 m;
2. да свака коловозна трака има посебну траку ширине 2,5 m за принудно заустављање возила дуж целе траке или дуж појединих њених делова на погодним растојањима, зависно од теренских услова, а у тунелима и галеријама може, уместо посебне траке, да на погодним местима има уређене просторе за принудно заустављање возила; и
3. да остали елементи пута (полупречник кривине, уздужни нагиб, ивичне траке и сл.) омогућавају брзину до 130 km/h, а зависно од конфигурације терена брзину од најмање 100 km/h (Табела 2).

Табела 2. Гранични елементи ауто-пута

Рачунска брзина	Vr (km/h)	130	100
а) ситуациони план			
Минимални полупречник кружне кривине	min R (m)	800	450
Максимални полупречник кружне кривине	max R (m)	5,000 (10,000)	5,000 (10,000)
б) подужни профил			
Минимални радијус конкавног заобљења	min Rv ^{konk} (m)	11,250	4,250
Минимални радијус конвексног заобљења	min Rv ^{konv} (m)	22,500	8,000
Максимални подужни нагиб нивелете	max i _N (%)	4.0	5.0
в) попречни профил			
Максимални попречни нагиб	max i _{pk} (%)	7.0	7.0
Минимални попречни нагиб	min i _{pk} (%)	2.5	2.5
Ширина возне траке	tv (m)	3.75	3.50
Ширина ивичне траке уз зауставну траку	tiz (m)	0.50	0.50
Ширина ивичне траке уз разделни појас	tiv (m)	1.00	0.50
Ширина зауставне траке	tz (m)	2.50	2.50
Ширина банке	b (m)	1.50	1.25
Минимална ширина разделног појаса	Rt (m)	3.00	2.50
д) прегледност			
Дужина зауставне прегледности	min Pz (m) за i _N =0	300	180

5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у коридору ауто-пута

Коридор планираног ауто-пута пружа се дуж композитних долина реке Моравице и њених притока, које одликује смењивање котлина и клисура, као и делом дуж брдско-планинског терена.

Просторним планом ће се утврдити коридор ауто-пута у укупној ширини од 700 m. У коридору ауто-пута налазиће се следећи *појаси заштите*, и то:

- 1) *Појас ауто-пута (ауто-путно земљиште)* – чини земљиште потребно за изградњу ауто-пута, петљи, денивелисаних укрштања и пратећих садржаја. Појас ауто-пута се утврђује као земљиште јавне намене и има ширину од 70 m до 150 m, у зависности од конфигурације терена и услова за изградњу објеката ауто-пута. Граница појаса ауто-пута јесте уједно и регулациона линија;
- 2) *Заштитни појас* – чини земљиште за које се одређује строго контролисани режим коришћења (обострано) у циљу заштите функције ауто-пута. Заштитни појас се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 75 m од границе појаса ауто-пута. У зонама петљи, пратећих садржаја и појединих објеката ауто-пута заштитни појас се може сужавати и до ширине од око 40 m. Граница заштитног појаса јесте уједно и граница детаљне регулације;
- 3) *Појас контролисане изградње* – чини земљиште у режиму контролисане градње и заштите животне средине (обострано). Појас контролисане изградње се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 200 m до 240 m од границе заштитног појаса.

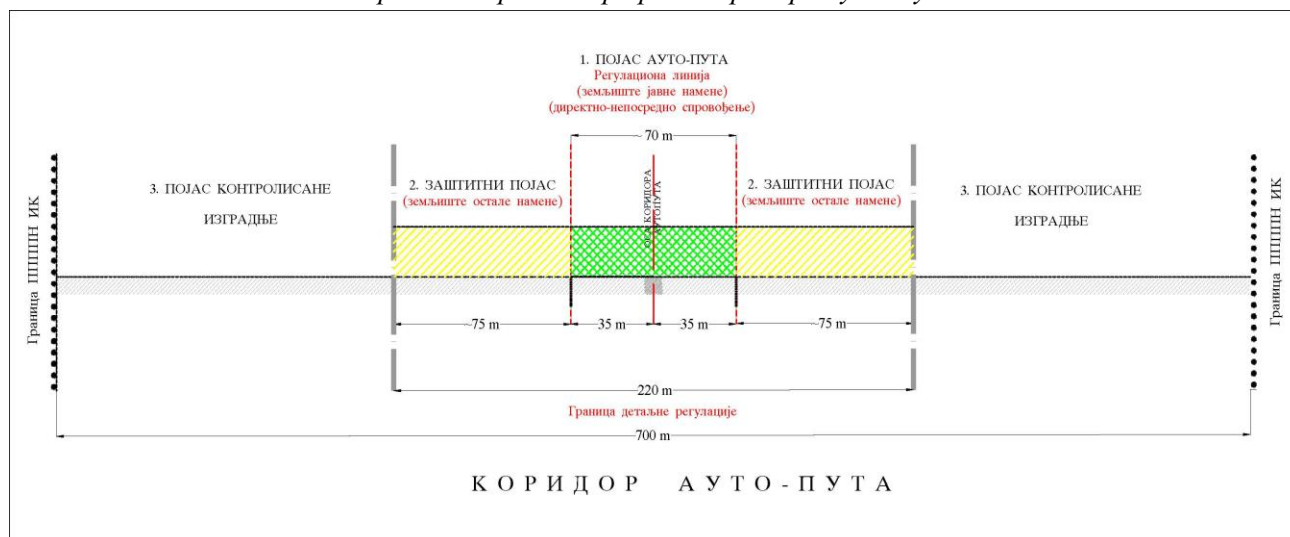
У грађевинском подручју насеља, нарочито Ариља и Ивањице, због веће континуалне изграђености у простору, коридор ауто-пута се може смањити тако да има ширину од око 460 m, односно може се једнострано или обострано сужавати на начин да не обухвата појас контролисане изградње.

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

У коридору ауто-пута по питању дефинисаних појаса заштите могућа су специфична одступања у зависности од карактеристика објеката ауто-пута, и то на пример: на тунелским деловима деоница појаса ауто-пута се прекида, док заштитни појас има ширину од око 130 m; на мостовским конструкцијама као деловима деоница појас ауто-пута се сужава на ширину од око 40 m.

Појаси заштите и режими коришћења и уређења коридора ауто-пута утврдиће се Просторним планом на основу члана 28., 29. и 30. Закона о јавним путевима.

Слика 1. Шематски приказ попречног профила коридора ауто-пута



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

- 1) *Појас ауто-пута* - успоставља се режим забране изградње свих објеката који нису у функцији изградње трасе и објеката ауто-пута, петљи, денивелисаних укрштања и пратећих садржаја ауто-пута;

- 2) *Заштитни појас* - успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:
- забрањује отварање рудника, каменолома и депонија комуналног и другог отпада;
 - дозвољава изградња, односно постављање водовода, канализације и других објеката техничке инфраструктуре по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање ауто-путем;
 - не дозвољава се изградња нових објеката, изузев објеката коју су у функцији ауто-пута, а простор се може користити као шумско и пољопривредно земљиште; и
 - на грађевинском, шумском и пољопривредном земљишту дозвољава се реконструкција и санација постојећих објеката, без могућности промене габарита и волумена, уколико не угрожавају функцију ауто-пута и уколико техничким решењима може да се обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја ауто-пута (од буке, вибрација и аерозагађења), а по претходно прибављеним условима од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање ауто-путем;
 - за све постојеће стамбене објекте, обавезна је адекватна заштита од негативних утицаја ауто-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 објекти 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 ауто-пута, с тим да трошкове спровођења свих мера заштите животне средине сноси 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 ауто-пута Е-763, деоница Пожега-Бољаре. Спровођењем Просторног плана очекују се следећи општи ефекти уређења и коришћења простора:

- обезбеђење планског основа којим се резервише простор за етапну изградњу деонице ауто-пута;
- установљавање зона заштите и успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору ауто-пута, са циљем спречавања конфликта у простору, могућих последица акцидентата на ауто-путу и негативних утицаја на окружење;

- омогућавање планског развоја других инфраструктурних система у условима контролисаног коришћења простора у коридору ауто-пута;
- максимално очување и мониторинг могућег утицаја ауто-пута на здравље локалног становништва, биодиверзитет, природне ресурсе и заштићена природна и непокретна културна добра у коридору и зони његовог утицаја; и
- утврђивањем правила уређења и правила грађења у обухвату коридора ауто-пута којима је условљено коришћење одговарајућих савремених техничких решења за реализацију трасе и објеката у функцији ауто-пута и корисника саобраћаја, која обезбеђују извођење планираног ауто-пута уз максимално смањење негативних утицаја и ризика на подручју коридора и зони његовог утицаја.

Непосредни очекивани ефекти планирања коридора ауто-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; остварење најкраће путне везе северних делова Србије са подручјем Јужног Јадрана; повезивање већих делова централне и источне Европе са подручјем Медитерана;
- обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта, уз растерећење дела постојеће путне мреже;
- развојно-пропулзивна улога на развој и уређење мреже/системе насеља и промене демографских кретања, која има вишеструке и, донекле, супротне утицаје (од фактора деструкције услед проласка ауто-пута и заузимања дела грађевинских и пољопривредних површина, до стимулативних фактора опстанка и развоја насеља према моделу интегралног урбано-руралног развоја), којим се обезбеђује 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, региона Југозападна Србија;
- јачање привредне конкурентности и територијалне кохезије након реализације ауто-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 ауто-пута и других магистралних инфраструктурних система.

У Београду, фебруара 2018. године

Обрађивачи Просторног плана:

Институт за архитектуру и урбанизам Србије

Директора

др Саша Милијић, научни саветник
(Заступник групе обрађивача)

