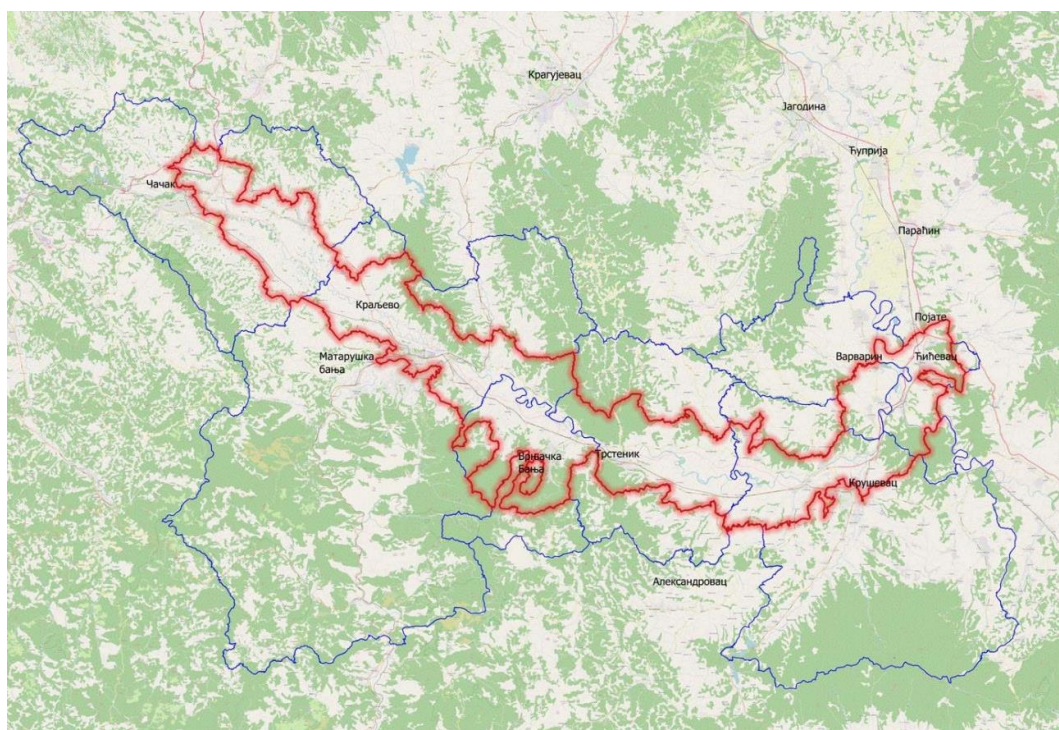


**ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА
ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ
КОРИДОРА АУТОПУТА Е-761, ДЕОНИЦА ПОЈАТЕ –ПРЕЉИНА
– друга фаза -**



- ЕЛАБОРАТ ЗА РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, 2023. год.

НОСИЛАЦ ИЗРАДЕ:



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА
ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА
АУТОПУТА Е-761, ДЕОНИЦА ПОЈАТЕ–ПРЕЉИНА
– друга фаза -

ОБРАЋИВАЧИ:



ЦЕНТАР ЗА ПЛАНИРАЊЕ УРБАНОГ РАЗВОЈА - ЦЕП, д.о.о.

ИНСТИТУТ ЗА ВОДОПРИВРЕДУ „ЈАРОСЛАВ ЧЕРНИ“, а.д.



САОБРАЋАЈНИ ИНСТИТУТ ЦИП. д.о.о.

ОДГОВОРНИ ПЛАНЕР:



Саша Карајовић, дипл.прост.планер
Број лиценце 100 0005 03

ДИРЕКТОРКА ЦЕП-а:



Љубица Стефановић-Тасић,
дипл.инж.арх.

ОДГОВОРНИ УРБАНИСТА:



Сања Вранић, дипл.инж.арх.
Број лиценце 200 0988 07

САДРЖАЈ

ТЕКСТУАЛНИ ДЕО

1. Уводне напомене
 - А) Измене и допуне просторног плана подручја посебне намене за објекте аутопута
 - Б) Измене и допуне Просторног плана за хидротехничко уређење
2. Опис границе планског подручја
3. Извод из планова вишег реда
4. Опис постојећег стања, коришћење простора и ограничења
5. Општи циљеви
6. Очекивани ефекти планирања у погледу унапређења начина коришћења простора

ГРАФИЧКИ ПРИЛОЗИ

- | | | |
|---|---|----------|
| 1 | Извод из Просторног плана - Посебне намена површина | 1:50 000 |
| 2 | Посебна намена површина са орјентационим границама
измена и допуна плана | 1:50 000 |

**ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА
ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА
АУТОПУТА Е-761, ДЕОНИЦА ПОЈАТЕ – ПРЕЉИНА
– друга фаза –**

1. УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Изради Измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате-Прељина („Службени гласник РС”, број 10/20

- у даљем тексту: Измене и допуне Просторног плана), се приступа у складу са Одлуком о изради измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате-Прељина („Службени гласник РС”, бр. 144/22 - у даљем тексту План). У наведеној Одлуци наведени су разлози за измену и допуну планског документа, у складу са чланом 46.ст.1. и 5. Закона о планрању и изградњи („Службени гласник РС”, број 72/09, 81/09, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14 и 145/14), 83/18, 31/19, 37/19 - др. закон, – 9/20, 52/21 и 62/23).

Измене и допуне Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате-Прељина израђује се у складу са:

- Законом о планирању и изградњи и Правилником о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, број 32/19);
- Правилником о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања, којим је одређена садржина и процедура израде просторног плана подручја посебне намене;
- Правилником о садржини и начину вођења и одржавања Централног регистра планских докумената, Информационог система о стању у простору и локалног информационог система и дигиталном формату достављања планских докумената („Службени гласник РС”, број 33/15), којим се ближе прописује садржина и начин вођења и одржавања Централног регистра планских докумената, Информационог система о стању у простору и локалног информационог система планских докумената, као и дигиталних формата достављања планских докумената.

Услови и смернице планских докумената вишег реда и развојних стратегија за израду измена и допуна Просторног плана садржани су у:

1. Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гл. РС”, број 88/10), којим је утврђено да се међу стратешким приоритетима наводе и активности на постојећем државном путу I реда (коридору аутопута Е-761) Појате - Крушевац - Краљево - Чачак и даље Пожега - Ужице - Котроман (граница са Босном и Херцеговином) (Е-761, М-5);
2. Уредби о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Златиборског и Моравичког управног округа („Службени гласник РС”, број 1/13), у којој су предвиђене активности на развоју саобраћајне инфраструктуре, и то на:

државном путу I реда (изградња аутопута Е-763) део руте 4(СЕЕТО): Београд - Чачак - Пожега - Ариље - Ивањица -Сјеница (Дуга пољана) - Бољаре (граница са Црном Гором) и државном путу I реда (коридору аутопута, Е-761) Појате- Крушевац – Краљево - Чачак - Пожега - Ужице - Котроман (граница са Босном и Херцеговином) (Е-761, М-5); наводи се да ће потенцијални коридори аутопутева Е-761 (западноморавски) и Е-763 (Београд - Јужни Јадран), који се укрштају код Прељине и Пожеге повећати саобраћајну доступност подручја и побољшати везе са суседним државама и регионима;

3. Уредби о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа („Службени гласник РС”, број 39/14), у којој се међу приоритетним решењима, у оквиру инфраструктурних система, наводи да ће се одрживи развој друмског саобраћаја, као најзаступљенијег вида саобраћаја на планском подручју, заснивати на принципима Просторног плана Републике Србије, међу којима је предвиђена и израда пројектне документације и почетак реализације коридора ауто-пута Е-761, Појате–Крушевац-Краљево–Прељина;
4. Уредби о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате – Прељина.

Измене и допуне Просторног плана ће се доносити фазно и садржаће детаљну разраду. Израдом Измена и допуна Просторног плана, створиће се одговарајући плански основ у смислу директног спровођења издавањем локацијских услова у складу са законом. Измене и допуне Просторног плана ће се спроводити локацијским условима и по потреби одговарајућим документима просторног и урбанистичког планирања.

Предметне измене се односе на II фазу Измена и допуна Просторног плана.

У складу са Одлуком о изради Стратешке процене утицаја Измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате-Прељина на животну средину („Службени гласник РС”, број 134/22), приступа се изради Стратешке процене утицаја Измена и допуна Просторног плана на животну средину за подручје Измена и допуна Просторног плана.

Извештај о стратешкој процени утицаја измена и допуна планског документа на животну средину чиниће саставни део документационе основе планског документа, и израдиће се у складу са Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10);

Измене и допуне Просторног плана биће засноване на планској, студијској, техничкој и другој документацији, резултатима досадашњих истраживања, важећим документима у Републици Србији, као и на досадашњем спровођењу Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате-Прељина.

Просторни план потребно је изменити и допунити у циљу реализације планских решења за објекте аутопута на деловима трасе на којима је дошло до измена у току разраде техничке документације и изградње, као и за околни простор који је неопходан ради остварења функционалне целине укључујући прилагођавање техничких решења хидротехничког уређења морфолошким и геолошким условима на терену.

Измене и допуне Просторног плана обухватају:

А) Измене и допуне Просторног плана за објекте аутопута

- Денивелисана раскрсница „Прељина”
- Денивелисана раскрсница „Врба”
- Денивелисана раскрсница „Врњачка Бања”
- Денивелисана раскрсница „Трстеник”
- Мост преко Западне Мораве - „Мојсиње”
- Додатни канали за систем дренажних испуста аутопута
- Просек канала за реку Слатину
- Мост преко реке Западна Морава код Мрчајеваца
- Остало

Б) Измене и допуне Просторног плана за хидротехничко уређење

А) Измене и допуне просторног плана подручја посебне намене за објекте аутопута

1. Денивелисана раскрсница „Прељина”- постојећа

Изменама и допунама Просторног плана треба предвидети преобликовање постојећег решења укрштаја државног пута IА реда бр. 2 (Е-763) и планираног државног пута IА реда бр.5 (Е-761) и укидање постојеће везе пута IА реда бр.2 са државним путем IIA реда бр. 22.

Идејним пројектом је предвиђено да се деоница завршава на почетној стационажи изливне рампе, односно на крајњој стационажи уливне рампе денивелисане раскрснице „Прељина”, тако да елементи раскрснице нису биле предмет идејног пројекта, те ревизиона комисија за стручну контролу техничке документације није разматрала предметну раскрсницу.

Тим за Ревизију безбедности саобраћаја је утврдио да решење денивелисане раскрснице „Прељина” по свом функционалном нивоу не одговара типу денивелисане раскрснице који је могуће применити за укршај два аутопута.

Денивелисана раскрсница „Прељина” је планирана као веза аутопута А2 (Е-763) Београд- Пожега са аутопутем А5 (Е761) Појате – Прељина (Моравски коридор). Планирано решење денивелисане раскрснице „Појате” је денивелисана раскрсница типа троугао, које представља решење међусобног повезивања два аутопутна правца високог саобраћајног значаја и највиши функционални ниво раскрснице „А” за повезивање два аутопута.

Предвиђена петља се налази на km118+890 аутопута А2 (Е763) (према референтном систему ЈП „Путеви Србије”) на локацији постојеће петље типа труба која изградњом Моравског коридора више не задовољава потребе за повезивањем два аутопута.

На аутопуту Е-761 и Е-763 планирано је проширење коловоза ради формирања трака за убрзање и успорење. Ширина ових трака је 2x3,50 m. Укупна дужина ових трака је око 500 m на сваком од прилаза петљи, у складу са прописима.

Планиран је нови вијадукт на рампи Крушевац-Пожега којим се премештава постојећа рампа ка Београду и аутопут Е-763. Постојећи вијадукти такође остају у употреби, али мењају функцију, јер ће се оба користити у смеру Београд – Крушевац.

Одводњавање петље је планирано системом кишне канализације уз третман отпадних вода сепараторима пре испуштања у постојеће реципијенте. Планирана је јавна расвета целог подручја петље уз напајање са постојеће трафо-станице уз евентуалну реконструкцију. Постојећа наплатна станица се укида, јер су оба аутопута у систему наплате путарине. Планирана је заштита и измештање постојећих комуналних инсталација које могу бити угрожене изградњом.

У току израде Нацрта Плана, дефинисаће се сви технички елементи за планирану денивелисану раскрсницу.

Нова денивелисана раскрсница ће обухватити нове катастарске парцеле на територији Града Чачка, на деловима катастарских општина: Ракова, Соколићи, Прелина и Љубић.

2. Денивелисана раскрсница „Врба”

Планском документацијом и Идејним пројектом, у зони денивелисаног укрштаја прикљученог пута на денивелисану раскрсницу „Врба” са железничком пругом Сталаћ - Краљево - Пожега и локалним путем, предвиђен је подвожњак. Тренутно решење није рационално, јер предвиђа девијацију пута која пролази испод пруге и два пута, те захтева изградњу дубоких усека око 500 m дужине и 7 m дубине, какоби се нивелета пута спустила на захтевану коту због пролаза кроз подвожњак.

Измена решења подразумева денивелисани укрштај предметне девијације са железничком пругом, државним путем IB реда бр.23 и локалним асфалтним путем, остварен надвожњаком са 3 распона од по 22 m, укупне дужине L=66.00 m.

Измена решења остварена је у границама експропријације дефинисаних Идејним пројектом, односно у оквиру границе директне примене важећег ПППН. Овим решењем остварују се и знатно повољнији услови укрштања са постојећом железничком и путном инфраструктуром у смислу технологије и организације радова.

Предлогом да се денивелисани укрштај остварује надвожњаком са 3 распона, јавља се потреба за измештањем, тј. девијацијом локалног асфалтног пута ширине 3.50 m, чија траса пролази између стубова планиране конструкције надвожњака. Дужина ове девијације је L≈240.0 m. На укрштају осе предметне девијације бр. 3, са железничком пругом и постојећим путним правцима, елементи нивелационог плана су условљени положајем и котама железничке пруге Краљево – Крушевац. Примењени су нагиби нивелете од 4.5% испред и иза конструкције надвожњака и остварен је услов да доња ивица конструкције натпутњака буде минимално 7.30 m изнад коте горње ивице шине (ГИШ).

Решење одводњавања дубоког усека потребног за подвожњак дато у Идејном пројекту подразумева употребу канала и упојног поља. Решењем са надвожњаком могуће је остварити једноставније одводњавање целог потеза, канализацијом која се повезује на раније пројектовани систем канализације и сепаратора за третман зауљених вода са коловоза.

У односу на Идејни пројекат, промењен је и начин на који је остварена веза девијације бр. 3 и денивелисане раскрснице „Врба“. Уместо трокраке површинске раскрснице предвиђене Идејним пројектом, а на основу извештаја Ревизионе комисије, Пројектом за грађевинску дозволу предметна веза пројектована је као трокрака кружна раскрсница. Кружна раскрсница бр. 2 пројектована је као једнотрачна, са пречником уписане кружнице од $D=35\text{m}$ и ширином коловоза кружног тока од 6.5 m .

Извођење радова и организација друмског и железничког саобраћаја би требало да буде далеко једноставнија, уз само привремене обуставе саобраћаја током монтаже носача надвожњака. Новим решењем нема измене линије експропријације (границе директне примене ПППН).

У току израде Нацрта Плана, дефинисаће се сви технички елементи за планирану денивелисану раскрсницу.

Решење прикључног пута денивелисане раскрснице „Врба“ је на територији Града Краљева, на деловима КО општине Закопача.

3. Денивелисана раскрсница „Врњачка Бања“

Планском документацијом и Идејним пројектом предвиђен је надвожњак у зони денивелисане раскрснице „Врњачка Бања“. Ревизиона комисија за стручну контролу техничке документације је у свом Извештају навела да решење денивелисане раскрснице није изводљиво, и да је потребно, у даљој разради техничке документације, преиспитати могућност измене решења путног објекта надвожњака у подвожњак, чиме би се обезбедило економски и технички повољније решење предметне денивелисане раскрснице.

Циљ новопроектваног решења је да се остане у зони експропријације, да рачунска брзина на рампама остане непромењена, а да се избегну мостовске конструкције на рампама, чиме би се значајно умањила вредност инвестиције. С тим у вези, пројектовано је решење са подвожњаком, а које задовољава полазне услове.

Решење денивелисане раскрснице са подвожњаком на укрштању са аутопутем изискује издизање нивелете аутопута за 2.0 m . Дужина мостовске конструкције у труп аутопута износи 40.0 m , а површина око 1400m^2 , што је далеко мање од дужине мостовске конструкције у варијантном решењу са надвожњаком. По новој варијанти, минимална тачка нивелете главне осе налази се 1.0 m изнад коте стогодишње воде на насипу. Главна оса денивелисане раскрснице „Врњачка Бања“ предвиђена је за двосмерни саобраћај. Њена дужина је $L=1401.27\text{ m}$.

Рампа 1 је индиректна рампа и представља изливну траку са новопроектваног ауто-пута из смера Крушевца. Идеја за конструисање осовине рампе 1 била је да се води по ободу речне терасе максималном дужином, са раним одвајањем осовине

од ивице аутопута. Такав ситуациони план усвојен је, као прикладан, са аспекта подужног профила где је било могуће конструисати нивелету без објекта. На km 1+374.59 Главне осе почиње рампа 1 и прати њену нивелету и попречни нагиб док се физички не одвоји од ње, након чега се води слободно до уклапања у резултујући нагиб (подужни и попречни) новопроектваног ауто-пута Појате-Прељина. Максималан насип рампе 1 је 8 m. Укупна дужина рампе 1 износи $L = 273.855$ m. На рампи 1 предвиђен једносмерни саобраћај, ширина коловоза је 5.50 m.

Рампа 2 је полудиректна рампа и представља уливну траку за смер ка Краљеву. На km 1+374.59 Главне Осе почиње рампа 2 и прати њену нивелету и попречни нагиб док се физички не одвоји од ње, након чега се води слободно до уклапања у резултујући нагиб (подужни и попречни) новопроектваног ауто-пута. Максималан насип рампе 2 је 7.50 m. Укупна дужина рампе 2 износи $L = 364.77$ m. На краку 2 је предвиђен једносмерни саобраћај, ширина коловоза је 5.50 m.

Рампа 3 је директна рампа и представља изливну траку са новопроектваног ауто-пута из смера Краљева. Нивелета рампе 3 уклапа се у резултујући нагиб (подужни и попречни) новопроектваног ауто-пута након чега се води слободно до уклапања на главну осу на km 0+856.88 где прати њену нивелету и попречни нагиб. Укупна дужина крака 3 износи $L = 448.76$ m. На краку 3 је предвиђен једносмерни саобраћај, ширина коловоза је $B = 5.50$ m.

Рампа 4 је директна рампа и представља уливну траку ка Крушевцу. На km 0+857.38 Главне Осе почиње рампа 4 и прати њену нивелету и попречни нагиб док се физички не одвоји од ње, након чега се води слободно до уклапања у резултујући нагиб (подужни и попречни) новопроектваног ауто-пута. Укупна дужина крака 4 износи $L = 461.72$ m. На краку 4 је предвиђен једносмерни саобраћај, ширина коловоза је 5.50 m.

На основу дописа ЈП „Путеви Србије“, наплатни плато је препројектован тако да се добију додатна три канала за наплату путарине, тј. укупно 8 канала и 7 острва. Након израде прелиминарног решења, закључено је да је проширење могуће уз мали излазак из границе експропријације.

Новим решењем минимално се мења граница директне примене плана и то на делу наплатне станице која је проширена по захтеву управљача пута ЈП „Путеви Србије“.

У току израде Нацрта Плана, дефинисаће се сви технички елементи за планирану денивелисану раскрсницу.

Ново решење ће обухватити катастарске парцеле:

- на територији Општине Врњачка Бања, КО Ново Село;
- на територији Општине Трстеник, КО Лозна

4. Денивелисана раскрсница „Трстеник“

Денивелисана раскрсница Трстеник се повезује са постојећом путном мрежом преко саобраћајнице која се делом преклапа са улицом Радничка и повезује на улицу Књегиње Милице и Светог Саве (ДБ IIa188) преко трокраке раскрснице.

Важећи план и Идејни пројекат нису до краја усаглашени у делу везне саобраћајнице. Такође, мером ревизионе комисије, наложено је да се размотри начин повезивања локалних садржаја на ефикасан начин.

Имајући у виду планиране саобраћајнице и постојећу и планирану намену околног простора, предложено је да везна саобраћајница у делу улице Радничка има профил са два једносмерна раздвојена коловоза на које ће бити омогућен приступ са околних парцела по систему улив/излив. Промена смера кретања биће могућа коришћењем три кружна тока којима се остварује веза ове саобраћајнице са постојећим и планираним улицама.

Да би се планом обухватиле потребне везе саобраћајница преко кружних раскрсница, потребна је извесна промена линије експропријације (границе директне примене ПППН).

У току израде Нацрта Плана, дефинисаће се сви технички елементи за планирану денивелисану раскрсницу.

Измена решења прикључног пута „Петље Врба“ биће на територији Општине Трстеник, на деловима КО Трстеник.

5. Мост преко Западне Мораве – „Мојсиње”

У оквиру реализације пројекта изградње аутопута Е-761, пројектована је девијација пута на km 101+644 аутопута. Како би се омогућио приступ селу Мојсиње, потребна је изградња новог моста преко Западне Мораве.

У току израде Нацрта Плана, дефинисаће се сви технички елементи за планирани мост, који ће бити на територији Града Чачка, на деловима КО Мојсиње.

6. Додатни канали за систем дренажних испуста аутопута

Према планској документацији и Идејном пројекту, дренажни испусти са будућег аутопута, на појединим деоницама, предвиђени су кроз упојна поља. Због геотехничких карактеристика тла, након детаљне анализе, ревидирано је техничко решење. Додатни дренажни канали су потребни да воду из сепаратора спроведу до најближег реципијента.

На одређеним деоницама, јавила се потреба за увођењем нових латералних канала који би воду од сепаратора одводили до реципијената. Претходном пројектном документацијом нису пронађени адекватни реципијенти за све локације. Такође, приликом израде виших фаза пројектовања, дошло је и до одређених измена нивелете Аутопута, а самим тим и до релокације положаја и излива сепаратора. С обзиром да још увек не постоји коначно решење везано за каснију намену старача Западне Мораве, тј. да ли ће и које страче бити затрпане, приступило се тражењу реципијената чије коришћење није у зависности од проблематике везане за стараче Западне Мораве. Вода се до одабраних реципијената одводи махом бетонским каналима ширине у дну 1м, дубине 1m, са падом страна 1:1. Дужине усвојених канала се крећу од 50m до 600m.

У току израде Нацрта Плана, дефинисаће се сви елементи за додатне канале испуста аутопута који ће бити уграђени у Измене и допуне плана.

Планирани одводни канали ће обухватити нове катастарске парцеле и то:

- На територији Града Краљева, делови катастарских општина: Грдица, Адрани, Поповоћи, Милочај, Цветке, Мрсаћ, Обрва, Катрга, Мршинци, Мрчајевци и Кукићи;
- На територији Града Чачка, делови катастарских општина: Балуга Љубићска, Доња Горевница, Коњевићи, Љубић, Мојсиње, Мрчајевци, Прељина, Ракова и Станчићи.

7. Просек канала за реку Слатину

У оквиру реализације пројекта изградње аутопута Е-76, предвиђен је додатно просек канала за реку Слатину.

На потезу од ст. km 61+880 до ст. km 62+260, природни меандар реке Слатине приближава се трупцу Аутопута на око 15 m. Идејним пројектом ова локација није обрађена, међутим, јавила се потреба да се на предметној локацији изврши регулисање корита уз облагање како би се спречила ерозија корита и даља прогресија меандра ка трупцу Аутопута. Усвојено је корито од камена у бетону дебљине 0.3 m, ширине у дну 2 m, дубине 1.5 m са падом страна 1:1.5, у паду од 0.1%.

У току израде Нацрта Плана, дефинисаће се сви елементи за наведени просек канала који ће бити уграђен у Измене и допуне плана.

Планирани просек ће обухватити нове катастарске парцеле на теритотији Општине Врњачка Бања, на деловима КО Ново Село.

8. Мост преко реке Западна Морава код Мрчајеваца

На локалном путу између села Мрчајеваца и Мршинаца, на територији Града Чачак, налази се мост преко реке Западна Морава, који повезије државни пут IB реда бр. 22 и државни пут IIA реда бр. 179. Одобреним идејним пројектом, у зони предметног моста, предвиђени су радови на хидротехничком уређењу реке Западна Морава, на km 95+800 аутопута (r.km125+557). Имајући у виду да је предметни мост, услед бујичних поплава, недавно срушен и да је саобраћај преко њега тренутно обустављен, неопходна је реконструкција истог и/или изградња новог моста.

Мост се налази на територији Града Чачка, на КО Мрчајевци и КО Кукићи.

9. Остало

Након детаљних хидротехничких, хидрауличких и геотехничких анализа, констатовано је да је потребно да одређене катастарске парцеле које нису наведене у Локацијским условима за аутопут и које се не налазе у границама обухвата Просторног плана, буду укључене као део изградње аутопута Е-761. Ове парцеле ће се посебно навести и додати у Нацрту измена и допуна Просторног плана.

Б) Измене и допуне Просторног плана за хидротехничко уређење

У Просторном плану подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате - Прељина („Службени гласник РС”, број 144/22), нису прецизиране локације позајмишта и одлагалишта материјала. Позајмишта и одлагалишта материјала третирана су на одређен начин у текстуалном делу напоменом да ће се техничком документацијом одредити њихове локације и остали технички параметри, а да ће јавни интерес за њихову експропријацију бити утврђен у складу са Законом о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате-Прељина. У графичким прилозима, позајмишта и одлагалишта нису приказана.

Наиме, будући коридор аутопута Е-761, деоница Појате-Прељина највећим делом пролази долином Западне Мораве. Траса планираног аутопута се готово целом дужином налази у зони која је изложена плављењу великих вода Западне Мораве, а на великој дужини директно контактира са речним током (на местима укрштања и у зонама где је траса аутопута близу речног корита). Објекти хидротехничког уређења Западне Мораве заузимају више од 100 km тока Западне Мораве и изградња ових објеката се врши у условима интеракције са радовима на изградњи аутопута, као и у комплексним еколошким и друштвеним условима.

За изградњу „Моравског коридора“ (аутопут, објекти хидротехничког уређења и друго) потребне су велике количине песковито-шљунковитог материјала које се морају обезбедити из одговарајућих позајмишта (неколико десетина милиона кубних метара), а такође ће се јавити и значајна количина вишка материјала из ископа које треба одложити на привремена и трајна одлагалишта. Након завршетка експлоатације предметних позајмишта и трајних одлагалишта, потребно је уредити (рекултивисати или додатно изградити) просторе позајмишта и одлагалишта у складу са новом наменом.

Позајмишта и одлагалишта материјала се генерално налазе у плавној зони Западне Мораве, односно у зони у којој Јавно водопривредно предузеће „Србијаводе“ из Београда управља водним земљиштем и водним објектима у јавној својини, а у складу са Законом о водама.

Осим тога, усвојен је став који је произашао из Студије о процени утицаја на животну средину и друштво (ESIA) да се најмање могуће мења природно стање Западне Мораве уз „Моравски коридор“, односно да се зонама просечених меандера и околног простора мора посветити одговарајућа пажња обезбеђењем доброг стања вода и животне средине (највећи број просечених меандара треба задржати у облику водних тела са слободном воденом површином), и да се ново корито (попречни пресек, подужни пад, материјал од кога се гради регулација) формира тако да што више личи на постојеће корито, при чему треба санирати терен који је девастиран услед неуређене експлоатације песка и шљунка на Западној Морави.

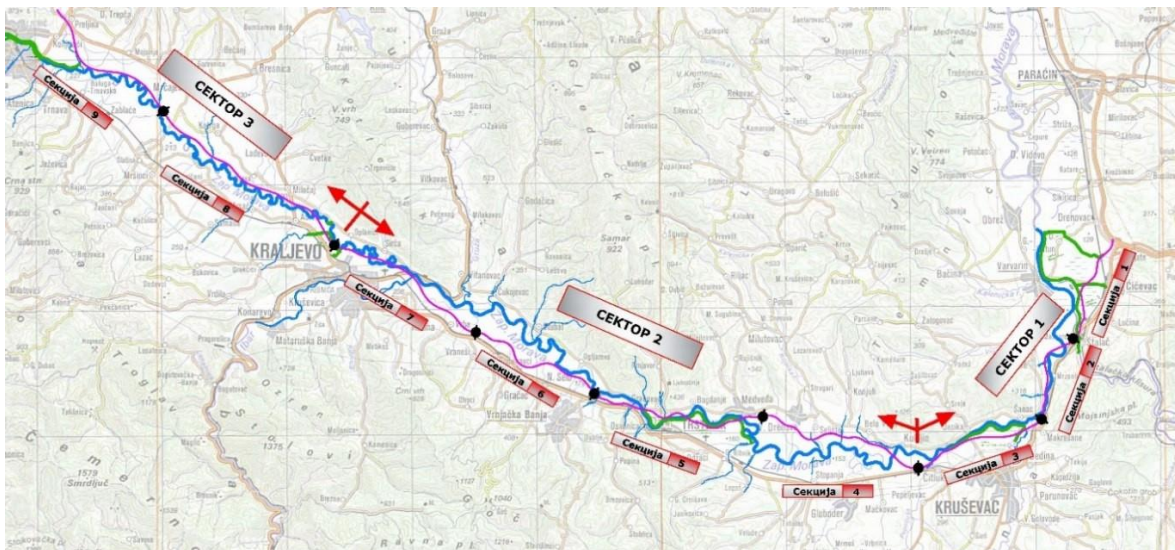
Просторни обухват Измена и допуна Просторног плана се односи на локације за експлоатацију песковито-шљунковитог материјала и локације за одлагање

материјала, укључујући и околни простор који је неопходан ради остварења функционалне целине и задовољења захтева који проистичу из Студије о процени утицаја на животну средину и друштво (околни простор се односи на интеракцију акваторија на локацијама позајмишта након експлоатације и реке Западне Мораве, уређење просечених меандара и терена који је девастиран експлоатацијом шљунка и др.). Истиче се да делови пројектованих објеката хидротехничког уређења излазе из обухвата за директно спровођење ПППН, што је последица прилагођавања техничких решења хидротехничког уређења захтевима који проистичу из ESIA, као и морфолошким и геолошким условима који су установљени истражним радовима на терену, што је све детаљно анализирано на хидролошким и 2Д хидрауличким моделима. Сагласно томе, просторни обухват Измена и допуна Просторног плана се преклапа са простором на коме се налазе делови објеката хидротехничког уређења који излазе из обухвата за директно спровођење постојећег ПППН.

Хидротехничко уређење терена у описаном просторном обухвату подразумева изградњу више водних објеката за уређење, коришћење и заштиту од штетног дејства вода и рекултивацију терена, а који су, у складу са Законом о водама, грађевински и други објекти и чине техничку, односно технолошку целину и служе за обављање водне делатности. У том смислу, могућа намена ових водних објеката је уређење водотока, заштита од поплава, коришћење вода и др. Водни објекти могу имати и друге пратеће намене без нарушавања приоритетних намена у функцији водне делатности.

Планска решења ће бити усаглашена са техничким решењима водних објеката чија је израда у току.

Водни објекти за уређење, коришћење и заштиту од штетног дејства вода и рекултивацију терена се налазе на секторима и секцијама дефинисаним у ПППН-у инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате – Прелјина.



Западна Морава и подела трасе ауто-пута Е-761 на секторе и секције

- Сектор 1: Појате - Кошеви (Крушевац) (km 0 - km 27+600 по траси ауто-пута), речна деоница 1 (km 0+000 - km 22+500):
 - Секција 1 (km 0+000-km 8+830), речна поддеоница 1 (km 0+000 – km 2+000 Западне Мораве+деонице Велике Мораве и Јужне Мораве), од петље Појате до моста преко Јужне Мораве;
 - Секција 2 (km 8+830-km 16+722), речна поддеоница 2 (km 2+000 - km 11+000), од моста преко Јужне Мораве до Макрешана;
 - Секција 3 (km 16+722-km 27+600), речна поддеоница 3 (km 11+000 - km 22+500) од Макрешана до Кошева.
- Сектор 2: Кошеви (Крушевац) - Адрани (km 27+600-km 81+476,861 по траси ауто-пута), речна деоница 2 (km 22+500 - km 100+750):
 - Секција 4 (km 27+600 – km 41+528,24), речна поддеоница 4 (km 22+500 - km 46+150);
 - Секција 5 (km 41+528,24-km 56+073,87), речна поддеоница 5 (km 46+150 - km 62+400) од Медвеђе до Врњачке Бање;
 - Секција 6 (km 56+073,87-km 67+680,41), речна поддеоница 6 (km 62+400 - km 80+400) од Врњачке Бање до Врбе;
 - Секција 7 (km 67+680,41-km 81+476,86), речна поддеоница 7 (km 80+400 - km 100+750) од Врбе до Адрана.
- Сектор 3: Адрани – Прељина (km 79+000-km 109+663,8); Речна деоница 3 (km 100+750 - km 138+400):
 - Секција 8 (km 79+000-km 97+000), речна поддеоница 8 (km 100+750 - km 127+150) од Адрана до Мрчајеваца;
 - Секција 9 (km 97+000-km 109+663,8), речна поддеоница 9 (km 127+150 - km 138+400) од Мрчајеваца до Прељине.

2. ОПИС ГРАНИЦЕ ПЛАНСКОГ ПОДРУЧЈА

2.1. Опште информације о пројекту „Моравски коридор“ (Аутопут Е-761)

Пројекат изградње инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате-Крушевац–Адрани-Прељина (Чачак), са регулацијом реке Западне Мораве и притока и изградњом телекомуникационе инфраструктуре дуж коридора ауто-пута је пројекат од значаја за Републику Србију (Закон о утврђивању јавног интереса и посебним поступцима ради реализације пројекта изградње инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, Деоница Појате-Прељина („Службени гласник РС“, број 49 од 8. јула 2019).

Према Уредби о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене (ППППН) инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате-Прељина („Службени гласник РС“, број 10 од 6. фебруара 2020.), утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате-Прељина на деловима територија градова: Краљева, Крушевца и Чачка, као и општина: Варварин, Врњачка Бања, Трстеник и Ћићевац.

Будући коридор ауто-пута Е-761 од Појата до Прељине највећим делом пролази долином Западне Мораве, а мањим делом и Јужне и Велике Мораве.

Према ПППН-у, реализацијом ауто-пута Е-761 ублажиће се недостатак веза између државних магистралних путних праваца: Коридора 10 и Ибарске магистрале. Реализација ауто-пута Е-761 на територији предметних општина имаће значајне утицаје на ближе и даље окружење по питању режима коришћења простора, демографских кретања и утицаја на привредни развој.

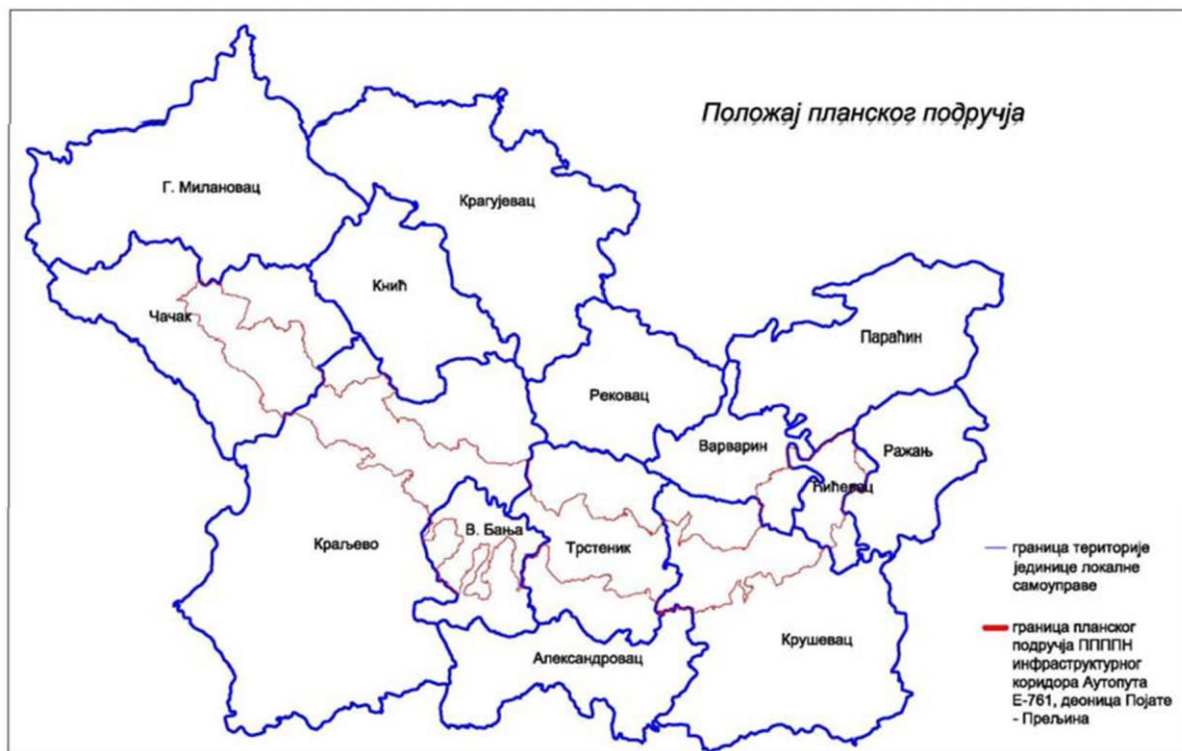
Шири значај аутопутског коридора огледа се у повезивању ширег утицајног подручја, тј. Турске, Бугарске, Србије, Босне и Херцеговине и Хрватске, као и Коридора 10 (Салзбург–Загреб–Београд–Ниш–Скопље–Солун), са планираним коридором Е-763 Београд–Јужни Јадран, тј. Јадранским приобаљем и луком Бар, као значајним робно-транспортним центром.

Дужина ауто-пута од Појата до Прељине је око 110 km, док дужина тока Западне Мораве на овом потезу износи око 138 km. Ауто-пут Е-761 је подељен на 3 сектора и 9 секција.

2.2. Измене и допуне Просторног плана – друга фаза

Измене и допуне Просторног плана обухватају делове територија градова Краљева, Крушевца и Чачка, те општина Варварин, Врњачка Бања, Трстеник и Ћићевац.

Коначна граница обухвата Измена и допуна Просторног плана биће дефинисана у Нацрту измена и допуна Просторног плана.



Положај планског подручја

Измене и допуне Просторног плана – друга фаза ће обухватити катастарске парцеле и то:

- на територији Општине Тишевац: КО Сталаћ, КО Град Сталаћ, КО Маскаре, КО Бошњане, КО Појате, КО Тишевац, КО Мрзнеица, КО Лучина;
- на територији Општине Варварин: КО Маскаре, КО Варварин (село) и КО Бошњане;
- на територији Града Крушевац: КО Шанац, КО Бивоље, КО Макрешане, КО Лазарица, КО Глободер, КО Читлук, КО Кукљин, КО Пепељевац, КО Бела Вода и КО Витановац, КО Јасика, КО Коњух;
- на територији Општине Трстеник: КО Јасика, КО Велика Дренова, КО Медвеђа, КО Богдање, КО Оџаци, КО Трстеник, КО Горњи Рибник, КО Лозна, КО Грабовац, КО Чаири, КО Доњи Рибник, Почекovina, КО Селиште;
- на територији Општине Врњачка Бања: КО Штулац, КО Руђинци, КО Подунавци, КО Грачац, КО Вранеша, КО Врњачка Бања и КО Ново Село;
- на територији Града Краљево: КО Стубал, КО Витановац, КО Ратина, КО Сирча, КО Грдица, КО Опланићи, КО Адрани, КО Поповићи, КО Милочај, КО Обрва, КО Мрсаћ, КО Бапско Поље, КО Врба, КО Заклопача, КО Цветке; КО Катрга, КО Мршинци, КО Мрчајевци, КО Кукићи;
- на територији Града Чачка: КО Катрга, КО Горичани, КО Мрчајевци, КО Доња Горевница, КО Мојсиње, КО Станчићи, КО Балуга Љубићска, КО Коњевићи, КО Мршинци, КО Заблеће, КО Кукићи, КО Балуга (Трнавска), КО Вапа, КО Прељина, КО Ракова, КО Соколићи, КО Љубић, КО Ракова.

3. ИЗВОД ИЗ ПЛАНОВА ВИШЕГ РЕДА

Просторни план Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10)

Просторни план Републике Србије (у даљем тексту: ППРС), као стратешки документ, дефинисао је визију, циљеве, организацију простора и планска решења која су обавезујућа у процесу имплементације Плана.

Сагласно визији дугорочног просторног развоја, Република Србија би требало да буде „територијално утврђена и регионално уравнотежена, одрживог економског раста и конкурентна, социјално кохерентна и стабилна, инфраструктурно опремљена и *саобраћајно приступачна*, очуваног и заштићеног природног и културног наслеђа, квалитетне животне средине и функционално интегрисана у окружење”.

Са становишта ПППН инфраструктурног коридора Е-761, многи елементи глобалне визије одговарају просторном развоју планског подручја и његовог утицајног/гравитационог подручја – посебно који се односе на одрживи економски раст и конкурентност, повећање приступачности и функционално интегрисање у окружење.

Међу основним *принципима просторног развоја* Републике Србије су:

- 1) одрживост, као генерални принцип који мора бити примењен код свих активности у простору Србије;
- 2) територијална кохезија, као резултат уравнотеженог социо-економског регионалног развоја;
- 3) јачање конкурентности, што подразумева даљи развој метрополитенских подручја и истовремено јачање и функционално профилисање слабо развијених региона, посебно руралних и индустријских;
- 4) полицентрични територијални развој, са наглашеном улогом градова и функционалних урбаних подручја, као и јачање веза на релацији село-град;
- 5) функционална специјализација, поштујући компаративне предности у погледу развојних потенцијала регионалних целина;
- 6) формирање и јачање мрежа градова и насеља (кластери) који могу да обезбеде развој комплементарних функција;
- 7) унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;
- 8) стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора и др.

Полазећи од стања најважнијих фактора просторног развоја, као и дугорочне визије и циљева, сви напред наведени принципи представљају основу просторног развоја ПППН инфраструктурног коридора – односно планског и утицајног/гравитационог

подручја, а посебно унапређење саобраћајне приступачности, пошто највећи део подручја има исподпросечну доступност (Рашки, Моравички и Златиборски управни окрузи).

Дугорочна визија просторног развоја Републике Србије условљена је остварењем следећих *основних циљева*:

1. уравнотежен регионални развој (унапређење територијалне кохезије);
2. побољшање регионалне конкурентности и приступачности;
3. просторно-функционална интегрисаност у окружење;
4. одржива уређена животна средина;
5. заштићена и уређена природна и културна баштина.

Наведени основни циљеви, унапређење територијалне кохезије, побољшање конкурентности и приступачности, а посебно просторно-функционална интегрисаност су са становишта развоја планског и утицајног/гравитационог подручја најважнији циљеви. Изградња инфраструктурног коридора Е-761 представља реалан фактор за остварење ових циљева.

Развој мреже насеља у ППРС и његов утицај на Измене и допуне Просторног плана

Основни циљ је да просторно-функционални развој Републике Србије буде заснован на моделу функционалних урбаних подручја која ће бити инструменти уравнотеженог или подношљиво неуравнотеженог просторног развоја Републике Србије.

Полазећи од постојећег стања у мрежи насеља, дефинисаних функционалних урбаних подручја (ФУП) и потреба будућег одрживог и територијално хомогеног (уравнотеженог) развоја Просторним планом Републике Србије је 2010. године дефинисана функционално-хијерархијска структура насеља. У поменутој структури насеља Чачак, Крушевац и Краљево представљају центре националног значаја.

За 2020. годину је претпостављена иста категоризација функционалних урбаних подручја, на основу које ће подручја градова Чачка, Краљева и Крушевца такође бити центри од националног значаја, с тим да ће број општина у саставу ФУП-а бити увећан.

Развој поменутих градова ће због своје специфичне локације (близина Коридора 10) унутар мреже насеља или регионалних специфичности бити подржаван посебним подстицајним мерама.

Развој пољопривреде у ППРС-у и његов утицај на Измене и допуне Просторног плана

Полазиште за *унапређивање просторне дистрибуције и организације пољопривредне производње у ППРС* представљало је утврђивање водећих грана тржишне производње.

Политика даљег *просторно диференцираног усмеравања развоја и унапређивања пољопривредне производње* за предметно планско подручје је производња традиционалних производа познатог географског порекла и високе биолошке вредности за тржишне нише, паралелено са активностима на одрживом управљању и заштити природних ресурса и развоју локалних прерађивачких капацитета и других пратећих делатности, пре свега руралног туризма.

Развој индустрије у ППРС-у и његов утицај на Измене и допуне Просторног плана

Главни елементи просторне организације и структуре индустрије у Србији су:

1. *Стратешке развојне зоне* (развијено, метрополско, неразвијено, депресирано, погранично подручје);
2. *Развојни коридори 10 и 7*, коридори магистралног и регионалног значаја; и
3. *Индустријски центри-метрополска подручја и градови* који обухватају: а) стратешке локације за запошљавање; б) постојеће и префериране индустријске локације; в) браунфилд и гринфилд локације.

У просторној структури индустрије водећу улогу имаће и даље постојећи привредно - индустријски градски центри и развојни коридори, међу којима је и западно-моравски коридор Е – 761. Основни локациони модели индустрије у развојним зонама, коридорима и урбаним центрима су: *индустријске зоне, индустријски и технолошки паркови* (hi-tech агломерације и комплекси), *слободне зоне (СЗ), бизнис инкубатори, кластери малих и средњих предузећа (МСП)* (у регијама, коридорима, градовима), *зоне развоја уз аеродроме, логистички паркови, терминали, привредне, мешовите, лучке зоне, и сл..*

На планском подручју коридора аутопута су планиране индустријске зоне (ИЗ) и индустријски паркови (ИП) у Краљеву, Крушевцу, Чачку, Трстенику, Варварину и Ћићевцу, а на утицајном подручју у Ужицу и Новом Пазару.

Развој туризма у ППРС и његов утицај на Измене и допуне Просторног плана

За Републику Србију су релевантни следећи видови туризма/туристички производи:

1) градски туризам (пословни, градски одмори, манифестациони); 2) здравствени туризам (бањски, климатски); 3) планински туризам (на високим, средњим и ниским планинама); 4) туризам на водама (наутички, приобални); 5) транзитни туризам (кружна путовања/туре/путеви ка дестинацијама: националних паркова, римских палата и споменика, средњовековних манастира, локалитета квалитетних вина и др., и циљна транзитна путовања); 6) туризам посебних интереса (рекреативне активности, спортско-авантуристичке активности); 7) рурални туризам (агротуризам, комбиновани сеоски туризам).

На подручју Просторног плана идентификоване су: (1) компаративне предности планског подручја, (2) затим, потенцијали за даљи развој бањског туризма (Врњачка и Матарушка бања су сврстане у бање које ће перспективно имати међународни значај, а Горња Трепча и Богutowачка бања - национални значај) и (3) могућности интензивирања транзитног туризма (коридор аутопута Е - 761 представља секундарни – национални правац), спортско – рекреативног туризма (у оквиру утицајног подручја путног правца налазе се и бициклички коридори „Eurovelo”) и руралног туризма.

Исто тако, у ужем и ширем подручју утицаја већ је развијен планински туризам (Јастребац, Копаоник, итд.). Када је у питању развој градског туризма, од градских туристичких центара само је Краљево сврстано у градове од националног значаја.

Развој саобраћаја у ППРС и његов утицај на Измене и допуне Просторног плана

У концепцији развоја саобраћаја и транспорта Србија је сагледана као велики саобраћајни и транспортни центар, а унутар ње неколико већих урбаних центара су носиоци примарних функција (Београд европски МЕГА центар, Нови Сад, Крагујевац и Ниш центри међународног значаја, двадесет центара националног значаја, међу којима су Чачак, Краљево, Крушевац, потом Ужице и Нови Пазар, као и два центра регионалног значаја).

Битну компоненту територијалне кохезије чини саобраћајна приступачност. Оцена регионалне приступачности у ПППН-а донета је на основу комбинације четири индикатора: 1) Потенцијална приступачност путним саобраћајем, 2) Потенцијална приступачност железничким саобраћајем, 3) Време приступа тржишту, односно, центрима функционалних подручја и 4) Време приступа до најближих регионалних центара.

На основу комбинованих индикатора, 4 области у захвату Плана су систематизоване у следеће рангове регионалне приступачности:

- *Изнад просека: Расинска*
- *Испод просека: Златиборска, Моравичка, Рашка*

Изградњом аутопута може се очекивати значајније побољшање 3 од 4 индикатора регионалне приступачности, што ће се одразити на већи степен просторне кохерентности ширег подручја утицаја.

Са становишта ПППН инфраструктурног коридора Аутопута Е-761, у ППРС у приоритетне активности до 2014. године сврстана је рехабилитација деоница државног пута I реда бр. 5, Појате - Крушевац - Краљево - Чачак, а у приоритете до 2021. године, активности на аутопутском правцу Појате - Крушевац - Краљево - Чачак - Пожега - Ужице - Котроман (Е-761, М-5).

Иако није била уврштена у приоритете развоја ваздухопловне инфраструктуре до 2014. године, реконструкција аеродрома у Лађевцима и његово оспособљавање за цивилни саобраћај, а тиме и промена војне намене у мешовиту за војно – цивилни саобраћај, у комбинацији са аутопутем веома ће допринети унапређењу опште приступачности подручја ПППН-а (на међународном нивоу, јер ће се створити могућности за битно скраћење времена приступа европским центрима).

Концепција развоја мултимодалног транспорта обухвата активности на формирању *мреже логистичких центара* - националног и локалног значаја који ће се развијати у гравитационим зонама регионалних и привредних центара.

На планском и утицајном подручју Аутопута Е-761 предвиђено је да се логистички центри формирају у Чачку и Краљеву (планско подручје) и у Ужицу (уже утицајно подручје). Процењено је да ови центри могу да запосле између 500 и 1000 радника.

Предуслов успешне интеграције територије Републике Србије и њене повезаности, како географски тако и друштвено – економски, биће развијена мрежа транспортних система. Степен потенцијалне приступачности по областима, као скуп четири индикатора (комбиновани индикатор) у збирном рангирању позиционирао је Расински управни округ изнад просека, док су Рашки и Моравички управни округ испод просека.

У стратешке приоритете развоја путне мреже наводе се активности на:

- државном путу I реда, (изградња Аутопута, Е-763) део руте 4 (SEETO): Београд - Чачак - Пожега - Ариље - Ивањица - Сјеница (Дуга пољана) - Бољаре (граница са Црном Гором); и
- постојећем државном путу I реда (коридору Аутопута Е-761) Појате - Крушевац - Краљево - Чачак и даље Пожега - Ужице - Котроман (граница са Босном и Херцеговином) (Е-761, М-5).
- коридору државног пута I реда, (аутопутски коридор) Баточина - Крагујевац - Кнић - веза са аутопутским правцем Краљево - Чачак (Е-761, М-5); и
- завршетку изградње обилазница: Крушевац, Краљево и Ужице.

Коридори државних путева I и II реда се задржавају и чувају и у наредном периоду.

С обзиром да су већ формирани и да представљају основне носиоце саобраћаја, тежиште је на њиховом унапређењу (рехабилитација, доградња неизграђених путних праваца и допуна постојећих, везаних за нове услове и стратешка опредељења развоја).

Основни циљ развоја железничке инфраструктуре је: да се адекватним мерама и у разумном временском периоду постигне такав ниво стања инфраструктуре, која ће, уз модернизацију возних средстава, омогућити да се побољша квалитет и брзина железничког саобраћаја на националној мрежи, а да АД „Железнице Србије” нивоом услуге привуку путнике и робу и успешно послују, имајући у виду јавну и комерцијалну функцију.

Коридори свих постојећих и раније укинутих пруга се задржавају са циљем обнове уз претходно утврђену оправданост. Планира се ревитализација и модернизација (респективно електрификација) једноколосечне пруге Сталаћ – Краљево - Пожега, са изградњом капацитета за повезивање значајних корисника железничких услуга и доградња нове деонице Младеновац-Аранђеловац-Топола-Горњи Милановац-Чачак.

Такође су предвиђени радови на путничким станицама које ће се опремати као центри интегрисани у урбано окружење, са пословним, комерцијалним, културним и другим садржајима, који прате саобраћај или су индиректно везани за проток путника и измештање теретног саобраћаја изван централних зона великих градова.

Планом се предвиђа промена намене војног аеродрома у Краљеву у мешовити. Аеродром у Ужицу је дефинисан као потенцијални регионални аеродром. Спортски аеродроми у Краљеву и Трстенику су дефинисани као летелишта која се могу укључити у мрежу регионалне понуде.

За локације интермодалних терминала и логистичких центара предложени су Ужице, Чачак и Краљево.

Планом се генерално предвиђа израда одговарајуће студије којом ће се дефинисати бициклистичке руте на читавом подручју Републике Србије (основним правцем север-југ и бочним везама) и систем центара развоја бициклизма у циљу остваривања међудржавне сарадње (руте 6 и 11 EuroVelo - европска мрежа бициклистичких рута), уз то градови ће обезбедити услове за кретање бицикала на својој територији.

Развој водопривредне инфраструктуре у ППРС-у и његов утицај на Измене и допуне Пртосторног плана

Насеља са подручја Плана се водом снабдевају из Западноморавско-рзавског, Расинско-поморавског и делом из Ибарско-шумадијског система.

Основни циљ је оптимизација интегралних водопривредних система на јединственом водопривредном простору Републике Србије и усклађивање њиховог развоја са циљевима очувања животне средине и других корисника простора

У функционалном и управљачком погледу се на планском подручју издваја Западноморавски речни систем, са кључним вишенаменском објектима.

Речни системи за уређење, коришћење и заштиту вода

Речни системи	Кључне постојеће акумулације и објекти	Кључне нове акумулације, објекти и мере
Западноморавски	Газиводе, Гружа, Ћелије, Врутци, Батлава, Међувршје; Сврачково (у изградњи)	Рибариће + Ибарска каскада, Роге, Велика Орловача, Скрапеж, Студеница, Лопатница, Ношница, довод из Увца у Велики Рзав

Стратешки приоритети у области развоја водопривредне инфраструктуре су:

- водоснабдевање: ширење Расинског система ка Параћину;
- заштита вода: реализација постројења за пречишћавање отпадних вода у насељима са највећим утицајима на изворишта или на угрожене водотоке: Краљево, Крушевац.

Развој енергетске инфраструктуре у ППРС-у и његов утицај на Измене и допуне Просторног плана

Енергетска инфраструктура

Основни циљ развоја енергетске инфраструктуре је активно учешће Републике Србије у планирању и изградњи стратешке-регионалне и паневропске енергетске инфраструктуре за пренос електричне енергије и транспорт нафте и гаса из нових извора снабдевања, укључујући и ургентну градњу подземног складишта гаса у Републици Србији, све у циљу поузданог и сигурног снабдевања потрошача у Републици Србији.

Смернице заштите животне средине, природних и културних добара

Основни циљ је *заштита и унапређење животне средине* као основа уравнотеженог развоја, коришћења и уређења простора - заустављање даље деградације, превентивна заштита од свих планираних активности које могу угрозити постојећи квалитет природне и животне средине, уз санацију и ревитализацију угрожених подручја.

Планско подручје припада највећим делом подручјима квалитетне животне средине (шумска подручја, пољопривредне воћарске и виноградарске зоне, ливаде и пашњаци, водотоци II класе, ловна и риболовна подручја) са преовлађујућим позитивним

утицајима на човека, живи свет и квалитет живота. За ова подручја треба обезбедити решења којима се елиминишу или умањују постојећи извори негативних утицаја. Мањи делови планског подручја припадају подручјима угрожене животне средине (подручја експлоатације минералних сировина, државни путеви II реда, водотокови III класе). За ова подручја треба спречити даљу деградацију и обезбедити побољшање постојећег стања. Урбана подручја Крушевца, Краљева и Чачка припадају подручјима загађене и деградиране животне средине са негативним утицајима на биљни и животињски свет и квалитет живота. За ову категорију треба обезбедити таква решења и опредељења којима се спречава даља деградација и умањују ефекти ограничавања развоја.

У области *управљања отпадом* основни циљ је развијање одрживог система ради смањења загађења животне средине и деградације простора. На планском подручју регионални центри за управљање комуналним отпадом (обухвата сакупљање комуналног отпада, регионалну депонију за најмање 20 година, сепарацију рециклабилног отпада, трансфер станицу и постројење за компостирање) предвиђени су на подручју Града Краљева и Града Крушевца. Шире подручје Чачка и Лучана је предвиђено за изградњу регионалног складишта опасног отпада.

Биодиверзитет, заштита и одрживо коришћење природног, културног наслеђа и предела

У области заштите и одрживог коришћења природног наслеђа, основни циљ је: очување и унапређење биолошке разносврности, вредности геонаслеђа и предела и развој јавних функција заштићених подручја. На основу претходних истраживања и валоризације, биће дефинисан статус, просторни обухват и режими заштите за подручје Мојсињских планина и Сталаћке клисуре Јужне Мораве.

У области заштите културних добара, основни циљ је да се културно наслеђе артикулише као развојни ресурс, заштити, уреди и користи на начин који ће допринети успостављању регионалног и локалног идентитета у складу са европским стандардима заштите. Кроз планско подручје, претежу се међународне културне стазе, као и културно подручје које обухвата шири долињски појас реке Западне Мораве.

Основи циљеви заштите, уређења и развоја предела Републике Србије су разносврни, високо квалитетни и адекватно коришћени предели и физички уређена, за живот и боравак пријатна рурална и урбана насеља и градови, развијеног идентитета заснованог на поштовању и афирмацији природних и културних вредности.

У области природних непогода и технолошких удеса, основни циљ је њихово интегрално управљање као основа за обезбеђење услова за ефикасан просторни развој, очување људских живота и материјалних добара. У том смислу, неопходно је створити добро организоване и опремљене службе које ће моћи да успешно раде на превенцији ових катастрофа, као и на одбрани и отклањању последица, уколико се јаве. Мања подручја захваћена су процесима ексцесивне ерозије, а долињски појас Западне Мораве представља потенцијално поплавно подручје.

Смернице из Регионалног просторног плана Златиборског и Моравичког управног округа („Службени гласник РС”, број 1/13)

Просторни план обухвата целе територије града Ужица и општина Ариље, Бајина Башта, Косјерић, Нова Варош, Пожега, Прибој, Пријепоље, Сјеница и Чајетина на подручју Златиборског округа (6.148 km²), **града Чачка** и општина Горњи Милановац, Ивањица и Лучани на подручју Моравичког округа (3.036 km²).

Природни ресурси

Подручје које обухвата речну долину Западне Мораве (општина Чачак) припада рејону доминантно ратарско-повртарске производње и мешовитог сточарства.

Становништво, мрежа насеља

У циљу развоја кохерентне просторно-функцијске организације, на бази природно-еколошких, демографских, социјално-економских и других карактеристика његовог геопростора предвиђа се вишестепена хијерархија центара у мрежи насеља у којој Ужице и Чачак као регионални центри припадају првој хијерархијској равни.

Привреда

Град Чачак, заједно са Ужицем, представља регионални полифункционални привредно индустријски центар средње величине.

Опредељења одрживог развоја привреде су: грађевинарство, сви видови саобраћаја (посебно развој ваздушног саобраћаја), транспортне услуге, сервис и одржавање возила; потенцијална локација регионалног интермодалног терминала и логистичког центра у Ужицу и Чачку.

Туристички простор планског подручја припада Моравичко-Драгачевском рејону са Голијом и као такав припада делу туристичког кластера „Средишна и Западна Србија”.

Саобраћај

Окосницу друмских веза на подручју општине Чачак чини:

- ДП I реда бр. 5: гр. Републике Српске (Вардиште) - Кремна - Ужице - Пожега - Чачак - Краљево - Трстеник - Крушевац - Појате - Параћин - Зајечар - гр. Бугарске, у дужини од око 133,8 km (km: 497+535 - km: 631+326) који представља везу са европским Коридором 10;
- ДП I реда бр. 22: гр. АП Војводина - Београд - Лазаревац - Љиг - Г. Милановац - Чачак - Краљево - Рашка - Нови Пазар - Рибарићи, у дужини од око 55,7 km (km: 305+981 - km: 361+694), са деоницом од 19,38 km у преклопу са ДП бр. 5; и
- ДП I реда бр. 23: Мали Пожаревац - Младеновац - Топола - Крагујевац - Мрчајевци, у дужини од око 8,1 km (km: 105+893 - km: 113+981). Од инфраструктуре железничког саобраћаја заступљена је:
- регионална једноколосечна железничка пруга Сталаћ - Краљево - Пожега, у дужини од 49,3 km. Пруга је електрифицирана на деоници од Пожеге до Краљева. Код Сталаћа се спаја са пругом Београд - Ниш (Коридор 10);

Планира се побољшање саобраћајне доступности, повећање капацитета и побољшање нивоа саобраћајних услуга на путној мрежи кроз ревитализацију, реконструкцију и

модернизацију државних путева. Такође је предвиђено и комплетирање путне мреже, и то:

- реализација западноморавског аутопутског коридора Е-761 Појате - Крушевац - Краљево - Чачак - Пожега - Ужице - Котроман (граница са Републиком Српском);
- изградња обилазница око Чачка;
- изградња нових општинских праваца у циљу бољег међусобног повезивања насеља;
- ревитализација и модернизација пруге Пожега-Краљево-Сталаћ;
- реконструкција и модернизација спортског аеродрома у Прељини;
- реализација логистичких центара.

Од објеката намењених обављању ваздушног саобраћаја постоји војни аеродром у Прељини.

Водопривреда

Подручје Плана се водом снабдева преко акумулације Међувршје која припада реци Западна Морава.

Енергетика

Подручје Просторног плана опремљено је електроенергетском мрежом и трафостаницама номиналног напона 220 и 110 кV, и дистрибутивном мрежом и трафостаницама напона 35 и 10 кV, који у нормалном погону обезбеђују квалитетно напајање конзумног подручја.

На подручју Плана развијена је мрежа гасовода са објектима, и то: разводни гасоводи на деоницама: Прељина-Пожега, Прељина-Горњи Милановац, Прељина-ГМРС/МРС „Лучани” и Паљевско пољеУжице; као и ГМРС („Чачак”, „Прељина”, „Горњи Милановац”, „Ужице” и ГМРС/МРС „Лучани”).

Комунална инфраструктура

Градови Ужице и Чачак општине Бајина Башта, Пожега, Ариље, Чајетина, Косјерић, Лучани, Ивањица су 2005. године закључили регионални споразум о оснивању, изградњи и коришћењу Регионалне санитарне депоније „Дубоко” (град Ужице).

Смернице из Регионалног просторног плана за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа (Службени гласник РС бр. 39/14)

Регионална организација Републике Србије са пет региона, позиционира планско подручје у Регион Шумадија и Западна Србија, и у оквиру њега Крагујевац, као центар региона, а у исто време, са урбаним центрима државног значаја (Ужице, **Чачак, Краљево, Крушевац**, Моравско Трограђе, Зајечар) формира попречне везе (трансферзале развоја), постављене управно на „кичму” развоја Србије (великоморавску осовину).

Планска решења из Регионалног просторног плана за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа (у даљем тексту: РПП Шумадијског,

Поморавског, Рашког и Расинског управног округа) су дефинисана на два временска нивоа и према степену обавезности. Први период до 2015. године за приоритетна планска решења. Други период до 2021. године за планске идеје за које је оцењено да постоји могућност реализације као стратешка оријентација за будућност. Поједина планска решења обухватају и период иза планског хоризонта (2021. године) услед сложености њихове реализације и ради достизања претпостављене визије просторног развоја овог региона.

Визије и потенцијали

Визија просторног развоја Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа, као дела јединственог Региона Шумадије и Западне Србије је:

Равномеран развој, конкурентан и интегрисан са суседним функционалним подручјима, АП Косовом и Метохијом и Републиком Црном Гором, инфраструктурно опремљен, енергетски ефикасан и атрактиван за инвестирање, у складу са економским могућностима и принципима очувања животне средине.

Једно од основних упоришта Просторног плана односи се на очување, рационално коришћење и заштиту природних ресурса, нарочито дефицитарних и стратешки значајних за развој и квалитет живљења. Укупан биланс водних ресурса, као и њихов просторни и временски размештај захтева изузетно пажљиво коришћење и у потпуности обезбеђен систем заштите од загађења и непланског коришћења изворишта површинских и подземних вода. Интензивираће се хидротехничке активности на регулисању бујичних речних токова, заштити од поплава, побољшању водоснабдевања насељених подручја, развоју система за наводњавање и одводњавање, као и санитарној заштити угрожених изворишта и сливова.

Заштита животне средине

Основно полазиште просторног развоја заснива се на концепту уравнотеженог, одрживог развоја подручја, при чему се максимална пажња поклања и очувању природних богатстава. У том погледу, истиче се потреба за успостављањем активне политике заштите животне средине која очувањем и унапређењем природних ресурса и вредности не доприноси само побољшању укупног квалитета живљења, већ и свеобухватном привредно-економском развоју подручја.

Извод из Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд – Ниш („Службени гласник РС”, број 69/03 и 121/14)

Просторним планом су обухваћене целе катастарске општине Појате, Ћићевац (варош), Ћићевац и Плочник. За укупан развој и интеграцију простора Србије, од значаја је што се коридором остварују повољније везе средишње и југоисточне Србије са другим регионима Србије: осовином западне и јужне Мораве, Шумадијом, западном и јужном Србијом, Тимочком Крајином и Косовом. У данашњој ситуацији, саобраћајне везе средишње и југоисточне Србије са овим целинама су недовољно ефикасне и саобраћајно у извесном смислу „смакнуте”. Изградњом, опремањем и уређењем Инфраструктурног коридора, побољшаће се везе Поморавља са осталим деловима Србије под условом реконструкције и изградње: коридора међународног правца Е-70, односно М19 Београд – Вршац – граница са Румунијом; везаног инфраструктурног

коридора аутопута Баточина – Крагујевац – западноморавски правац; западноморавског коридора европског пута Е761 односно М-5 Појате - Крушевац - Краљево - Чачак за везивање са будућим аутопутем Београд - Јужни Јадран; тимочког коридора Ђердап II (Прахово) - Ниш; коридора Е-75 Ниш - граница Републике Северне Македоније; и коридора Е-80 Ниш - Димитровград. Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије има планску идеју да Србија, поред развојне зоне Нови Сад - Београд, Смедерево на Дунаву, Јагодина, Ћуприја, Параћин, Алексинац, Ниш развија привредно и саобраћајно значајну зону: у појасу од Београда до Румунске границе; у тимочком Подунављу (Кладово - Прахово) као ближу Црном мору (Источној Европи); дуж лепеничке осовине развоја (Баточина - Крагујевац - Краљево); дуж Јужне Мораве (Песковац - Врање) са краком ка Пироту; дуж Западне Мораве (Крушевац - Трстеник - Краљево - Чачак); и дуж Тимока (Неготин - Зајечар - Књажевац).

У оквиру основне мреже европских (Е) путева, планирани магистрални путни правци омогућиће повезивање аутопута Е-75 преко:

- правца Београд - граница Румуније (Е-70) са Источном Европом;
- западно-моравског правца (Е-761) са средишњом и западном Србијом и правцем Београд - Јужни Јадран (Е-763) са Црном Гором;
- правца Ниш - Приштина - Пећ - Чакор (граница Црне Горе) са Косовом, Метохијом и Црном Гором; и
- аутопута Е-70 (Београд - Загреб) са земљама западне Европе.

Развој путне мреже има приоритет у виду изградње, реконструкције и одржавања коридора магистралних и регионалних путева од значаја за развој подручја средишње Србије и то изградња нове трасе магистралног пута М-5 од Појата према Крушевцу, са приоритетом изградње обилазнице око Појата.

У циљу реконструкције и модернизације магистралне пруге Београд - Ниш предвиђено је да се између станица „Велика Плана” и „Ћићевац” задржи постојећи коридор и реконструише двоколосечна пруга, чиме ће бити омогућене брзине од 120 – 160 km/h, уз изградњу другог колосека у дужини од 2 km и новог моста преко реке Велике Мораве у Ћуприји. Такође се планира изградња деонице двоколосечне пруге у дужини од 19 km са делом у тунелима од Ћићевца до Ђуниса.

Извод из Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран („Службени гласник РС”, број 37/06 и 31/10)

Простори план обухвата подручје магистралног инфраструктурног коридора утврђеног Простоним планом Републике Србије коме припада град Чачак (катастарске општине Прислоница, Прељина, Соколићи, Ракова, Вранићи, Љубић, Трбушани, Пријевор и Паковраће).

Аутопут Е-763 ће се на територији ПППН инфраструктурног коридора Е-761 Појате-Прељина ослањати и повезивати мрежу саобраћајница РС и Црне Горе.

У оквиру трасе аутопута који улази у ПППН инфраструктурног коридора Појате-Прељина се налази Деоница Прељина-Трбушани. С тим у вези, планирана је изградња петље Прељина у функцији повезивања зоне око насеља Чачак, државних путева број 5 и 22 са планираним аутопутем Е-763.

4. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА, КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА И ОГРАНИЧЕЊА

Планско подручје обухвата долиנסке делове дуж тока Западне Мораве од чачанске, преко краљевачке и крушевачке котлине до великоморавске долине у зони Ћићевца, као и брежуљкасти обод западноморавске долине на северу и југу.

Саобраћајница аутопута Е-761 деоница Појате-Прељина пролази долином Западне Мораве и повезује сва већа насеља у региону: Сталаћ, Крушевац, Трстеник, Врљачку Бању, Краљево и Чачак.

На овом подручју висинске разлике терена нису велике и износе од 130 мнв (зоне поред Велике Мораве, низводно од Варварина) до 350 мнв, на основу чега се сврстава у терен који има умерено рашчлањен рељеф.

У вододносним срединама, формиране су бројне акумулације подземних вода - издани, различитог структуралног типа (збијене и разбијене) и хидрауличног механизма (слободне, субартерске и артерске. На предметном подручју се истичу врло повољни климатски услови, као и постојање значајних лежишта техничког камена, шљунка и песка. Може се рећи да посматрано подручје представља хидрогеолошки перспективан терен због великог броја појава термалних и термоминералних вода.

Постојеће акумулације и водни капацитети омогућавају дугорочно обезбеђење воде за пиће као и флаширање воде.

Предметни простор генерално припада сеизмички врло активном подручју, тј. део је Средоземно-трансазијског сеизмичког појаса и налази се у зони 7° MCS-64.

Веома је повољан геосаобраћајни положај и добра саобраћајна доступност коју представљају близина европског саобраћајног коридора - путни коридор Х, планирани Аутопут Е-763, железнички коридор, постојећа транспортна мрежа и инфраструктурни ресурси, основна инфраструктура ваздушног саобраћаја, као и природни предуслови за организовање немоторних видова саобраћаја.

Будући коридор ауто-пута Е-761, деоница Појате-Прељине највећим делом пролази долином Западне Мораве. Дужина ауто-пута од Појата до Прељине је око 110 km, док дужина тока Западне Мораве на овом потезу износи око 138 km.

Траса планираног ауто-пута се готово целом дужином налази у зони која је изложена плављењу великих вода Западне Мораве, а на великој дужини директно контактира са речним током (на местима укрштања и у зонама где је траса ауто-пута близу речног корита).

Становништво се традиционално бави пољопривредом (око 12% становништва) што представља одличан основ за развој повртарства, воћарства, виноградарства и одређених ратарских култура. Пољопривредно земљиште чини 226.761ha, док шумско земљиште покрива 148.854 ha и претежно је лишћарског карактера.

Развијена је прерађивачка индустрија, посебно металска, хемијска, прехранбена, гумарска, дрвнопрерађивачка, наменска и друге. присутни су и значајни индустријски капацитети који су углавном извозног карактера (фабрика гума „Трајал“, ФАМ а.д., хемијска „Хенкел Мерима“, „Рубин“, металски комплекс „14 октобар“, индустрија хидрауличних уређаја „Прва Петолетка“, прехранбена „Фудекс“, „Слобода“, фабрика специјалне производње итд.).

Присутно је постојање индустријских зона у већим центрима (Чачак, Краљево, Крушевац, Трстеник) и мањих радних зона у осталим општинским центрима (Варварин и Ћићевац), као и у једном броју насеља у ванградском подручју (Мојсиње, Мрчајевци, Љубић, Прељина, Обреж, Појате, Рибаре, Коњух, Каоник и др.).

Веома је развијен бањски туризам заснован на коришћењу термалних и термоминералних вода (Врњачка, Матарушка, Овчар, Богutowачка, Горња Трепча, Слатинска, Рибарска).

Само један део природних и културних вредности у које спадају манастири, цркве, археолошка налазишта и сл. је заштићен.

Подручје је покривено развојном документацијом у виду ППО-а и ПГР-ова општина и градова.

Добро је развијена институционална и стручна мрежа коју чине Регионална привредна комора у Крушевцу и Краљеву, Регионални центар за развој МСП, Институт за крмно биље у Крушевцу, Технички факултет, струковна удружења итд.

Један од проблема представља непланско заузимање пољопривредног земљишта у непољопривредне сврхе, угроженост високим подземним водама као и деградација земљишта хемијским агенсима.

Изражена су неповољна демографска кретања у виду процеса депопулације и старења становништва на сеоском подручју.

Проблеми у развоју пољопривреде су изражени преко недостатка агроекономске рејонизације, неразвијеног задругарства, недовољно складишног простора, уситњеност пољопривредних произвођача као и напуштена пољопривредна земљишта, застарела механизација и др.

Прекомерна и непланска експлоатација шума условила је ерозију земљишта.

Ток реке Западне Мораве представља природну баријеру. Загађивање површинских и подземних вода, стара водоводна мрежа и велики губици, неизграђеност канализационе мреже и ППОВ стварају озбиљне проблеме и отежавају свакодневно функционисање становништва. Неразвијени системи за одвођење атмосферских вода и заштиту од периодичних поплава, бујица и ерозије додатно отежавају ситуацију.

Присуство бројних економских проблема и пропадање значајних привредних субјеката, посебно већих утицали су на нижи степен запослености и на пораст незапослености. Врло често је изражена неадекватна опремљеност постојећих индустријских локација.

Проблеми у развоју туризма представљају недовољна активност туристичких ресурса, заостајање у туристичкој инфраструктури, недостатак међуопштинске и међурегионалне туристичке сарадње и сл. Непостојање стабилних извора прихода,

стање постојеће путне инфраструктуре као и неинтегрисани видови саобраћаја уз недовољно развијену мрежу бициклических и пешачких стаза додатно утичу на развој туризма.

Потенцијали и ограничења

Потенцијали

Постоји могућност повезивања пољопривреде са другим делатностима по моделу мултифункционалног развоја.

Постоји могућност коришћења дрвне масе за производњу енергије и значајне могућности за коришћење шумских плодова и гајење лековитог биља.

Остварују се повољни услови за коришћење минералних ресурса и коришћење термалних вода као енергетског потенцијала.

Туристичка валоризација градских и бањских простора, туристичког потенцијала Западне и Велике Мораве и логистичка подршка туризму планинских зона у окружењу може допринети развоју туризма. Природни потенцијал за развој различитих видова туризма – планинска подручја (Гоч, Мојсињске планине, Жељин, Столови, Јастребац и др.), језерска (Међувршје, Овчарско-кабларско, Парменац и др.), очувана рурална подручја у већини општина и др. и активирање нових локација за развој бањског туризма (Варварин, Крушевац и др.), интензивније коришћење постојећих бања (Врњачке, Матарушке, Богутовачке, Овчарске, Г.Трепче, Рибарске), флаширање минералних вода (Орашје), као и коришћење у енергетске сврхе (Овчар)

Унапређење развоја индустрије се може остварити уз помоћ индустријских зона и паркова на планском подручју (Краљево, Крушевац, Чачак, Трстеник, Ћићевац, Варварин). Могућност изградње планираних логистичких центара (Чачак и Краљево), као и постојање “brown field” локација (Краљево, Крушевац, Чачак, Врњачка Бања, Трстеник) посебно некадашњих војних, складишних и индустријских простора.

Постоје врло повољни природни услови за развој бициклическог саобраћаја са потребном инфраструктуром.

Водни потенцијал - хидро (ибарски и западно моравски хидропотенцијал) и минерални и термоминерални извори (за развој бањског туризма и флаширање), изградња нових акумулација, могућност ширења водоводних система на сеоска подручја и водорегулација (мере и објекти у функцији заштите од великих вода);

Непокретна културна добра - манастири (Студеница, Жича, Каленић, Љубостиње и др.), бројне цркве, Римске терме из 4. века и др.);

Кластерско удруживање у различитим производним и услужним областима (индустрија, пољопривреда, туризам, здравство) и на различитим нивоима (општине/градови, међуопштински и међурегионални). Подстицање нових активности и предузетништва посебно у: услугама (саобраћајним, прометним, складишним и др.); туризму (нарочито транзитном) и угоститељству; пољопривреди тј. преради и пласману пољопривредних производа и др.;

Могућности отварања према новим тржиштима у суседним државама путем реализације функционалне путне мреже и повећања спољно-трговинске размене,

имајући у виду формирану тражњу за пољопривредно-прехрамбеним, гумарским, производима наменске и обојене металургије, и расположиве природне ресурсе и изграђене капацитете.

Ограничења

Загађење земљишта и подземних вода од прекомерне и неадекватне употребе хемијских средстава у пољопривредној производњи.

Непланско и нерационално коришћење шумских ресурса.

Нека потенцијална лежишта шљунка и песка се налазе у зонама изградње планираног аутопута. Угрожавање животне средине и екосистема непланском експлоатацијом минералних сировина. Неповољни ефекти експлоатације минералних сировина на животну средину и саобраћајнице, уз одсуство одговарајуће компензације и неадекватна рекултивација простора.

Лоше стање водоводне инфраструктуре и санитације насеља, наставак даљег загађења површинских и подземних вода, као и недостатак пројектне документације за реализацију водоводних, канализационих и система за заштиту од великих вода.

Положај трасе планираног аутопута који пресеца досадашње токове комуникација између насеља, радних зона и пољопривредних површина и др.

Дуг период од израде пројектне документације до реализације инфраструктурних коридора. Велика финансијска средства потребна за реализацију аутопутског коридора као и штетни утицаји моторног саобраћаја на животну средину.

5. ОПШТИ ЦИЉЕВИ

- Успостављање дугорочне стратегије развоја подручја кроз које пролази инфраструктурни коридор, у складу са регионалним и локалним развојним потенцијалима;
- Утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за укрштање и пролазе;
- Дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у непосредном контакту;
- Функционални размештај и планирање нових компатибилних намена (садржаја);
- Утврђивање оптималне трасе аутопута е-761, деоница појате - прељина и оптималне саобраћајне мреже свих јавних путева у окружењу коридора;
- Утврђивање локације денивелисаних петљи и денивелисаних укрштања на инфраструктурном коридору;
- Утврђивање локација функционалних пратећих садржаја (базе за одржавање и наплата путарине) на инфраструктурном коридору;
- Утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута (паркиралишта, одморишта и услужни центри) на инфраструктурном коридору;

- Утврђивање положаја коридора железничке пруге у инфраструктурном коридору;
- Дефинисање водоприредног развоја, заштита и уређење сливова;
- Утврђивање положаја коридора електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре у коридору;
- Утврђивање положаја термоенергетске инфраструктуре у коридору;
- Утврђивање положаја коридора магистралних, регионалних и разводних гасовода, нафтовода и продуктовода у инфраструктурном коридору;
- Подстицање даљег развоја постојећих насеља, побољшање саобраћајне повезаности којом се остварује боља комуникација свих насеља у мрежи;
- Очување и унапређење еколошких, културолошких и других вредности у насељима;
- Омогућавање остварење одрживог развоја пољопривредне производње у окружењу коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;
- Заштита земљишта од могуће деградације отпадним водама;
- Усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште;
- Развој туризма у обухвату просторног плана прилагодити потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања;
- Обезбедити заштиту од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља;
- очување и уређење предела на подручју просторног плана.

6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

Основно концепцијско опредељење је резервисање простора за коридор планираног аутопута уз задовољење основних планско - техничких елемената, рационалније коришћење постојећих капацитета, реконструкција и изградња остале путне инфраструктуре у циљу побољшања повезаности простора са ближим и даљим окружењем уз валоризацију потенцијала ужег и ширег утицајног подручја.

Реализација аутопутског коридора имаће значајне утицаје на ближе и даље окружење по питању режима коришћења простора, демографских кретања и утицаја на привредни развој.

С обзиром на планирану изградњу аутопута долином Западне Мораве од Појата до Прељине, поред неопходног контролисаног планског коришћења садашњих пољопривредних површина за потребе изградње аутопута и њиховог претварања у грађевинско земљиште, омогућиће се не само савремена и добра саобраћајна веза и доступност локалних заједница у планском подручју, већ ће се побољшати и приступачност и омогућити бољи услови пласмана пољопривредних производа локалним заједницама планског подручја, али и суседним брдско – планинским

општинама у којима су повољни услови за развој планинског стварства, производњу биљних култура традиционално везаних за брдско-планинске крајеве.

У окружењу планираног аутопута, као и у ужем утицајном подручју, у којима је позитиван утицај изградње аутопута осетнији, могуће је очекивати пораст броја становника у периоду до 2025. године, док се у ширем утицајном подручју очекује смањење броја становника.

Изградња инфраструктурног коридора Е-761 (Појате-Прељина) ће умногоме утицати на даљи развој нивоа центара у оквиру мреже насеља. Утицај се огледа у укидању/преусмеравању појединих постојећих комуникација и успостављању нових, али и у скраћивању односно продужавању времена путовања између насеља.

Коридор аутопута ће углавном имати позитиван утицај на функционисање насеља, посебно са леве стране аутопута гледано из правца петље Појате. Повезаност насеља ће се, поред постојећим путевима, омогућити и у случају насеља којима би планирани аутопут пресекао досадашњу путну доступност, и то преко денивелисаних укрштата и пропуста. Денивелисане раскрснице су планиране у близини главних центара и ни на који начин неће негативно утицати на функционисање мреже насеља, нити ће условити прекид комуникација између насеља.

Унапређењем система транспорта људи и добара кроз изградњу/унапређење инфраструктуре, има за резултат раст привреде. Главни ефекти таквог раста везују се за краткорочне (током изградње отварају се нова радна места) и дугорочне ефекте, који настају услед директних уштеда због ефикаснијег транспорта људи и добара. То даље има утицаја на економију обима (кроз шири приступ тржиштима производа и услуга и радне снаге, ефикаснију логистику (испука роба на време и сл.), као и на диверсификацију производа и услуга.

Основна намена простора одређена је важећим просторним плановима јединица локалне самоуправе на целом подручју Просторног плана. У односу на то, измена тих планова и њихових намена у простору ће се односити искључиво на подручје посебне намене, односно коридора планираног аутопута.

С обзиром на утицај коридора планираног аутопута на околно подручје, евентуалне измене у наменама простора могу да се односе на повећану привредну активност, изградњу или реконструкцију комуникација нижег нивоа, потребу обезбеђења зона заштите делова постојећих и планираних намена од штетног утицаја аутопута и због потребе обезбеђења приступа и несметаног функционисања саобраћаја у коридору.

Реализацијом Плана, односно изградњом аутопута и пратећих објеката у коридору, доћи ће до повећања површине под грађевинским земљиштем. У оквиру пољопривредног земљишта доћи ће до смањења површина због изградње аутопута. Шумско земљиште ће се и поред смањења потребног за изградњу планираног аутопута, повећати на деловима терена у коридору који ће бити под заштитним зеленилом. У оквиру водног земљишта због потребе изградње и заштите аутопута и околних терена градиће се насипи и остали објекти за мелиорације и заштиту од поплава, као и објекти за регулацију речних токова.

Проблематика заузимања површина неопходних за изградњу пута као и свих пратећих садржаја који су значајни за остваривање комплетног програма изградње представља

један од битних параметара меродаван за дефинисање односа пута и животне средине, поготово због чињенице да су обрадиве површине, лимитиране у смислу расположивих количина. У процесу дефинисања могућих утицаја, потребе за заузимањем површина се морају сагледати и са еколошког становишта и предузети одговарајуће мере у смислу могућих свођења утицаја на најмању могућу меру.