

Projekat izgradnje Autoputa E-763

deonica: Beograd – Ostružnica - Požega – Boljare (granica Crne Gore)

I Pravni okvir Izrade Projekta izgradnje Autoputa E-763, deonica: Beograd – Ostružnica - Požega – Boljare (granica Crne Gore)

1. Srbija je kao buduća članica EU, poštujući principe proklamovane u Beloj Knjizi – Politici transporta u Evropi do 2010.-vreme odluke, u dokumentu donetom od strane Komisije Evropskih Zajednica, donela 13.1.2008. Strateški dokument: **Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji od 2008. do 2015. godine.** U delu Strategije Razvoj transportnog sistema –vizija 2015.godine-*Dugoročni razvoj mreže javnih puteva*, predviđena je izgradnja autoputa Beograd –Južni Jadran, kao nastavak autoputa od Rumunske granice – Vršca – Pančeva – Beograda (E-70; M1.9). Deonica od Beograda do Pančeva je već izgrađena u punom profilu.

Putnim pravcima kroz Republiku Srbiju omogućeno je uspostavljanje najkraćih i najefikasnijih veza zapadne i centralne sa južnom i jugoistočnom Evropom. Stepen motorizacije u 2005.godini je u Srbiji iznosio 224 vozila na 1000 stanovnika, a ekonomski rast od 1999-2005 doneo je porast registrovanih automobila za 18%. Takođe se 90% putnika i 80% tereta transportuje putevima. Ovako povoljan saobraćajno-geografski položaj uslovio je da posle perioda stagnacije i perioda pada u periodu sankcija međunarodne zajednice i ratnih razaranja , međunarodni prevoz robe iz godine u godinu se stalno povećava. Tako je u periodu od 2000-2006 godine ukupni međunarodni promet robe rastao po godišnjoj stopi od 20,3%, izvoz robe rastao po stopi od 15,9% , uvoz robe po stopi 13,6% , a tranzit robe po stopi od 34,4%. Podaci preuzeti iz publikacije Republičkog zavoda za statistiku Republike Srbije. U 2006.godini , od ukupne količine robe prevezene svim vidovima međunarodnog saobraćaja, najviše robe oko 42,9% prevezeno je drumskim prevoznim sredstvima . U periodu 2000-2006. 2,5 puta povećan rast izvoza realizovan u drumskom saobraćaju. Drumskim saobraćajem je izvezeno više od polovine ukupne količine prehrambenih proizvoda.Ukupan uvoz robe realizovan preko drumskog sektora 67,7%. Tranzit robe preko Srbije ostvaren u periodu 1996-2006, beleži najveći rast u drumskom sektoru 9,3 puta .Ovo povećanje prevoza robe u tranzitu ukazuje na značajno otvaranje tržišta zemlje.

2. Osnovna mreža puteva koja se smatra prioritetom za region Balkana je definisana REBIS–om *Studija infrastrukture regiona Balkana*, koju je uradila Evropska komisija u okviru zajedničke pomoći u rekonstrukciji, razvoju i stabilnosti (vezanu za kompletan sektor transporta: drumski, železnički, avio, rečni, pomorski)

Evropska Unija je preko Evropske Komisije 2002. pokrenula Studiju transportne infrastrukture u daljem tekstu REBIS. Studija pokriva 5 zemalja Balkana: Albaniju , Bosnu i Hercegovinu, Makedoniju, Hrvatsku, Srbiju u čijem sastavu je i Kosovo (Rezolucijom UNSCR1244 od 10.06.1999.je pod međunarodnom administracijom) i Crnu Goru.

Cilj REBIS studije je da razvije doslednu strategiju saobraćajne infrastrukture, tj. fokusira se na razvoj regionalne saobraćajne infrastrukture na Balkanu, i to posebno na razvoj infrastrukture koja međusobno povezuje države u regionu, ili koja povezuje region sa ostatkom Evrope.

Pre svega je izvršena procena strateške saobraćajne mreže kao prvi korak tj.-Osnovna mreža koja je od regionalne važnosti. Ona je privremeno predložena, zasnovana na Strateškoj mreži, predhodno usvojena od strane Evropske Komisije., **ali su sugerisane i moguće modifikacije.**

Pan –Evropski saobraćajni koridori su definisani na nizu Pan-Evropskih saobraćajnih konferencija, od kojih je prva održana u Pragu 1991. godine. Ovi multimodalni koridori se još zovu i helsinški (1997 III Panevropska konferencija). Pan-Evropski koridori u regionu čine osnovu unutrašnje regionalne mreže. Oni su načelno prihvaćeni u svim državama (kroz Srbiju prolaze drumski koridori X, Xb, Xc, i vodni VII-Dunav). Postoji osnovna svest o njima i njihovom značaju i praktično su usmereni u smislu saobraćajnih investicija od strane Evropske Unije.

Postoji ipak potreba za investiranjem u razvijenu regionalnu mrežu na Balkanu. Zato je u dokumentu "Saobraćajna i energetska infrastruktura u Jugoistočnoj Evropi", Evropska Komisija 15.10.2001.godine, definisala strateške transportne mreže u regionu po kojima se **trebalo uglavnom skoncentrisati na investicione projekte za vangradsku mrežu saobraćajnica.**

Mreže pokrivaju osnovne drumske i železničke rute, unutrašnje plovne puteve, morske luke, aerodrome i terminale.

Strateške mreže su predstavljene na konferenciji u Tirani i maja 2001.godine na kojoj su učestvovali članovi Pakta za Stabilitnost, korisnici i zemlje iz okruženja, međunarodne finansijske institucije i drugi donatori. Mreže su potvrđene na konferenciji u Bukureštu u oktobru 2001. godine.

3. OSNOVNA MREŽA- za Region Zapadnog Balkana

U okviru REBIS projekta, predhodno navedene mreže su razmatrane sa domaćim vlastima u državama i analizirane u smislu razvojne politike u regionu. Uzimajući Stratešku mrežu Evropske Zajednice kao osnovu, predložena je OSNOVNA MREŽA za Region za Region Zapadnog Balkana. Ona uključuje Pan –Evropske koridore u regionu, povezuje 5 glavnih gradova: Beograd, Zagreb, Skoplje, Tiranu, Sarajevo, kao i Banja Luku, Podgoricu i Prištinu. Takođe povezuje ove gradove sa glavnim gradovima susjednih država i sa strateškim lukama na Jadranu. Ova mreža je nešto gušća od TINA mreže, koja je bila razvijena za zemlje centralne i istočne Evrope, što odražava činjenicu da su zemlje regiona manje i da su glavni gradovi koje treba povezati bliži jedan drugom.

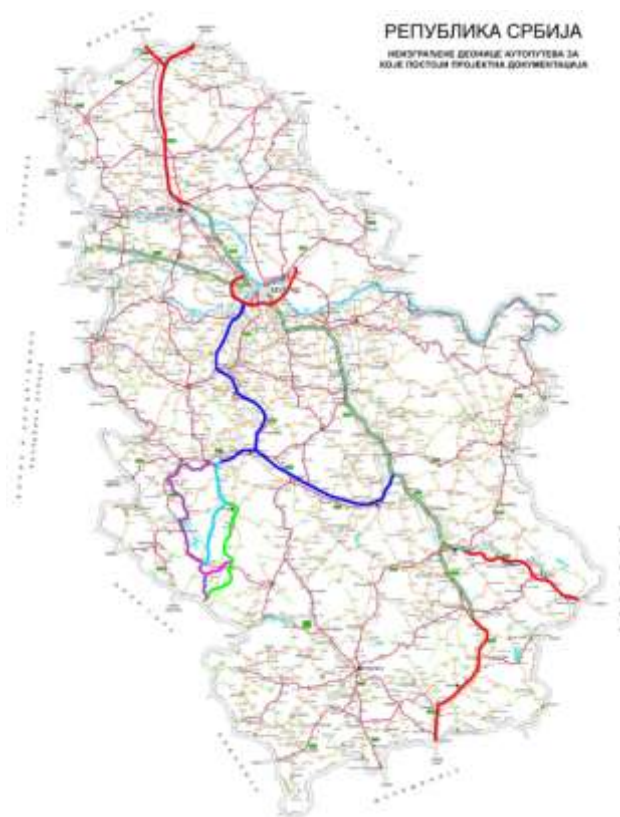


Ruta 4 (granica sa Rumunijom –Vršac-Pančevo-Beograd-Čačak-Požega-Boljare-granica sa Crnom Gorom)

Dokumentom Ekonomske komisije za Evropu- Komisije za kopneni transport u okviru Ujedinjenih Nacija, pod nazivom ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE-European Agreement on Main International Traffic Arteries(AGR)-dodatak ovom dokumentu je usvojeni tekst(AGR) donet u Ženevi 15.11.1975.godine, Consolidated text of the AGR (putna transportna infrastruktura-Evropski sporazum o glavnim međunarodnim saobraćajnim arterijama, Usklađen tekst) od 05.04.2002.godine.

TRANS/SC.1/2002/3 strana 21, Aneks 1, definiše trasu E-763: Beograd-Čačak-Nova Varoš-Bjelo Polje

Planirana trasa autoputa E-763 Beograd – Južni Jadran. Tako da će se ovim putnim pravcem dobiti najkraća veza sa zapadnom Srbijom, Crnom Gorom, a preko luke Bar i sa Južnom Italijom, kao i veze sa pomorskim lukama Jadrana i Sredozemlja.



II Nivo izrade Tehnička dokumentacija za izgradnju autoputa Beograd - Južni Jadran se fazno radi za 2 celine:

1) Izgradnja autoputa Beograd (Ostružnica - Požega km 0+000- km 148+170).

1.1. Generalni projekat autoputa, E-763 je urađen 1998. (Institut za puteve i CIP) i usvojen od strane državne revizione komisije 2000. godine .

1.2. Doneta Uredba o utvrđivanju prostornog plana područja posebne namene infrastrukturnog koridora Beograd –Južni Jadran (sl.list.br.2/2005).

1.2. Urađen je kompletan Idejni projekat izgradnje Autoputa E-763, deonica: Beograd-Ostružnica-Požega

1.3. Programom radova za 2009. Javnog preduzeća Putevi Srbije predviđen je početak izrade prvih deonica Glavnih projekata izgradnje autoputa Beograd –Južni Jadran.

2) Izgradnja autoputa E-763 sektor 3: Požega –Boljare-granica sa Crnom Gorom

2.1. Tehnička dokumentacija :

-Predhodna studija opravdanosti i Generalni projekat izgradnje Autoputa E-763, deonica :Požega –Boljare (granica sa Crnom Gorom)

-2008. godine je Reviziona komisija za stručnu kontrolu tehničke dokumentacije, Ministarstva za infrastrukturu, dostavila izveštaj o izvršenoj stručnoj kontroli: Predhodne studije opravdanosti i Generalnog projekta za : Autoput E-763 Beograd –Južni Jadran, sektor 3, deonica: Požega –Boljare (granica sa Republikom Crnom Gorom)

Projekti su urađeni u skladu sa Prostornim planom Republike Srbije iz 1996. godine. Komisija je prihvatila tehničku dokumentaciju i odlučila se za Istočni koridor, koji ima varijante trase. Obzirom na vrlo male varijante međusobne razlike varijanti na istočnom koridoru, sve tri varijante bi trebalo da budu predmet dalje razrade – tj. da se na osnovu tehnoekonomske analize (Studije opravdanosti) optimizuje investicija (obim i dinamika) u izgradnji puta Požega –Boljari) u funkciji obima saobraćaja.

Tehnički podaci iz izveštaja: Generalni projekat sektora 3 se nadovezuje za predhodni sektor koji se završava na području Požege, a sada se ovim projektom nastavka do Crne Gore :

1) Istočna varijanta 1: L=106,806km

Istočna varijanta polazi iz Požegek m 145+00, prolazi kroz opštinu Arilje km155+00, zatim severoistočno od Ivanjice km 180+00 se spušta u dolinu reke Moravice sve do Košavice, sverozapadno od zaštićene zone planine Golije u kojoj je na osnovu uslova dobijenih od Zavoda za zaštitu prirode zabranjena izgradnja autoputa. Obilazeći park prirode Goliju, trasa se spušta do Kovilja, odakle nastavlja dolinom reke Nosnice, do reke Brnjice i Duge Poljane km 220+00.

Dolinom Brnjičke reke dolazi se na Peštersku visoravan do Rasinskog Dola km 232+00, trasa ide do Buđeva km 242+00 i završava se na teritoriji opštine Sjenica gde se uklapa u pravac osovine iz Generalnog plana projekta autoputa na teritoriji Crne Gore i to sverozapadno od mesta Boljare km 251+800

2) Istočna varijanata 2: L=111,097 km

Varijanata Istok 2 se sve do Duge poljane km220+00 na putu Sjenica –Novi Pazar poklapa sa Istok varijantom. Trasa se pruža zapadno paralalno sa putem M-8 do Kneževca gde se spušta jugozapadno obilazeći Gradac do reona Djuke km 239+00, gde se poklapa sa ostalim varijantama i uklapa u pravac osovine iz Generalnog projekta autoputa na teritoriji Crne Gore km 256+091.



Napominjemo da je u toku 2008. godine Srbija kandidovala E-761 (M-5) za proširenje Osnovne mrže gde je ono takođe stavljeno u funkciju povezivanja Koridora 10 i autoputa Beograd Južni Jadran.

Tehnička dokumentacija: generalni projekat izgradnje Autoputa E-761, deonica: Pojate (Veza E-75-koridor X) –Kraljevo –Preljina (veza E-763):

JP Putevi Srbije je inoviralo Generalni projekat izgradnje Autoputa E-761, deonica: Pojate (Veza E-75-koridor X) –Kraljevo – Preljina (veza E-763) i Predhodnu studiju opravdanosti. Ukupna dužina deonice je oko 110 km. Takođe je urađena i Predhodna analiza uticaja generalnog projekta Autoputa E-761, deonica Pojate (Veza E-75)-Kruševac-Kraljevo-Čačak (Veza E-763).

Vlada je postavila kao nacionalni prioritetni cilj da Republika Srbija počevši od 2008. godine u narednih osam godina (zaključno sa 2015. godinom) u najvećoj meri završi izgradnju sledećih kapitalnih nacionalnih projekata saobraćajne infrastrukture:

Naziv projekta	Period
I Koridor X – putni	2008 – 2011
II Koridor X – železnički	2009 –
III Autoput Beograd - Južni Jadran	2009 – 2015