



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

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ  
АУТО-ПУТА Е-761, ДЕОНИЦА ПОЖЕГА-УЖИЦЕ- ГРАНИЦА  
СА БОСНОМ И ХЕРЦЕГОВИНОМ**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, септембар 2018. године

## УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене ауто-пута Е-761, деоница Пожега – Ужице – граница са Босном и Херцеговином (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана („Службени гласник Републике Србије”, бр. 68/2018) и Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана на животну средину („Службени гласник РС”, број 39/18 и 57/2018), која је саставни део ове Одлуке.

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, Златиборског и Моравичког управног округа, обухваћеног израдом Просторног плана, 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 Е-761, деоница Пожега – Ужице – граница са Босном и Херцеговином. 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.

За потребе израде Просторног плана користиће се Генерални пројекат и Претходна студија оправданости за изградњу ауто-пута Е-761, деоница Пожега – Ужице – граница са Босном и Херцеговином, урађен 2008 г. (обрађивач Саобраћајни Институт ЦИП, Инвеститор „Путеви Србије“) и усвојен, 2010 год., од стране Републичке ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације Министарства грађевинарства, инфраструктуре и урбанизма (бр. 350-01-01455/2009-07) 2010 год.

## 1. ОПИС ГРАНИЦА ПЛАНСКОГ ДОКУМЕНТА

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 у оквирним границама, на деловима територије града Ужица и деловима територија општина Пожега и Чајетина, и то:

- На територији града Ужица обухвата целе катастарске општине: Злакуса, Потпеће, Крвавци, Поточање, Севојно, Ужице, Љубање, Кремна и Мокра Гора.
- На територији општине Пожега обухвата целе катастарске општине: Прилипац, Пилатовићи, Горобиле, Пожега, Годовик, Расна, Речице и Рупељево.
- На територији општине Чајетина обухвата целе катастарске општине: Крива Река, Мачкат, Бранешци, Шљивовица и Семегњево.

Оквирна граница Просторног плана дата је границама наведених катастарских општина и приказана на Графичком прилогу: Посебна намена простора. Коначна граница обухвата Просторног плана биће прецизније одређена нацртом планског документа, биће наведена и описана у текстуалном делу Плана и приказана у графичком делу Плана на рефералним картама и картама детаљне разраде.

Просторним планом биће обухваћени:

1) коридор ауто-пута Е-761, деоница Пожега – Ужице- граница са БиХ, укупне дужине око 60 km, који ће након урађене техничке документације бити 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 сагледана зона утицаја коридора ауто-пута на окружење (најближа насеља, туристички простори, заштићена подручја природних вредности, сливови акумулација и сл.).

## 2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА

Изводом из постојеће планске документације је обухваћена анализа постојећих планова, који су од значаја за израду Плана. Предмет анализе постојеће планске документације је изградња ауто-пута Е-761, деоница Пожега – Ужице – граница са Босном и Херцеговином.

Изводом су обухваћени планови који представљају стечене планске обавезе, наведени су планови подручја посебне намене који су урађени или чија је израда у току, а кроз чије обухвате пролази траса пута, која је предмет овог плана. Поред тога у оквиру овог извода су наведени поједини Просторни планови подручја посебне намене (ППППН), чији се обухват преклапа са оквирном границом Плана (шири обухват према Одлуци о изради Плана), али који се не преклапају са предметом овог Плана, односно, траса пута не пролази кроз обухвате ових планова (Слика 1 и Слика 2).

При формирању планских решења, биће анализирана постојећа планска документација и планска документација која је у изради (Одлука о изради Просторног плана подручја посебне намене Парка природе „Златибор“, „Службени гласник РС“, број 104/17; Одлука о изради Просторног плана подручја посебне намене националног парка „Тара“ („Службени гласник РС“, број 31/18, исправка 38/18); Одлука о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд – Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) („Службени гласник РС“, број 78/17); Одлука о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора висконапонског далековода 2x400 KV Бајина Башта – Обреновац („Службени гласник РС“, број 38/18); Одлука о изради измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате–Прелјина "Службени гласник РС", број 33 од 7. априла 2017), као и она која обухвата просторне планове јединица локалне самоуправе и урбанистичке планове.

У изради Плана примењиваће се критеријуми поштовања постојећих планских решења, избегавања колизије дефинисаних обухвата итд., где год је такав приступ могућ,

односно где није у супротности са планским решењима и коначним обухватом, који ће бити утврђен за овај План.

## **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.

У зависности од динамике превазилажења развојних ограничења у друштву као целини, зависиће и стварање услова за развој путног саобраћаја и путне инфраструктуре. Један од стратешких приоритета, у Просторном плану Републике Србије, у делу Путна мрежа и објекти, Стратешки приоритети – пројекти са периодом реализације до 2014. године су активности на постојећем државном путу I реда (коридору аутопута, Е-761) Појате– Крушевац–Краљево–Чачак и даље.

Предметни путни правац Е-761 представља попречну везу у путној мрежи Републике Србије, омогућавајући кретање возила трасом Котроман (граница са Републиком Српском) - Ужице - Пожега - Чачак - Краљево - Крушевац - Појате. Тиме су, поред кореспонденције људи и роба унутар централног и западног дела Србије, створени услови и за повезивање Републике Српске, односно Босне и Херцеговине са путним правцем Е-763 (Београд - Јужни Јадран) и коридором X, односно аутопутским правцем Београд - Ниш.

## **2.2. Уредба о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје** **Златиборског и Моравичког управног округа („Службени гласник РС“, бр. 1/13)**

Подручје Регионалног Просторног плана заузима југозападни део Републике Србије, на тремеђи Републике Србије, Републике Црне Горе и Босне и Херцеговине (у даљем тексту БиХ), и обухвата територије Златиборског и Моравичког управног округа. Регионалним просторним планом Златиборског и Моравичког управног округа обухваћена је територија површине 9184 km<sup>2</sup> (што представља око 10% територије Републике Србије). Подручје Просторног плана у потпуности се налази у обухвату овог плана. Регионалним просторним планом предвиђена је израда Просторног плана подручја посебне намене аутопута Е-761 деоница Краљево – Чачак – Пожега – Ужице – граница БиХ. Регионалним просторним планом, као један од главних потенцијала у области саобраћаја, а у циљу повећања саобраћајне доступности подручја и веза са суседним државама и регионима, издвојен је коридор ауто-пута Е-761 (западноморавски), у делу Инфраструктурни системи, друмски саобраћај, комплетирањем путне мреже, Е-761 Појате – Крушевац – Краљево – Чачак – Пожега – Ужице – Котроман (граница са Републиком Српском). Значај реализације западноморавског аутопутског коридора, 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.

### **2.3 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)**

Планирани аутопут Е-763 на деоници Београд - Пожега је део европске мреже Е путних праваца и представљаће квалитетну подужну друмску везу унутар територије Републике. У систему путне мреже Србије и Црне Горе, наведени путни правац, односно коридор, 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. Е-763 је важан путни правац са којим се предметни коридор, тј. планирана траса аутопута Е-761 повезује.

### **2.4. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене Националног Парка „Тара“ („Службени гласник РС“, бр. 100/10)**

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја Националног парка "Тара" на деловима територија општина Бајина Башта и Чајетина и града Ужица. Велики део ППППН НП „Тара” чини територија Националног парка „Тара” (у даљем тексту НП „Тара”) чија се граница највећим делом поклапа са границом Републике БиХ и границом општине Ужице, док је скоро читав преостали део обухваћен Пределом изузетних одлика „Заовине”, Парком природе „Шарган – Мокра Гора” и подручјем предложеним за заштиту као Парк природе „Златибор”. Наиме, сама чињеница да је подручје Таре, проглашено за национални парк, представља подручје посебне намене и услова, али и подручје од регионалног значаја и потенцијалног међународног значаја, што му даје једну од водећих улога у развоју Републике Србије. Самим тим, просторно-функционална импликација географско-саобраћајног положаја Таре додељује јој и саобраћајни значај у повезивању са суседним државама, пограничним положајем, као и постојањем пута Е-761 (Вишеград-Ужице-Краљево-Појате, веза са Е-75).

Основно концепцијско опредељење везано за путну мрежу јесте саобраћајно отварање и повећање доступности подручја, у првом реду реконструкцијом постојећих државних путева, изградњом планираног аутопута и квалитетним повезивањем са мрежом државних путева Републике Србије. Подручје Плана се реализацијом аутопутског коридора Е-761 саобраћајно отвара и остварују се квалитетне везе са Републиком БиХ, коридором аутопута Београд – Јужни Јадран и Београдом. Реализацијом западноморавског коридора, који се са аутопутем Београд – Јужни Јадран укршта код Пожеге, остварују се везе са деоницама коридора 10, а преко њих и са јужним деловима Републике (Појате – Ниш – Лесковац – граница Републике Македоније), а преко коридора Хс са Републиком Бугарском (Ниш – Димитровград – граница Бугарске).

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

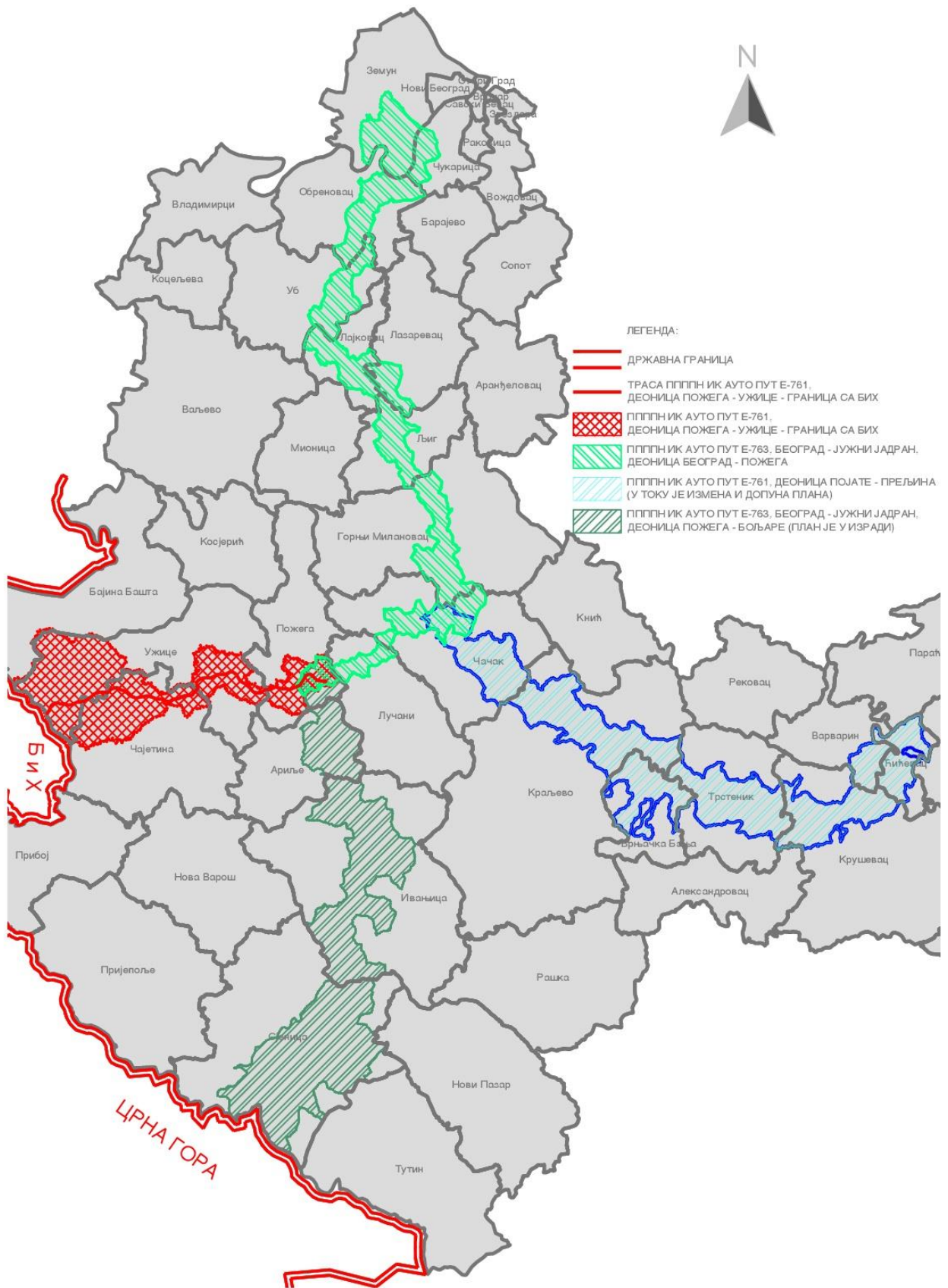
У оквиру путне мреже Србије овај путни правац у постојећем стању категорисан је као државни пут I реда (коридор аутопута, Е-761) Појате - Крушевац - Краљево - Чачак и даље Пожега - Ужице – Котроман (граница са Босном и Херцеговином).

У „Стратегији развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног саобраћаја у Републици Србији од 2008. до 2015. године“ дефинисан је концепт развоја мреже јавних путева који узима у обзир:

1. Привредни и демографски развој Републике Србије и специјалне циљеве;
2. Тренд побољшања политичких односа у Европи и формирање интегрисане Трансевропске мреже путева и основне мреже;
3. Побољшање ефикасности друмског транспорта и надградњу постојеће мреже између земаља западне, централне, источне и јужне Европе, блиског и средњег Истока;
4. Политички и географски положај Републике Србије у односу на окружење и ЕУ и обавезе које произилазе из укључења Републике Србије у међународни систем, тј. у Трансевропску мрежу путева;
5. Везе са републикама бивше Југославије које се заједнички планирају преко SEETO и финансирају уз помоћ предприсупних фондова ЕУ.

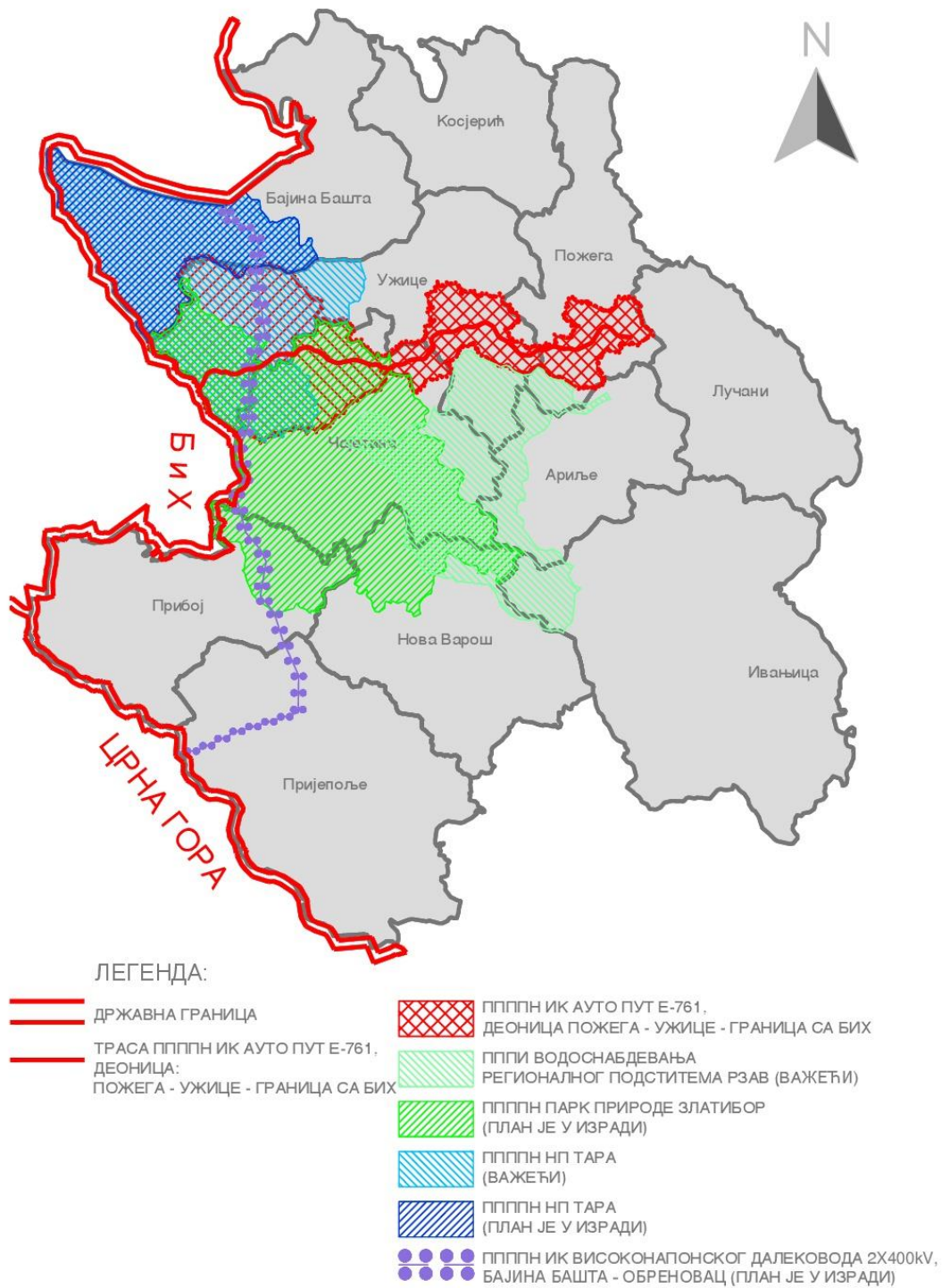
Овом стратегијом опредељено је да у контексту одређивања приоритета за унапређење постојећих и изградњу нових јавних путева треба систематично користити савремене рационалне приступе за подизање капацитета наведених путева имајући у виду расположива средства, потребе и мрежу у целини, што подразумева могућност етапне градње.

Слика 1. Преглед планске документације за саобраћајне коридоре 25.09.2018.





Слика 2. Преглед остале планске документације 25.09.2018.





### 3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

Планирана траса аутопута Е-761 опредељена је према Генералном пројекту и одабрана укључујући критеријуме просторно урбаног вредновања, са потенцијалима и ограничењима за одабир најповољније варијанте. Траса пролази кроз градска и насељска подручја (Пожега, Ужице, Чајетина, као и Кремна, Мокра Гора итд.). Густина насељености није велика, осим градова Пожега и Ужице, на почетку деонице. Насеља су формирана углавном у зони постојећег магистралног пута М-5, река Моравице, Ђетиње и Рзава.

На основу усвојених Просторних планова општина Пожега („Службени лист општине Пожега“, бр. 08/2013) и Чајетина („Службени лист општине Чајетина“, бр. 10/2010) и Просторног плана Града Ужице („Службени лист града Ужица“, бр. 22/10), прибављених дигитализованих топографских подлога, топографског кључа и преостале расположиве документације, на подручју директног утицаја посебне намене и шире, у оквирним границама Просторног Плана извршен је приказ начина коришћења земљишта по категоријама: орјентационо грађевинско земљиште, пољопривредно и шумско земљиште на графичком прилогу: Посебна намена површина.

Распон надморске висине је од 300 m до 1100 m, делимично равничарски - долина Ђетиње, до Севојна, даље према граници са БиХ је брдовит до планински. Већи део коридора трасе аутопута је омеђен планинама Таром, Златибором и Мокром Гором. На подручју директног утицаја посебне намене, и шире у оквирним границама Плана доминира шумско земљиште, у нешто мањој мери од шумског заступљено је пољопривредно земљиште, док орјентационо грађевинско земљиште (насеља и други антропогени терени у функцији насеља, радних зона и инфраструктуре) имају најмањи удео у планском обухвату. Становање, као и остале намене (други антропогени терени у функцији насеља, радних зона и инфраструктуре), у оквиру категорије орјентационо грађевинско подручје је у посматраном коридору лоцирано је углавном дуж постојећих локалних путева.

Мрежу државних путева у планском обухвату чине: државни путеви IB реда (IB 21, IB 23, IB 28) и ПА реда (ПА 95, ПА 170, ПА 173). На целом подручју истраживања, локални и некатегорисани путеви имају знатну мрежу.

У задатом коридору истраживања постоји и функционише друмски саобраћај, изражен кроз мрежу поменутих путева, као и железничка пруга Београд - Бар, деоница од Пожеге до Бранешког поља, где улази у тунел Златибор и наставља даље на југ (према граници са Републиком Црном Гором).

Пруге у оквирним границама обухвата Плана:

- пруга Београд – Бар,
- туристичка пруга узаног колосека од Витаса до Мокре Горе преко Котромана до Вишеграда.

### 4. ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Визија и дугорочни циљ развоја доношења Просторног плана је обезбеђење просторних услова за остваривање посебне намене подручја, тј. за изградњу аутопута Е-761, деоница Пожега – Ужице – граница са Босном и Херцеговином, који унапређује саобраћајну повезаност Републике Србије са мрежом међународних праваца европског значаја.

Концептуални оквир планирања, коришћења, уређења и заштите планског подручја заснива се на обезбеђењу услова за изградњу аутопута Е-761, деоница Пожега – Ужице – граница са Босном и Херцеговином; очување животне средине, природних добара и ресурса у коридору аутопута; оптимално опслуживање саобраћајницом високог капацитета и квалитета; бржи развој гравитационог подручја и унапређење квалитета живота локалног становништва; развој комплементарних активности у складу са принципима одрживог развоја; и др.

Изградом Просторног Плана ствара се плански основ за реализацију, тј. изградњу пута за моторни саобраћај на датом путном правцу у склопу утврђеног концепта развоја транспортног система Србије, у дефинисаном нивоу услуга који треба да пружи дати објекат у условима промењеног стања у путној мрежи Србије и у склопу еколошки прихватљивог нивоа заштите околине и самог пута. Примарна функција предметног пута је обезбеђивање висококапацитетне саобраћајнице која ће задовољити потребе саобраћајне тражње у будућем периоду, док се секундарна функција огледа у подстицају развоја ближег и даљег окружења тј. планског подручја и региона који њему гравитирају, уз остваривање максималних комерцијалних ефеката у директном окружењу аутопута. Систем путне мреже Србије изградњом аутопута Е-761 Пожега-Ужице-граница БиХ пружа знатно бољу услугу токовима људи и робе који се тренутно одвијају мрежом државних путева I и II реда. Изградњом путног правца Е-761 у аутопутском профилу (од границе БиХ до Појата) дошло би до значајнијег утицаја на путну мрежу, привреду и становништво, како ужег гравитационог подручја, тако и ширег региона, што претставља важан друштвени и економски аспект разматрања. Неоспорна је и зависност њеног утицаја у односу на реализацију аутопута Е-763 (Београд - Јужни Јадран), нарочито дела Пожега - Бољаре и комплетирање везе од Чачка до Појата.

Основни саобраћајни ефекти изградње аутопутске деонице Пожега - Котроман су:

1. Остварење најкраће путне везе западних делова Србије са чвором Пожега, односно аутопутем Београд - Јужни Јадран.
2. Повезивање већих делова Републике Српске, централне и источне Босне и Херцеговине са аутопутем Београд - Јужни Јадран и у наставку са коридором Х.
3. Стварање могућности за убрзани развој неразвијених делова Србије,
4. Растерећење дела постојеће путне мреже, итд.

Изградња ауто-пута Е-761 Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела Златиборског и Моравичког округа и јединица локалне самоуправе које се непосредно везују за овај коридор, у првом реду њиховој саобраћајној и привредној интеграцији са укупним простором Србије.

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-761 Пожега-Ужице-граница БиХ. Изградња, опремање и уређење инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција градова и општина Златиборског и Моравичког округа, као и веза са суседним окрузима и Републиком БиХ, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије.

Општи циљ израде Просторног плана јесте дефинисање планског основа и обезбеђење просторних услова за изградњу, опремање и функционисање ауто-пута Е-761 Пожега-Ужице-граница БиХ, 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.

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 укрштања;

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 Е-761, деоница Пожега – Ужице – граница са Босном и Херцеговином, засниваће се на поштовању следећих принципа:

- примени европских и домаћих стандарда и добре праксе, у свим фазама планирања, изградње, експлоатације и одржавања ауто-пута; резервисање потребне површине (непосредног заштитног појаса) 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;
- еколошке поузданости којом се обезбеђује заштита од негативних утицаја на животну средину, предеоне, природне вредности и непокретна културна добра у коридору ауто-пута и зони његовог утицаја;
- безбедности, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија; размештај пратећих садржаја ауто-пута утврдиће се применом следећих критеријума: функционалности – у погледу задовољења основних захтева садашњег и пројектованог саобраћаја, комфора корисника ауто-пута и комфора корисника пратећих садржаја, и безбедности одвијања саобраћаја на ауто-путу; уравнотеженост и равномерност размештаја функција на целој деоници ауто-пута; и поштовању оптималних функционалних растојања између пратећих објеката; и
- економске исплативости, утврђене претходном студијом оправданости.

Планиране активности на реализацији деонице ауто-пута Е-761, Пожега – Ужице – граница са Босном и Херцеговином, представљају функционално и технички усаглашен део ширег стратегијског опредељења постизања већег степена функционалне интегрисаности планског подручја у оквиру простора Златиборског и Моравичког округа са суседним функционалним подручјима – суседним окрузима, подручјем београдског метрополитена, општинама западне, јужне и источне Србије, са Републиком Босном и Херцеговином и међународним окружењем.

### 5.1. Концепција техничког решења

Траса планираног ауто-пута Е-761, деоница Пожега – Ужице – граница са БиХ, наставља се на деоницу аутопута Београд - Пожега, непосредно по изласку из тунела "Муњин Брег", у подручју КО Прилипац, и својим почетним делом пролази долином реке Моравице. Обилазећи брдо са селима Раван и Слатина, траса се спушта у долину реке Ђетиње, избегавајући колизију како са самом реком Ђетињом и урбанизованом зоном у њеној долини, тако и са железничком пругом Београд - Бар. Траса даље пролази кроз подручја села Врањаче, Злакусе и Потпеће. Северно од Потпећа у долини реке Ђетиње

планирана је друга денивелисана раскрсница на овој деоници типа „труба“ која повезује аутопут са регионалним путем а преко њега је даље остварена веза са магистралним путем М-5. У рејону села Поточање траса почиње лагано да се развија падински како би се савладала велика висинска разлика до подручја јужно од Ужица, у коме су села Гајеви, Тоскићи, Макањићи и Прљевићи. У рејону села Тоскићи остављена је могућност повезивања са планираном јужном обилазницом око Ужица, која би повезала аутопут Е-761 са петљом Сурдук, до које води путни правац из Бајине Баште. Настављајући даље на запад, кроз рејоне села Поточање, Рујевац и Гајеви, траса се води падински и пролази јужно од Ужица, а затим западно до Прљевића. Од Прљевића траса иде јужно до Трифуновића, а затим југозападно до Мачката, где је предвиђена трећа денивелисана раскрсница (km 177+891). Након тога, траса је пројектована тако да обилази Кнежевиће са северне стране, где сече железничку пругу Београд-Бар, и даље иде западно, преко Бранешког поља и Шљивовице до места Росуље, где је предвиђена четврта денивелисана раскрсница „Кремна 1“ (km 188+462), којом се остварује веза предметне деонице аутопута са регионалним путем Р-112. Траса даље иде на запад, пролазећи преко Шљивовичког дола и између заштићених зона Мокре горе и Златибора, да би се затим спустила јужно испод Крсмановића све до границе са Републиком Српском, код места Котроман, где је предвиђен њен завршетак.

Према Закону о јавним путевима 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 3,75m, 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.

**Нивелета** ауто пута Е-761, деоница Пожега –Ужице – граница са БиХ је на почетку уклопљена у нивелету већ пројектованог дела аутопута према Идејном пројекту, деонице Лучани – Пожега (Е-763).

Нагиби нивелете се крећу од минималних 0.3% (због ефикасног прикупљања загађене воде са коловоза у затворени систем одводњавања) до максималних 5.0% и условљени су конфигурацијом терена, неопходним висинским положајем у односу на постојеће водотокове као и тежњом ка што равномернијем изједначавању количина земљаних радова усека и насипа. На посебно критичним потезима примењени су радијуси верикалних кривина, блиски минималним вредностима (за рачунску брзину од 100 km/h то су за конвексну кривину  $\min R^{\text{konv}}=8000$  m и за конкавну кривину  $\min R^{\text{konk}}=4250$  m).

Нивелету карактерише значајан број успона и падова, што је последица карактера терена, јер се дуж трасе смењују углавном брдовити и планински терен.

У попречном смислу, оса пута се налази наизменично на насипима и у усецима, ређе у засецима.

На насипима већим од 6 m предвиђене су мостовске конструкције. Пројектована су 62 (шесдесет два) моста укупне дужине 14.517 m. Тунела има укупно 22, укупне дужине 12.783 m, при чему се дужина мостова и тунела рачуна по осовини трасе аутопута, која се налази у

средини разделног појаса, па је стварна дужина тунела и мостова оријентационо двоструко увећана.

Надвожњаци су предвиђени на укрштајима аутопута са магистралним, регионалним и локалним путевима. Предвиђено је 13 (тринаест) надвожњака, укупне дужине 1.524 m.

Везе новопројектованог аутопута са постојећом путном мрежом оствариће се преко денивелисаних раскрсница (петљи). Одлука о локацији денивелисаних раскрсница проистекла је из односа пројектованих варијанти према постојећој путној мрежи, а у циљу смањења транспортног рада, водећи при томе рачуна о ритму раскрсница на предметним трасама. Такође ће бити дефинисан укрштај са пругом у складу са законом.

На траси је предвиђено 5 денивелисаних раскрсница основног облика труба са припадајућим наплатним станицама:

Петља "**Пожега**" (km 146+584) лоцирана је југоисточно од града, (на удаљености око 2 km) у зони његовог ширег подручја. Овом денивелисаном раскрсницом аутопут је повезан са постојећом путном мрежом преко обилазнице око Пожеге, а преко ње са магистралним путем М-5. На том делу аутопута рачунска брзина је  $V_r=100$  km/h. Петља је типа "труба" (функционални ниво "ц"),

Петља "**Злакуса**" (km 160+709) лоцирана је југоисточно од Севојна, (на удаљености око 5 km), односно Ужица (на удаљености око 8 km). На том месту аутопут је постављен између падине и регионалног пута на који је петља и везана. Повезивањем аутопута и регионалног пута денивелисаном раскрсницом, остварена је и веза аутопута са магистралним путем М-5.

Петља "**Мачкат**" (km 177+891) лоцирана је североисточно од Кнежевића (на удаљености око 2.5 km). Овом денивелисаном раскрсницом аутопут је повезан са магистралним путем М-21.

На том делу аутопута рачунска брзина је  $V_r=100$  km/h.

У оквиру петље предвиђена је и база за одржавање аутопута, која је лоцирана у оквиру наплатног места.

Петља је типа "труба" (функционални ниво "ц"), са пуним програмом веза. Ширина дела петље за двосмерни саобраћај износи 7.70 m, а краци петље за улив, односно излив са аутопута износе 5.5 m. Наплатно место садржи три траке за наплату путарине, два која су фиксна по смеру и једно (у средини) које по потреби може да прихвати и један и други смер вожње.

Петља "**Кремна 1**" (km 188+462) лоцирана је у рејону села Росуље, након проласка трасе Бранешким пољем, павцем исток – запад. Овом денивелисаном раскрсницом аутопут је повезан са регионалним путем Р-112, а преко њега и магистралног пута М5 омогућен је приступ заштићеној зони Мокре горе.

На том делу аутопута рачунска брзина је  $V_r=100$  km/h.

Петља је типа "труба" (функционални ниво "ц"), са пуним програмом веза. Ширина дела петље за двосмерни саобраћај износи 7.70 m, а краци петље за улив, односно излив са аутопута износе 5.5 m. Наплатно место садржи три траке за наплату путарине, два која су фиксна по смеру и једно (у средини) које по потреби може да прихвати и један и други смер вожње.

Петља "**Котроман**" (km 205+195) лоцирана је непосредно пре границе са Републиком Српском. Положај, изглед и програм ове петље је изнуђен неповољном конфигурацијом терена, али она у потпуности задовољава све саобраћајне потребе. Овом денивелисаном раскрсницом аутопут је повезан са магистралним путем М-5.

На том делу аутопута рачунска брзина је  $V_r=100$  km/h.

Петља је функционалног нивоа "ц", са пуним програмом веза. Ширина дела петље за двосмерни саобраћај износи 7.70 m, а краци петље за улив, односно излив са аутопута износе 5.5 m. Како у Генералном пројекту није решавано питање положаја и облика самог граничног прелаза, остављено је да се и проблем саме наплате реши заједно са израдом граничног прелаза у наредним фазама пројектовања.

Предметна деоница треба да буде саставни део аутопутне мреже са наплатом путарине на нивоу Србије и стога се планира да систем наплате путарине буде идентичан са постојећим системом наплате на деоници аутопута Е-75 Београд – Ниш, као и планираним на Е-763 Београд - Јужни Јадран, тј. затворени систем наплате путарине. Ова чињеница условљава да се посебно укаже на следеће концепцијске аспекте:

- Однос према локалном саобраћају и последично однос трасе аутопута и постојећег пута М-5 (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 аутопута и путне мреже нижег ранга.
- Садржај ритам и концепцијска решења одморишта и паркиралишта на аутопуту као и база за одржавање.

Програмски услови према наведеним концепцијским аспектима су следећи:

- Предметна деоница првенствено служи даљинском пролазном и везном саобраћају, те се локална кретања по правилу дестимулишу односно препуштају локалној мрежи путева нижег ранга.

- Аутопутска деоница са наплатом путарине је препрека развоју насеља, те сходно томе треба водити рачуна о њеној удаљености од граница будуће урбанизације.

- Принципијелно треба решити везе са постојећом путном мрежом у складу са функционалном квалификацијом и прогнозираним интензитетом саобраћаја. Прикључке на секундарну мрежу лоцирати тако, да изискују минималну суму тршкова изградње и експлоатације. Могућа је примена само концепцијских решења за планирани систем наплате путарине.

- Базе за одржавање аутопута са комплетним садржајима зимског и летњег одржавања усклађују се са системом база на аутопуту Е-763 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 се повезује са наплатним платоом.

Код таквих локација, решење чвора мора укључити и просторно-саобраћајне захтеве овог објекта

- Услуге корисницима путног правца обављају се кроз пратеће објекте са основним карактеристикама приказаним у табели. Ови објекти 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 километара. Локације се бирају према атрактивности и просторно-функционалним могућностима уз поштовање наведеног ритма. Објекти највише категорије (тип С) 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 аутопута.



Врста	Тип	Време задржавања	Садржај	Одстојање	Површина (m <sup>2</sup> )
Паркиралиште		кратко	P+V+WC	12-15 km	5.000
Одморишта	A	дуго	P+V+WC+BP+K	25-30 km	10.000
	B	дуго	P+V+WC+BP+R+S	50-60 km	12.500
	C	дуго	P+V+WC+BP+M+S	100-120 km	15.000

## 5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у обухвату Просторног плана

Режим коришћења простора ближе ће се утврдити Нацртом просторног плана за део обухвата подручја посебне намене са елементима детаљне разраде. Израдом Просторног плана, створиће се одговарајући плански основ у смислу директног спровођења издавањем локацијских услова у складу са законом.

Детаљном разрадом ће се утврдити обухват јавног земљишта, у оквиру којег ће бити планирани објекти, садржаји и намене потребне за реализацију пројекта изградње пута и остали објекти који обухватају саобраћајну и другу инфраструктуру. За ове намене и објекте ће бити дефинисана правила уређења простора и правила грађења објеката. На осталом земљишту, које неће бити обухваћено детаљном разрадом, а налази се у обухвату Оквирне границе Измена и допуна плана, примењиваће се решења из постојећих планова уз поштовање планских смерница и правила, дефинисаних у оквиру посебне намене.

У складу са Законом о путевима приликом израде Нацрта плана биће дефинисани заштитни појасеви аутопута (појасеви под посебним режимом коришћења и уређења) као и основна правила коришћења простора у тим зонама. Такође ће ови законски оквири бити испоштовани кроз проверу планских и техничких решења приликом израде планске и техничке документације.

## 6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

Просторним планом обезбеђује се плански основ за реализацију ауто-пута Е-761, деоница Пожега – Ужице – граница са Босном и Херцеговином. Спровођењем Просторног плана очекују се следећи општи ефекти уређења и коришћења простора:

- обезбеђење планског основа којим се резервише простор за 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 акцидената 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;
- обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта;
- обезбеђење повећане приступачности у Региону и окружењу;
- утицај на развој и уређење мреже/системе насеља и промене демографских кретања, услед проласка ауто-пута и заузимања дела грађевинских и пољопривредних површина, кроз јачање стимулативних фактора опстанка и развоја насеља према моделу интегралног урбано-руралног развоја, којим се обезбеђује економски просперитет и демографска стабилност становништва, успостављањем комплементарних односа између пољопривредних и непољопривредних делатности;
- непосредни подстицај за привредни развој подручја и обезбеђивање већег степена функционалне интегрисаности у оквиру планског подручја, региона Златиборског и Моравичког округа, и са функционалним подручјима макрорегионалних центара у суседним регионима и Републиком Босном и Херцеговином; и
- јачање привредне конкурентности и територијалне кохезије након реализације ауто-пута, које ће утицати на подизање „инвестиционе атрактивности“ окружења у првом реду за развој активности и функција којима ће се валоризовати погодности положаја у коридору ауто-пута и других магистралних инфраструктурних система.