

# ВЛАДА

## 2130

На основу члана 35. став 2. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 – др. закон, 9/20 и 52/21) и члана 42. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС”, бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС, 44/14 и 30/18 – др. закон),

Влада доноси

## УРЕДБУ

### о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзе саобраћајнице ИБ реда од Крагујевца до везе са државним путем IA реда А5 (Е-761)

#### Члан 1.

Утврђује се Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзе саобраћајнице ИБ реда од Крагујевца до везе са државним путем IA реда А5 (Е-761) (у даљем тексту: Просторни план), који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део.

#### Члан 2.

Просторним планом се обезбеђује плански основ за коришћење, уређење и заштиту подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзе саобраћајнице ИБ реда од Крагујевца до везе са државним путем IA реда А5 (Е-761) на деловима територија градова Крагујевац и Чачак и општине Кнић.

#### Члан 3.

Просторни план се састоји из текстуалног дела и графичких приказа.

Текстуални део Просторног плана објављује се у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Графички прикази су:

1) Реферална карта 1. „Посебна намена простора”, у размери 1:25000;

2) Реферална карта 2. „Инфраструктурни системи и заштита животне средине, природних и културних добара, у размери 1:25000;

3) Реферална карта 3. „Спровођење просторног плана”, у размери 1:25000;

4) Тематска карта број 1, Лист број 1. „Детаљна регулација са елементима спровођења”, у размери 1:2,500;

5) Тематска карта број 1, Лист број 2. „Детаљна регулација са елементима спровођења”, у размери 1:2,500;

6) Тематска карта број 1, Лист број 3. „Детаљна регулација са елементима спровођења”, у размери 1:2,500;

7) Тематска карта број 1, Лист број 4. „Детаљна регулација са елементима спровођења”, у размери 1:2,500;

8) Тематска карта број 1, Лист број 5. „Детаљна регулација са елементима спровођења”, у размери 1:2,500;

9) Тематска карта број 1, Лист број 6. „Детаљна регулација са елементима спровођења”, у размери 1:2,500;

10) Тематска карта број 1, Лист број 7. „Детаљна регулација са елементима спровођења”, у размери 1:2,500;

11) Тематска карта број 1, Лист број 8. „Детаљна регулација са елементима спровођења”, у размери 1:2,500;

12) Тематска карта број 1, Лист број 9. „Детаљна регулација са елементима спровођења”, у размери 1:2,500.

Графичке приказе из става 3. овог члана, израђене у седам примерака, својим потписом оверава овлашћено лице органа надлежног за послове просторног планирања.

#### Члан 4.

Просторни план се спроводи, у складу са одредбама Закона о планирању и изградњи, на следећи начин:

1) директно (непосредно), издавањем локацијских услова, за део Просторног плана са разрадом на нивоу детаљне регулације

у обухвату земљишта јавне намене, односно појаса пута (објекти пута, функционални пратећи садржаји, паркиралишта, сервисне и приступне саобраћајнице), као и водног земљишта за потребе регулације река и других токова;

2) индиректно, израдом урбанистичког пројекта и издавањем локацијских услова, за локацију планираног обостраног одморишта „Језеро” (на стационажи km 16 + 100) и базе за одржавање пута „Бумбарово Брдо” (на стационажи km 23 + 150);

3) индиректно, за део Просторног плана са разрадом на нивоу детаљне регулације у обухвату заштитног појаса и појаса контролисане изградње, и то: 1) применом и разрадом планских решења Просторног плана у другим планским документима за инфраструктурне системе који се налазе у коридору или се укрштају са коридором државног пута и 2) применом и разрадом планских решења Просторног плана у планским документима јединица локалне самоуправе.

#### Члан 5.

Графички прикази из члана 3. ст. 3. и 4. ове уредбе, чувају се трајно у Влади (један комплет), Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (два комплета), ЈП „Путеви Србије” (један комплет), градовима Крагујевац (један комплет) и Чачак (један комплет) и општини Кнић (један комплет).

#### Члан 6.

Документациона основа Просторног плана израђује се у два примерка (у аналогном и дигиталном формату) и трајно се чува у министарству надлежном за послове просторног планирања.

#### Члан 7.

Просторни план је доступан заинтересованим лицима, у електронском облику, преко Централног регистра планских докумената, који води орган надлежан за послове државног премера и катастра.

#### Члан 8.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

05 број 110-4551/2023  
У Београду, 1. јуна 2023. године

Влада

Председник,  
Ана Брнабић, с.р.

### ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ ИБ РЕДА ОД КРАГУЈЕВЦА ДО ВЕЗЕ СА ДРЖАВНИМ ПУТЕМ IA РЕДА А5 (Е-761)

#### УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзе саобраћајнице ИБ реда од Крагујевца до везе са државним путем IA реда А5 (Е-761) (у даљем тексту: Просторни план), урађен је на основу Одлуке о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзе саобраћајнице ИБ реда од Крагујевца до везе са државним путем IA реда А5 (Е-761) („Службени гласник РС”, број 132/21) и Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзе саобраћајнице ИБ реда од Крагујевца до везе са државним путем IA реда А5 (Е-761) у Мрчајевцима на животну средину („Службени гласник РС”, број 99/21).

Садржај и основна решења Просторног плана усклађени су са одредбама Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 – др. закон, 9/20 и 52/21), Закона о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број

88/10), Закона о путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон), Закона о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09 – др. закон, 72/09 – др. закон, 43/11 – УС, 14/16, 76/18 и 95/18 – др. закон), Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилника о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, број 32/19), Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, број 50/11), као и са другим прописима.

Носилац израде Просторног плана је Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре. Стручни обрађивач Просторног плана је Институт за архитектуру и урбанизам Србије из Београда, у сарадњи са обрађивачима Идејног пројекта Брзе саобраћајнице ХИДРОПРОЈЕКАТ – САОБРАЋАЈ ДОО, Грађевински факултет Универзитета у Београду, Саобраћајни факултет Универзитета у Београду и МАКСПРО ДОО.

Просторни план садржи текстуални и графички део. Текстуални део Просторног плана садржи: полазне основе; принципе, циљеве и концепцију изградње система; планска решења; правила уређења и правила грађења; имплементацију. Графички део Просторног плана садржи: Рефералну карту број 1 – „Посебна намена простора”, Рефералну карту број 2 – „Инфраструктурни системи и заштита животне средине, природних и културних добара”, Рефералну карту број 3 – „Спровођење Просторног плана”, Тематску карту број 1 – „Детаљна регулација са елементима спровођења” (листови 1–9). Документациона основа Просторног плана садржи: изводе из Просторног плана Републике Србије и других релевантних развојних докумената; програм опремања и уређења коридора Брзе саобраћајнице; анализе и оцене стања; прогнозе; планске исказе као и образложења планских решења; податке, услове и друга документа из процедуре припремања, са одговарајућим графичким приказима; као и другу документацију на којој је заснован Просторни план.

Рани јавни увид у Просторни план је одржан у периоду од 19. јануара до 2. фебруара 2022. године, након чега је Комисија за спровођење поступка раног јавног увида поводом израде Просторног плана Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, сачинила Извештај о обављеном Раном јавном увиду број 350-01-01987/2021-11 од 3. марта 2022. године, који је саставни део докуменатације плана.

Стручну контролу Нацрта Просторног плана обавила је Комисија за стручну контролу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре на седници од 15. новембра 2022. године, која је сачинила Извештај о обављеној стручној контроли Нацрта Просторног плана број 350-01-1987/2021-11 од 16. новембра 2022. године.

Јавни увид у Нацрт Просторног плана и Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину одржан је у периоду од 21. децембра 2022. године до 19. јануара 2023. године у трајању од 30 дана, у градовима Крагујевац и Чачак и општини Кнић. Комисија за јавни увид у Нацрт Просторног плана Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је одржала јавну седницу 1. фебруара 2023. године у Книћу, након чега је сачинила Извештај о обављеном јавном увиду у Нацрт Просторног плана и Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину број 350-01-1987/2021-11 од 7. марта 2023. године.

## 1. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

### 1.1. ОБУХВАТ И ОПИС ГРАНИЦА ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Граница Просторног плана одређена је на основу коридора Брзе саобраћајнице, у просечној ширини од 100 до 200 m, која обухвата појас пута, заштитни појас, појас контролисане изградње, постојеће и планирано водно земљиште потребно за регулацију водотокова и заштиту пута од поплава, у укупној дужини од 36 km. Просторни план је припремљен у складу са идејним решењем и истовремено са израдом елемената Идејног пројекта и садржи детаљну регулациону разраду за целокупну деоницу Брзе саобраћајнице. Коначна граница је смањена у односу на прелиминарну

дефинисану Одлуком о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзе саобраћајнице IB реда од Крагујевца до везе са државним путем IA реда A5 (E-761) и обухвата коридор државног пута. Просторним планом обухваћени су постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) који су у обухвату планског подручја (укрштају се са планираном трасом Брзе саобраћајнице).

Табела 1. Обухват подручја Просторног плана

Јединица локалне самоуправе (ЈЛС)	Површина обухваћеног дела територије ЈЛС (ha)	%	Дужина деоница планираног пута на територији ЈЛС (km)
Град Чачак	226,73	36,46	11,30
Општина Кнић	359,74	57,85	22,22
Град Крагујевац	35,41	5,69	2,43
<b>Укупно</b>	<b>621,88</b>	<b>100</b>	<b>35,95</b>

Граница Просторног налази се на деловима територија градова Крагујевац и Чачак и општине Кнић, и то у следећим катастарским општинама:

1) на територији града Крагујевац – катастарске општине (1): Ђурисело;

2) на територији општине Кнић – катастарске општине (12): Вучковица, Рашковић, Брњица, Драгушица, Опланић, Топоница, Бечевица, Кусовац, Радмиловић, Претокe, Гунцати и Бумбарeво Брдо;

3) на територији града Чачак – катастарске општине (3): Брeсница, Бeчањ и Катрга.

Укупна површина обухвата Просторног плана је 6,22 km<sup>2</sup>.

Граница подручја Просторног плана дефинисана је карактеристичним тачкама, координатама<sup>1</sup> (редни број тачке, X координата, Y координата од 1 до 2146), у делу који прати осу коридора планиране Брзе саобраћајнице, а приказана је графички (рефералне карте, Тематска карта 1).

Граница Просторног плана полази из 1. 7485472, 4870044; 2. 7485442, 4870010; 3. 7485429, 4869993; 4. 7485408, 4869966; 5. 7485378, 4869937; 6. 7485375, 4869931; 7. 7485373, 4869910; 8. 7485359, 4869898; 9. 7485346, 4869899; 10. 7485327, 4869858; 11. 7485328, 4869853; 12. 7485329, 4869839; 13. 7485328, 4869814; 14. 7485317, 4869796; 15. 7485308, 4869786; 16. 7485295, 4869751; 17. 7485280, 4869698; 18. 7485299, 4869713; 19. 7485307, 4869705; 20. 7485288, 4869687; 21. 7485279, 4869680; 22. 7485282, 4869675; 23. 7485276, 4869671; 24. 7485242, 4869578; 25. 7485218, 4869529; 26. 7485194, 4869481; 27. 7485181, 4869457; 28. 7485166, 4869433; 29. 7485134, 4869389; 30. 7485117, 4869367; 31. 7485035, 4869271; 32. 7485024, 4869256; 33. 7485015, 4869239; 34. 7484976, 4869222; 35. 7484969, 4869212; 36. 7484965, 4869215; 37. 7484865, 4869099; 38. 7484852, 4869076; 39. 7484850, 4869068; 40. 7484849, 4869051; 41. 7484853, 4869039; 42. 7484837, 4869034; 43. 7484832, 4869050; 44. 7484804, 4869008; 45. 7484761, 4868948; 46. 7484700, 4868872; 47. 7484693, 4868864; 48. 7484666, 4868842; 49. 7484648, 4868834; 50. 7484643, 4868824; 51. 7484630, 4868812; 52. 7484613, 4868804; 53. 7484610, 4868804; 54. 7484581, 4868770; 55. 7484580, 4868748; 56. 7484530, 4868702; 57. 7484516, 4868679; 58. 7484510, 4868665; 59. 7484501, 4868654; 60. 7484480, 4868631; 61. 7484449, 4868576; 62. 7484421, 4868561; 63. 7484399, 4868559; 64. 7484211, 4868343; 65. 7484161, 4868218; 66. 7484065, 4868168; 67. 7484003, 4868204; 68. 7483969, 4868183; 69. 7483914, 4868151; 70. 7483857, 4868122; 71. 7483829, 4868109; 72. 7483770, 4868084; 73. 7483740, 4868073; 74. 7483710, 4868062; 75. 7483657, 4868045; 76. 7483590, 4867968; 77. 7483563, 4867964; 78. 7483566, 4867939; 79. 7483423, 4867922; 80. 7483418, 4867965; 81. 7483355, 4867964; 82. 7483343, 4867968; 83. 7483317, 4867969; 84. 7483304, 4867958; 85. 7483277, 4867952; 86. 7483242, 4867964; 87. 7483222, 4867972; 88. 7483207, 4867974; 89. 7483157, 4867973; 90. 7483105, 4867980; 91. 7483014, 4867985; 92. 7482938, 4867993; 93. 7482862, 4868003; 94. 7482835, 4868008; 95. 7482831, 4867993; 96. 7482816, 4867997; 97. 7482818, 4868009; 98. 7482762, 4868016; 99. 7482668, 4868034; 100. 7482617, 4868032; 101. 7482593, 4868041; 102. 7482590, 4868046; 103. 7482540, 4868053; 104. 7482498, 4868061; 105. 7482460, 4868069; 106. 7482404, 4868085; 107. 7482344, 4868108; 108. 7482300, 4868128; 109. 7482285, 4868125; 110. 7482272, 4868126; 111. 7482259,

1 Координате су приказане у Гаус-Кригеровој пројекцији (x, y).











4868171; 2018. 7482647, 4868178; 2019. 7482668, 4868167; 2020. 7482674, 4868163; 2021. 7482689, 4868157; 2022. 7482704, 4868153; 2023. 7482722, 4868154; 2024. 7482777, 4868159; 2025. 7482849, 4868149; 2026. 7482861, 4868158; 2027. 7482877, 4868166; 2028. 7482889, 4868169; 2029. 7482905, 4868171; 2030. 7482910, 4868173; 2031. 7482945, 4868176; 2032. 7482959, 4868180; 2033. 7482984, 4868193; 2034. 7482992, 4868180; 2035. 7482972, 4868165; 2036. 7482963, 4868159; 2037. 7482931, 4868148; 2038. 7482924, 4868144; 2039. 7482904, 4868150; 2040. 7482892, 4868148; 2041. 7482881, 4868144; 2042. 7482928, 4868138; 2043. 7483054, 4868128; 2044. 7483123, 4868120; 2045. 7483172, 4868125; 2046. 7483210, 4868121; 2047. 7483234, 4868110; 2048. 7483279, 4868107; 2049. 7483306, 4868098; 2050. 7483318, 4868097; 2051. 7483333, 4868099; 2052. 7483362, 4868093; 2053. 7483415, 4868097; 2054. 7483443, 4868125; 2055. 7483472, 4868132; 2056. 7483494, 4868132; 2057. 7483513, 4868127; 2058. 7483523, 4868126; 2059. 7483600, 4868143; 2060. 7483631, 4868152; 2061. 7483638, 4868123; 2062. 7483656, 4868129; 2063. 7483713, 4868148; 2064. 7483741, 4868158; 2065. 7483768, 4868170; 2066. 7483823, 4868194; 2067. 7483876, 4868221; 2068. 7483902, 4868236; 2069. 7483962, 4868273; 2070. 7483959, 4868316; 2071. 7484009, 4868413; 2072. 7484085, 4868476; 2073. 7484126, 4868430; 2074. 7484151, 4868454; 2075. 7484158, 4868458; 2076. 7484161, 4868461; 2077. 7484214, 4868519; 2078. 7484317, 4868639; 2079. 7484322, 4868646; 2080. 7484326, 4868665; 2081. 7484354, 4868696; 2082. 7484376, 4868732; 2083. 7484389, 4868749; 2084. 7484416, 4868776; 2085.

7484436, 4868792; 2086. 7484450, 4868805; 2087. 7484455, 4868815; 2088. 7484469, 4868832; 2089. 7484483, 4868837; 2090. 7484494, 4868844; 2091. 7484526, 4868880; 2092. 7484530, 4868917; 2093. 7484546, 4868953; 2094. 7484582, 4868998; 2095. 7484602, 4869020; 2096. 7484620, 4869037; 2097. 7484651, 4869070; 2098. 7484668, 4869093; 2099. 7484695, 4869115; 2100. 7484717, 4869130; 2101. 7484735, 4869144; 2102. 7484751, 4869158; 2103. 7484764, 4869171; 2104. 7484743, 4869190; 2105. 7484746, 4869194; 2106. 7484751, 4869192; 2107. 7484772, 4869179; 2108. 7484825, 4869234; 2109. 7484851, 4869257; 2110. 7484875, 4869285; 2111. 7484878, 4869300; 2112. 7484885, 4869317; 2113. 7484929, 4869361; 2114. 7484928, 4869360; 2115. 7484969, 4869409; 2116. 7485004, 4869454; 2117. 7485023, 4869481; 2118. 7485068, 4869552; 2119. 7485094, 4869601; 2120. 7485119, 4869656; 2121. 7485099, 4869651; 2122. 7485082, 4869644; 2123. 7485068, 4869637; 2124. 7485059, 4869654; 2125. 7485091, 4869671; 2126. 7485111, 4869678; 2127. 7485123, 4869681; 2128. 7485142, 4869726; 2129. 7485167, 4869793; 2130. 7485173, 4869814; 2131. 7485177, 4869833; 2132. 7485177, 4869847; 2133. 7485180, 4869858; 2134. 7485180, 4869865; 2135. 7485192, 4869896; 2136. 7485222, 4869915; 2137. 7485248, 4869956; 2138. 7485242, 4869967; 2139. 7485245, 4869980; 2140. 7485260, 4869994; 2141. 7485266, 4870004; 2142. 7485281, 4870057; 2143. 7485297, 4870086; 2144. 7485315, 4870111; 2145. 7485332, 4870133; 2146. 7485351, 4870154 и завршава се у 1. 7485472, 4870044.

Слика Положај коридора брзе саобраћајнице



## 1.2. ОБАВЕЗЕ, УСЛОВИ И СМЕРНИЦЕ ИЗ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ДРУГИХ РАЗВОЈНИХ ДОКУМЕНАТА

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

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

У правцу остваривања просторног развоја овим планом је утврђено спровођење активности на коридору државног пута I реда (аутопутски коридор) Баточина–Крагујевац–Кнић – веза са аутопутским правцем Краљево–Чачак (Е-761, М5), као једно од планских решења у области путног саобраћаја.



**Нацртом Просторног плана Републике Србије од 2021. до 2035. године** (који је у процедури доношења), планиране су активности на побољшању повезаности друмског саобраћајног система и корисника, превасходно дуж међународног Коридора X, уз реконструкцију и рехабилитацију на појединим планским дефинисаним деловима Коридора X, као и изградња и реализација попречних саобраћајних праваца у циљу интеграције појасева развоја. Предвиђен је завршетак изградње брзе саобраћајнице, веза са државним путем IA број 1 – Баточина – Крагујевац (IB број 24), у наставку праваца од Крагујевца ка Чачку/Краљево, односно до Катраге – веза са државним путем IA број 5, који ће представљати део примарног појаса развоја.

**Уредбом о утврђивању Регионалног просторног плана Златиборског и Моравичког управног округа** („Службени гласник РС”, број 1/13) обухваћена је територија површине од 9184 km<sup>2</sup>, од чега је 2,27 km<sup>2</sup> територија предметног планског подручја. Наведеним планским документом предвиђено је комплетирање путне мреже, а међу планираним деоницама је деоница западно-моравског аутопутског коридора E-761 Појате–Крушевац–Краљево–Чачак–Пожега–Ужице–Котроман (граница са Републиком Српском), са остваривањем везе према Крагујевцу.

**Уредбом о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа** („Службени гласник РС”, број 39/14) обухваћена је територија површине 11588 km<sup>2</sup>. Подручје предметног просторног плана се налази у обухвату наведеног документа са површином од 3,95 km<sup>2</sup>. Наведеним планом међу приоритетима и стратешки развојним пројектима предвиђена је израда планске и пројектне документације за аутопутски коридор Баточина–Крагујевац–Кнић (веза постојећег ауто-пута E-75 Београд–Ниш и планираног ауто-пута E-761 Појате–Крушевац–Краљево–Чачак).

Прелиминарна граница Просторног плана се преклапа, тангира или је у функционалној вези са следећим **просторним плановима подручја посебне намене**, без значајнијег утицаја на саму посебну намену, и то: Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута E-761, деоница Појате–Прелина („Службени гласник РС”, број 10/20); Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд – Јужни Јадран, деоница Београд–Пожега („Службени гласник РС”, бр. 37/06, 31/10 и 126/21); Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута E-75, деоница Београд–Ниш („Службени гласник РС”, бр. 69/03 и 121/14).

## 2. ПРИНЦИПИ, ЦИЉЕВИ И КОНЦЕПЦИЈА ИЗГРАДЊЕ БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ

### 2.1. ПРИНЦИПИ ИЗГРАДЊЕ БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ

Изградња Брзе саобраћајнице директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела Шумадије, Поморавља и централне Србије и јединица локалне самоуправе које се непосредно везују за овај коридор, у првом реду њиховој саобраћајној и привредној интеграцији са укупним простором Србије. Допринеће и привредном развоју и интеграцији других делова централне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Поморавског, Расинског, Рашког, Златиборског, Моравичког и других управних округа. Подручје Просторног плана тангира урбано подручје града Крагујевца и повезује га са урбаним подручјима градова Чачак и Краљево. Уз друге мере и програме, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Услов за остваривање тог циља, односно за постизање већих позитивних ефеката утицаја инфраструктурног коридора на шире окружење, јесте изградња предметне деонице Брзе саобраћајнице, као и попречних саобраћајних праваца које простор Шумадијског управног округа повезују са Колубарским, Поморавским, Моравичким и другим управним окрузима.

Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији Просторног плана Републике Србије и стратешком приоритету јачања веза и повезивања Коридора X (аутопут E-75), посредно и Коридора VII (река Дунав), са тзв. „Моравским коридором”, односно аутопутским правцем A5 (E-761).

Изградња, опремање и уређење инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција градова Крагујевца, Чачка и Краљева и већег броја осталих градова и општина, а тиме и остваривање циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије. Брза саобраћајница ће представљати део примарног појаса развоја, од великоморавског појаса (коридора X), ка западно-моравском појасу, и омогућиће боље позиционирање Крагујевца, као и просторну интеграцију више примарних и секундарних појасева развоја.

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

- *принцип одрживог развоја инфраструктуре* чијом применом се подстиче равномеран просторни развој, кроз стварање услова за повезивање неразвијених и изолованих подручја са већим насељима и омогућавање њиховог приступа магистралним инфраструктурним системима. У циљу постизања уравнотеженог просторног развоја подразумева побољшање веза између малих градова и руралних области са транс-европским мрежама и саобраћајним центрима, као и активности на повећању регионалне доступности кроз остваривање недостајућих унутаррегионалних веза. Принцип подразумева и спровођење активности изградње телекомуникационих мрежа и елиминасиња физичких и других ограничења, са циљем да се свим насељима обезбеди подједнак приступ информацијама;

- *принцип смањивања штетног утицаја на животну средину* који подразумева сагледавање квалитета животне средине и дефинисање планских решења којима се она штити од негативних утицаја. При томе је потребно базирати концепт заштите на превенцији и заштити од негативних утицаја који могу настати изградњом саобраћајнице и одвијањем саобраћаја, као и функционисањем других магистралних инфраструктурних система у коридору. Примена принципа мора предвидети или ублажити различите врсте штетних утицаја по животну средину, првенствено у погледу заштите од буке, заштите и смањивања емисије штетних гасова и спречавања и смањивања могућих штетних утицаја на животну средину приликом акцидентата у коридору.

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

- афирмација и доследна подршка политици полицентризма и децентрализације, уз истовремену функционално-развојну интеграцију јединица локалне самоуправе у непосредном окружењу коридора;

- интеррегионално и трансдржавно функционално повезивање регионалних и локалних јединица;

- унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;

- јачање конкурентности, што подразумева јачање и функционално профилисање слабо развијених подручја;

- активна имплементација политике учешће јавности у поступку израде и доношења Просторног плана, а нарочито у погледу утицаја на избор појединих планских решења, као и већа транспарентност код одлучивања;

- обезбедити могућност решавања одређеног проблема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучивања који ће обезбедити највећу ефикасност;

- стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора;

- развој јавно-приватног партнерства, посебно у погледу изградње и коришћења пратећих садржаја за потребе корисника пута на коридору;

- сагледавање економске исплативости кроз израду студије оправданости;

- обезбеђење безбедности свих корисника својпута, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија;

- прилагођавање европским стандардима при пројектовању и извођењу путева и опреме пута, увођење нових технологија у управљање саобраћајем, формирање квалитетних база података и др.

## 2.2. ОПШТИ И ОПЕРАТИВНИ ЦИЉЕВИ

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

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

1) утврђивање смерница за размештај и подршке развоју становништва, насеља и активности на подручју Просторног плана, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких, социјалних и просторно-функционалних критеријума;

2) обезбеђење услова за боље функционисање магистралних саобраћајних објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, укључујући и њихово евентуално измештање.

Посебни циљеви су:

- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор Брзе саобраћајнице (као дела примарног појаса развоја, од великоморавског појаса (коридора X), ка западноморавском појасу), утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за очување и унапређење квалитета саобраћајне повезаности и доступности насеља, привредних и туристичких комплекса у ширем заштитном појасу пута и зони његовог утицаја;

- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем заштитном појасу и зони утицаја, ради боље интеграције и веће улоге Брзе саобраћајнице и утицаја на привредни и социјални развој окружења;

- утврђивање трасе Брзе саобраћајнице и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора одређивањем оптималних локација денивелисаних укрштаја;

- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја пута;

- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута – паркиралишта и одморишта;

- усклађивање положаја Брзе саобраћајнице и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (водопривреде, електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;

- смањење негативних утицаја пута на животну средину у ширем заштитном појасу и зони његовог утицаја (посебно на водоакумулацију Гружа, као и делове насеља у непосредном контакту);

- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља (грађевинског подручја) и поред зона под заштитом;

- очување и унапређење природних, културних и других вредности у коридору;

- пејзажно уређење трасе и објеката пута, очување карактера предела у коридору и на подручју Просторног плана;

- очување и заштита регионалних и локалних изворишта водоснабдевања и квалитета воде у водотоцима у коридору и зони његовог утицаја;

- омогућавање остварења одрживог развоја пољопривредне производње у зони утицаја коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;

- услаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште;

- развој туризма прилагођеног потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања.

Основни задаци у изради Просторног плана су:

- резервисање простора за објекте Брзе саобраћајнице и утврђивање услова и мера за заштиту и рационално коришћење простора у заштитним појасима;

- ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између пута (коридора), осталих површина посебне намене и непосредног окружења;

- обезбеђење услова за квалитетно саобраћајно повезивање насеља, постојећих и планираних привредних комплекса и зона са државним путем и за развој других саобраћајних праваца који омогућавају повећање квалитета доступности и повезаности насеља и активности у његовим заштитним појасима и зони утицаја;

- утврђивање смерница и основа за измену и допуно важећих и израду нових планских документа, као и даљу разраду на нивоу техничке документације;

- боље позиционирање Крагујевца, Чачка и Краљева са могућношћу просторне интеграције примарних и секундарних појасева развоја;

- детаљна регулациона разрада планских решења и утврђивање смерница Просторног плана за директну имплементацију, на основу којих се могу издати локацијски услови. Ови елементи за директну имплементацију су неопходни за дефинисање просторне, технолошке или функционалне везе коридора Брзе саобраћајнице са непосредним окружењем, као и положај и правила уређења, грађења и коришћења објеката и површина у коридору. У ове објекте спадају: деонице пута, функционални пратећи садржаји и пратећи садржаји за потребе корисника пута за које је урађена пројектно-техничка документација на нивоу идејног решења.

## 2.3. КОНЦЕПЦИЈА РЕШЕЊА СИСТЕМА БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ

Планиране активности на реализацији деонице Брзе саобраћајнице ИБ реда представљају функционално и технички усаглашен део ширег стратегијског одређења постизања већег степена функционалне интегрисаности планског подручја и његово саобраћајно повезивање са регионалним и међународним окружењем.

Овим просторним планом површине потребне за изградњу Брзе саобраћајнице и формирање коридора са заштитним појасима утврђују се на основу следећих критеријума: задовољење просторних услова за смештање и изградњу планиране саобраћајнице; утврђивање заштитног безбедносног растојања осталих намена и активности у простору ради њихове заштите од негативних утицаја објеката пута на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења; и обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији објеката пута од негативних утицаја из окружења, у првом реду од непланске изградње, неконтролисаног одлагања отпада и других активности. Посебан акценат дат је безбедности, и то на начин да се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија.

Израдом и усвајањем Просторног плана обезбеђени су неопходни плански и просторни услови за повезивање коридора X (аутопут E-75), посредно и Коридора VII (река Дунав), са тзв. „Моравским коридором”, односно аутопутским правцем A5 (E-761), чиме се на даље повезује планско подручје и са међународним окружењем.

Поред бољег повезивања са непосредним и ширим међународним окружењем, најзначајнији интрарегионални ефекти реализације коридора огледају се у побољшању регионалне позиције у домену приступачности (аеродром „Морава”) и у саобраћајном растеређењу урбаних подручја (обилазница око Крагујевца).

Планирана траса Брзе саобраћајнице укупне дужине 36 km почиње од планиране петље (денивелисане раскрснице) „Драгобраћа” (обилазница града Крагујевца), пружа се ка западу и југозападу обилазећи подручје водоакумулације „Гружа”, укршта се са постојећим државним путем ИБ реда број 380 (планирана петља „Кнић”), укршта се са постојећим државним путем ИБ реда број 46 (планирана петља „Бумарево Брдо”), укршта се са постојећим државним путем ИБ реда број 22 (планирана петља „Мрчајевци”) и даље ка југу спаја петљом „Катрга” са државним путем IA реда A5 (E-761).

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

Због потребе униформисања елемената попречног профила на целој траси, уз уважавање прописаних параметара из важећег Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута, приликом израде планских решења примењиваће се следећи основни технички елементи: ширина возне траке 4 x 3,50 m; ширина ивичне траке 4 x 0,50 m; ширина разделне траке минимум 1 x 4,00 m; ширина банке минимум 2 x 2 m; ширина уливно/изливне траке 3,50 m; ширина додатне траке на нагибима 3,50 m. На деловима трасе где се планира изградња сервисних саобраћајница биће планиран коловоз сервисне саобраћајнице од 4 m. Наведени технички елементи планиране Брзе саобраћајнице су прелиминарног карактера, биће предмет анализе и могу бити промењени током израде Идејног пројекта Брзе саобраћајнице.

Предметна деоница Брзе саобраћајнице се може поделити на поддеонице. Доминантна функција саобраћајнице на подручју насеља јесте вођење транзитних токова и преко денивелисаних раскрсница повезивање путне мреже насеља са путем. Положај денивелисаних раскрсница (петљи) је усклађен са функционалним рангом пута са једне, и потребама развоја насеља и привреде, са друге стране. При томе је коришћен принцип планирања што је могуће мањег број чворишта, док се саобраћајне потребе стамбених, привредних и пољопривредних објеката и зона разрешавају по потреби развијањем паралелних сервисних саобраћајница.

Планска решења трасе Брзе саобраћајнице су базирана и на следећем:

- постојеће урбане садржаје са постојећом оријентацијом приступа на предметни пут организовати повезивањем на сервисне саобраћајнице, а сервисне саобраћајнице водити до чворишта ради повезивања на планирану Брзу саобраћајницу;

- на деловима трасе са изразито пољопривредном наменом површина и у зависности од оријентације парцела и просторног размештаја постојећих атарских путева, обезбедити у оквиру граница јавне површине (путног појаса) додатне просторе за сервисне саобраћајнице или атарске путеве који ће се повезивати на постојећу мрежу. Поред тога пажљивом разрадом осовине и нивелете омогућити денивелације у односу на постојеће категориране или некатегорисане саобраћајнице, где год је то могуће;

- Приликом повезивања денивелисаних раскрсница на постојећу мрежу преко површинских чворишта, предност давати решењима кружних раскрсница.

#### 2.4. РЕГИОНАЛНИ ЗНАЧАЈ КОРИДORA БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ И ФУНКЦИОНАЛНЕ ВЕЗЕ

Према Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године приступачност територије Републике Србије и њених регионалних целина представља један од кључних критеријума за мерење успешности просторног развоја и један је од најважнијих индикатора за одређивање просторних аспеката саобраћајних система.

Добра приступачност саобраћајној инфраструктури подразумева координирани развој саобраћајних система и предуслов је побољшања услова за равномеран економски и социјални развој, остваривање уравнотеженог регионалног развоја и полицентричног система урбаних центара. Повећање приступачности треба да прати умрежавање функционалних урбаних подручја. Токови људи, добара и капитала кретаће се ка великим центрима и њиховим функционалним подручјима, међу којима је процењено да ће Београд да се развија у европски МЕГА 3 центар, Ниш и Приштина као центри међународног значаја, Крагујевац, Краљево и Чачак као центри државног значаја, а Кнић као мањи урбани центар.

Крагујевац је идентификован међу градовима који имају капацитет да прерасту у „чворишта” са значајним утицајем на развој окружења, или је државни/национални интерес да подстакне њихов развој у том правцу. Функционално урбано подручје Крагујевца обухвата, поред територије града, територије општине Кнић, Баточина и Рача. Мањи рубни делови територије општине Кнић су обухваћени функционалним урбаним подручјима Краљево и Чачка. Идентификоване су развојне осовине формиране дуж постојећих и планираних саобраћајних коридора, међу којима; Великоморавска развојна осовина I ранга на правцу постојећег аутопута Београд–Ниш; Западноморавска развојна осовина I ранга на правцу постојећег државног пута и планираног ауто-пута веза са коридором X – Крушевац–Краљево–Чачак–Ужице – граница Босне и Херцеговине; и развојна осовина II ранга на правцу планираног ауто-пута Пожега–Ариље–Ивањица–Сјеница – граница Црне Горе. Развојним осовинама I ранга обухваћени су урбани центри Крагујевац, Краљево и Чачак.

Нацртом Просторном плану Републике Србије од 2021. до 2035. године утврђено је да се урбана подручја Приштине и Ниша, урбаних центара у долини Западне Мораве (Ужице, Чачак, Краљево и Крушевац) и Крагујевца испољавају у форми агломерација – морфолошки и просторно-функцијски повезаних урбаних центара значајног функцијског капацитета, добре саобраћајне повезаности, али са угроженим демографским капацитетом услед дејства метрополског подручја. У примарне појасеве развоја сврстана је Великоморавска развојна осовина као део Коридора X,

Западноморавски појас на правцу дуж Западне Мораве, од Ужица ка Чачку, Краљево, Крушевцу и Коридору X и Крагујевачки појас на правцу од Баточине/Лапова ка Крагујевцу и Чачку/Краљево, као ипсилон крак од Коридора X, односно од Великоморавског појаса ка Западноморавском појасу.

Реализацијом планиране Брзе саобраћајнице IB реда од Крагујевца до везе са државним путем IA реда A5 (E-761) оствариће се виши квалитет саобраћајне повезаности урбаних центара државног значаја Крагујевца, Краљево и Чачка, као и виши квалитет приступачности њихових функционалних подручја и полицентричног урбаног развоја подручја обухваћеног изразом Просторног плана. Брза саобраћајница ће представљати део примарног појаса развоја, на правцу од Баточине/Лапова ка Крагујевцу и Чачку/Краљево, односно део крака од Великоморавског појаса (коридора X) ка Западноморавском појасу, пружајући боље позиционирање Крагујевца и могућност просторне интеграције примарних и секундарних појасева развоја. Тиме ће се допринети бољој повезаности развојних осовина I ранга Великоморавске и Западноморавске и преко њих са другим развојним осовинама II ранга. Подстаћи ће јачање просторно-функционалних веза свих урбаних центара на ширем подручју и у обухваћеним областима са Београдско-новосадском агломерацијом на северу, са Краљево, Крушевцем и трограђем Јагодина–Ћуприја–Параћин на истоку, као и јачање трансграничних веза са Подгорциом и луком Бар на југу и Сарајевом на западу, а посредно и са Скопљем и луком Солун на југоистоку.

Виши квалитет саобраћајне повезаности и приступачности урбаних центара и њихових функционалних подручја омогућиће интензивнији привредни и интеррегионални развој у правцу веће интегрисаности области у оквиру региона Шумадија и Западна Србија и овог региона са укупним простором Србије и међународним окружењем.

Подједнако значаја је очекивани допринос Брзе саобраћајнице развоју и интеграцији туристичке понуде у склопу туристичког кластера Средишња и Западна Србија. То ће се остварити интензивним развојем туринаг туристичког правца у Великоморавском и Западноморавском појасу развоја дуж постојећег и планираног аутопута и њиховим ефикаснијим интегрисањем са туринаг правцима ка међународним и националним градским туристичким центрима – Београду, Крагујевцу, Чачку, Краљево и Ужицу, као и Подгорици и Сарајеву. У непосредном окружењу, Брза саобраћајница ће допринети вишем квалитету доступности и конкурентности Крагујевца као града националног туристичког значаја и секундарног туристичког простора око Крагујевца и на правцу ка Краљево.

Полазећи од стратешких планских решења, Брза саобраћајница би допринела вишем квалитету доступности, конкурентности и бржем развоју примарне туристичке дестинације Шумадијске планине са доминантном летњом понудом, Крагујевца као примарном градском туристичком центру међународног и изразитијег националног значаја са целогодишњом понудом и Краљево као секундарном градском туристичком центру националног значаја са претежно целогодишњом понудом. Допринела би и вишем квалитету доступности, конкурентности и активирању бројних туристичких ресурса у непосредном окружењу коридора – еколошки значајних подручја (језеро Гужа), станишта врста и богатог непокретног културног наслеђа и предеоних целина у Крагујевцу и Краљево и њиховој околини.

За постизање очекиваних позитивних ефеката утицаја Брзе саобраћајнице на регионални, привредни и социјални развој и интегрисаност простора неопходно је побољшати квалитет капиларне путне мреже (остали државни путеви и општински путеви) и остварити планирано повезивање те мреже са Брзом саобраћајницом.

### 3. ПЛАНСКА РЕШЕЊА

#### 3.1 ПОЛОЖАЈ КОРИДORA БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ И ПЛАН РАЗМЕШТАЈА ПРАТЕЋИХ САДРЖАЈА

##### 3.1.1. Положај коридора Брзе саобраћајнице

Планирана траса Брзе саобраћајнице укупне дужине 36 km почиње од планиране петље (денивелисане раскрснице) „Драгобраћа” (обилазница града Крагујевца), пружа се ка западу и

југозападу, при чему највећим делом преузима функцију постојећег државног пута IB реда број 46. Поред преузимања транзитних саобраћајних токова, највећи значај планиране Брзе саобраћајнице јесте измештање транзитних токова изван грађевинског подручја општинског центра Кнић и зона санитарне заштите водоизворишта (водоакмулације) „Гружа”. Обилазећи подручје водоакмулације „Гружа” са северне и западне стране, траса се укршта са постојећим државним путем IB реда број 380 (планирана петља „Кнић”) и са постојећим државним путем IB реда број 46 (планирана петља „Бумбареве Брдо”). У крајњем јужном делу траса Брзе саобраћајнице се укршта, односно повезује саобраћајне токове, са постојећим државним путем IB реда број 22 (планирана петља „Мрчајевци”) и даље ка југу спаја петљом „Катрга” са државним путем IA реда A5 (E-761).

Због начина пружања планиране трасе Брзе саобраћајнице и односа са постојећом путном мрежом и грађевинским подручјима насеља, траса саобраћајнице је условно подељена на три деонице:

– деоница 1 (km 0 + 000 – km 23 + 150) – почиње од планиране петље (денivelисане раскрснице) „Драгобраћа” (обилазница града Крагујевца), са доминантном функцијом измештања транзитних токова изван грађевинског подручја општинског центра Кнић и зона санитарне заштите водоизворишта (водоакмулације) „Гружа”, и пружа се до укрштања са постојећим државним путем IB реда број 46 (планирана петља „Бумбареве Брдо”);

– деоница 2 (km 23 + 150 – km 32 + 000) – почиње од планиране петље „Бумбареве Брдо”, има доминантну функцију повезивања саобраћајних токова са постојећим државним путем IB реда број 46 и постојећим државним путем IB реда број 22, и пружа се до укрштања са постојећим државним путем IB реда број 22, односно планиране петље „Мрчајевци”;

– деоница 3 (km 32 + 000 – km 35 + 955) – почиње од планиране петље „Мрчајевци”, има доминантну функцију повезивања саобраћајних токова Брзе саобраћајнице, постојећег државног пута IB реда број 22 и државног пута IA реда A5 (E-761, у фази извођења), и пружа се до завршне станице km 35 + 955, односно планиране петље „Катрга”.

Наведена подела трасе Брзе саобраћајнице на три деонице је условна и дефинисана само за потребе израде овог плана. У даљим фазама израде техничке документације за Брзу саобраћајницу, а у складу са техничким карактеристикама, могуће је другачија подела трасе на деонице.

Због конфигурације терена и укрштања са водотоковима и саобраћајницама, планиран је већи број мостова и тунел (Табела 2.). Стационаре (дужине) мостова и тунела су дефинисане оријентационо у овом плану и могуће их је променити у даљој разради техничке документације, а у обухвату регулационе линије (путног и водног земљишта) дефинисаног овим планом. У даљој изради техничке документације могуће је пројектовати и додатне путне објекте у обухвату планираног путног земљишта (регулационе линије).

Табела 2. Објекти пута

Редни број	Објекат	Стационажа (km)
<b>Деоница 1 (km 0 + 000 – km 23 + 150)</b>		
1.	мост преко водотока	0 + 188 – 0 + 294
2.	мост преко локалног пута	0 + 464 – 0 + 494
3.	мост преко водотока и локалног пута	0 + 949 – 1 + 105
4.	мост	1 + 497 – 1 + 603
5.	мост	1 + 808 – 2 + 187
6.	тунел	2 + 230/280 – 2 + 870/915
7.	мост	2 + 914 – 3 + 131
8.	мост преко водотока	3 + 772 – 4 + 120
9.	мост преко водотока	6 + 152 – 6 + 186
10.	мост преко локалног пута	7 + 735 – 7 + 765
11.	мост преко водотока	8 + 620 – 8 + 648
12.	мост преко водотока	11 + 627 – 11 + 663
13.	мост преко водотока	13 + 164 – 13 + 192
14.	мост преко водотока	14 + 833 – 14 + 861
15.	мост преко водотока	17 + 235 – 17 + 293
16.	мост преко водотока	18 + 697 – 18 + 725
17.	мост преко локалног пута	19 + 768 – 19 + 796

Редни број	Објекат	Стационажа (km)
18.	мост преко локалног пута	21 + 026 – 21 + 128
19.	мост	22 + 296 – 22 + 368
<b>Деоница 2 (km 23 + 150 – km 32 + 000)</b>		
20.	мост преко водотока	24 + 520 – 24 + 771
21.	мост преко водотока	24 + 952 – 25 + 035
22.	мост преко локалног пута	25 + 337 – 25 + 556
23.	мост преко водотока	29 + 587 – 29 + 626
24.	мост преко водотока	30 + 168 – 30 + 201
25.	мост преко локалног пута	30 + 482 – 30 + 501
26.	мост преко локалног пута	31 + 048 – 31 + 065
<b>Деоница 2 (km 32 + 000 – km 35 + 955)</b>		
27.	мост преко водотока	31 + 628 – 31 + 660
28.	мост преко локалног пута	34 + 460 – 34 + 540
29.	мост преко водотока	34 + 665 – 34 + 700
30.	мост преко водотока	35 + 150 – 35 + 210

### 3.1.2. Размештај пратећих садржаја у коридору Брзе саобраћајнице

Пратећи садржаји Брзе саобраћајнице деле се на:

1) функционалне садржаје путног саобраћаја за одржавање, управљање и обезбеђење бржег, сигурнијег, удобнијег и поузданијег транспорта робе и људи на путу, и могу бити базе за одржавање пута и објекти контроле и управљања;

2) пратеће садржаје за потребе корисника у саобраћају – паркиралишта и одморишта (уз могућност изградње станице за снабдевање погонским горивом – бензинске станице).

Основни критеријуми за локацију пратећих садржаја у коридору пута јесу: задовољење основних захтева безбедности саобраћаја – неповољним се сматрају све локације на петљи и у непосредној близини петље и раскрсница; комфор корисника пута и пратећег садржаја – локација пратећег садржаја не сме да представља место „насилног” успорења на путу; и могућност фазне реализације пратећег садржаја у зависности од пораста саобраћаја и неопходних реконструкција.

На једној локацији може бити по правилу једна доминантна функција пратећег садржаја са појединим допунским, компатибилним садржајима са више корисника, са једном излазном саобраћајницом са пута и једном излазном саобраћајницом на пут.

Стационажа одређеног садржаја представља стационачу на средини дужине у односу на излив и улив са пута.

У изградњи пратећих садржаја у коридору Брзе саобраћајнице препоручује се поштовање принципа: био-климатске архитектуре и еколошких критеријума са малим степеном утицаја на средину; коришћења обновљивих извора енергије и напредних техника градње које користе сунце за грејање и ветар за климатизацију, као и локалне грађевинске материјале; уклапања у пејзаж и др.

#### Функционални пратећи садржаји

Базе за одржавање пута имају основну улогу сервисирања свих потребних радова зимског и летњег одржавања пута, а комплементарни су им и објекти у функцији информатике (телефонске везе, регулисање и контрола саобраћаја и сл.).

Овим просторним планом утврђен је положај базе за одржавање пута „Бумбареве Брдо” на стационажи km 23 + 150 у обухвату путног појаса дефинисаног за потребе изградње петље „Бумбареве Брдо”.

Базе за одржавање пута се могу формирати и на другим локацијама, по потреби, у обухвату путног земљишта одређеног овим просторним планом (у близини петљи или раскрсница). Делови трасе предметне Брзе саобраћајнице се могу одржавати и из база за одржавање пута лоцираних изван обухвата овог просторног плана.

Критеријуми за избор локације базе за одржавање пута су близина насеља, могућност опремања комуналном инфраструктуром, еколошка погодност, могућност манипулисања возила (петље, раскрснице) и површина од 1 до 2 ha и др.

У циљу обезбеђивања сталне проходности и безбедности пута, база за одржавање има следеће основне функције:

– редовно одржавање коловоза и њему припадајућих површина (укључујући мање поправке коловоза) и објеката, као и одржавање саобраћајне сигнализације и путне опреме;

– зимско одржавање, које пре свега представља чишћење снега и посипање соли, како би се тиме обезбедила проходност пута;  
 – свакодневне редовне прегледе коловоза и објеката;  
 – интервенције у ванредним околностима, као што су „шпиц“ у саобраћају и саобраћајне несреће;  
 – вођење и надзор над саобраћајем.

Поред наведених радова, у бази за одржавање предвиђени су и остали радови на одржавању, који се не односе директно на одржавање и надзор над путевима, као што су одржавање возила и опреме.

Објекти и службе контроле и управљања саобраћајем, који имају основну намену надгледања одвијања саобраћаја, полицијске контроле (станице), информационог центра и пружања помоћи (пункта), уобичајено се лоцирају код база за одржавање пута у зависности од њиховог ранга. Локације објеката контроле и управљања могу се, у складу са техничком документацијом и програмом развоја ЈП „Путеви Србије“, одредити и у оквиру осталих функционалних садржаја у коридору пута, односно на другим местима у планираном путном појасу.

#### *Праћећи садржаји за кориснике*

Паркиралишта имају основну функцију обезбеђења сигурног и комфорног путовања, у првом реду одмора и допунску функцију промоције туризма у окружењу. Имају површину 1,5–3 ха и служе за краће задржавање и предаха путника (15–30 мин.). У коридору пута могуће је формирати паркиралиште у појасу пута, као фазу у реализацији планираног одморашта.

Одмораште има основну функцију обезбеђења сигурног и комфорног путовања, у првом реду одмора путника. Има површину 1,5–3 ха и подразумева дуже задржавање корисника пута (30–90 мин.). На локацији одморашта су раздвојене површине за паркирање путничких возила, аутобуса, теретних возила и ако постоји потреба туристичких возила. Оно садржи све програме паркиралишта, станицу за снабдевање горивом, као и јавни телефон, осветљење и по потреби ресторани, продавнице и др. Слободне површине су предвиђене за одмор и краћу рекреацију корисника пута.

У коридору брзе саобраћајнице планирана су два паркиралишта:

– паркиралиште „Брњица“ на стационажи km 7 + 100 обострано;  
 – паркиралиште „Бресница“ стационажи km 28 + 350 обострано.

У коридору Брзе саобраћајнице планирано је једно обострано одмораште „Језеро“ на стационажи km 16 + 100.

### 3.2. ПЛАН ВЕЗА БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ СА ОКРУЖЕЊЕМ

Вега Брзе саобраћајнице са окружењем оствариваће се путем петљи (денivelисаних раскрсница), а остале путне мреже преко денivelисаних укрштања.

Основни критеријуми за планирање веза Брзе саобраћајнице јесу: обезбеђење веза с постојећим путевима на местима укрштања и са саобраћајно најфреквентнијим путевима I и II реда или јавним општинским путевима, уз коришћење алтернативних путних праваца; и обезбеђење везе са градским и општинским центрима у окружењу коридора, по могућности на месту постојећих укрштања са правцима главних градских – насељских саобраћајница и обилазница.

#### 3.2.1. Петље

Овим просторним планом утврђен је положај следећих планираних петљи (денivelисаних раскрсница), и то:

– петља „Књић“ на стационажи km 12 + 000, у функцији везе са постојећим државним путем ИБ реда број 380 и општинским центром Књић у правцу југа, као и посредно са општинским центром Горњи Милановац у правцу северозапада;

– петља „Бумбарско Брдо“ на стационажи km 23 + 150, у функцији везе са постојећим државним путем ИБ реда број 46 и општинским центром Књић у правцу североистока и насељем Мрчајевци у правцу југозапада;

– петља „Бресница–Мрчајевци“ на стационажи km 32 + 000, у функцији везе са постојећим државним путем ИБ реда број 22 и посредно са градовима Чачак у правцу запада и Краљево у правцу истока, као и у функцији везе Аеродрома „Морава“ на планирану Брзу саобраћајницу и Моравски коридор;

– петља „Катрга“ на завршној стационажи km 35 + 955, у функцији повезивања планиране Брзе магистрале са државним путем IA реда A5 (E-761), односно тзв. „Моравским коридором“.

#### 3.2.2. Денивелисана укрштања

Денивелисаним укрштањима обезбеђује се квалитетно повезивање и проходност мреже осталих државних и локалних путева на подручју коридора Брзе саобраћајнице и његовог непосредног и регионалног окружења.

Размештај планираних денivelисаних укрштања се утврђује полазећи од следећих критеријума:

– задржавањем постојећих траса свих државних и јавних општинских путева и њиховог денivelисаног укрштања са Брзом саобраћајницом;

– обезбеђењем денivelисаног укрштања за некатегорисане општинске путеве (атарске путеве – пољски и шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског пута на дистанци од око 500 m дужине, у ком случају се обезбеђује изградња деонице некатегорисаног општинског пута (сервисне саобраћајнице) до погодног места за укрштање;

– размештањем денivelисаних укрштања јавних и некатегорисаних општинских путева са државним путем обезбедиће се удаљеност суседних укрштања која је већа од 1 km, а мања од 4 km;

– предност ће имати подвожњаци, док ће остали надземни водови (водопривредни, енергетски и др.) бити проведени испод трасе у случају да то диктирају локални услови (структура тла, рељеф, итд.) и у случају да је наведено техничко решење прихватљиво за субјект у чијој је надлежности надземни вод;

– димензионисање надвожњака локалних путева преко Брзе саобраћајнице и надвожњака Брзе саобраћајнице преко другог државног пута омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације), за двосмерни саобраћај, уз минималну висину од 4,5 m и ширину од 6 m;

– димензионисање надвожњака локалних путева преко Брзе саобраћајнице омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације), за двосмерни саобраћај, уз минималну висину од 3,5 m и ширину од 6 m;

– пропусти – мостови (за премошћавање водотока, сувих долина и депресија) предвидеће се по могућству као вишенаменски, са могућношћу коришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи;

– инсталације и водови, који су положени уз постојећи државни пут и пругу, сместиће се ван путног или пружног појаса, а уколико не постоји адекватно решење за њихово измештање, инсталацијама и водовима обезбедиће се посебне мере приступа и заштите.

Денивелисана укрштања дефинисана овим планом (Табела 3.) су прелиминарна. У даљим фазама израде техничке документације могуће је кориговати решења у обухвату путног појаса, односно могуће је променити тип денivelисаног укрштања (надвожњак/подвожњак).

**Табела 3.** Денивелисана укрштања на коридору Брзе саобраћајнице

Бр.	Тип укрштања са планираном трасом	Укрштање/веза	КО	Општина/Град	Стационажа (km)
1.	подвожњак	локални пут	Ђурисело	Крагујевац	0 + 480
2.	подвожњак	локални пут	Ђурисело	Крагујевац	1 + 090
3.	изнад тунела	локални пут	Вучковица	Књић	2 + 430
4.	изнад тунела	локални пут	Вучковица	Књић	2 + 600
5.	надвожњак	локални пут	Вучковица	Књић	3 + 560
6.	надвожњак	локални пут	Вучковица	Књић	5 + 370
7.	подвожњак	локални пут	Брњица	Књић	7 + 750
8.	надвожњак	локални пут	Драгушица	Књић	10 + 123
9.	надвожњак	локални пут	Топоница	Књић	13 + 770
10.	надвожњак	локални пут	Кусовац	Књић	15 + 470
11.	надвожњак	локални пут	Радмиловић	Књић	16 + 630
12.	надвожњак	локални пут	Радмиловић	Књић	17 + 685
13.	подвожњак	локални пут	Бумбарско Брдо	Књић	19 + 780
14.	надвожњак	локални пут	Претоке	Књић	20 + 690
15.	подвожњак	локални пут	Бумбарско Брдо	Књић	21 + 085

Бр.	Тип укрштања са планираном трасом	Укрштање/ веза	КО	Општина/ Град	Стационажа (km)
16.	надвожњак	државни пут IB	Претоке	Кнић	22 + 010
17.	надвожњак	локални пут	Гунцати	Кнић	24 + 270
18.	подвожњак	локални пут	Бресница	Чачак	25 + 490
19.	надвожњак	локални пут	Бресница	Чачак	25 + 940
20.	надвожњак	локални пут	Бресница	Чачак	27 + 625
21.	подвожњак	локални пут	Бресница	Чачак	30 + 490
22.	подвожњак	локални пут	Бресница	Чачак	31 + 050
23.	надвожњак	државни пут IB	Бресница	Чачак	32 + 250
24.	подвожњак	локални пут	Катрга	Чачак	34 + 505

### 3.2.3. Паралелни алтернативни путни правац

Функцију алтернативног путног правца планираној Брзој саобраћајници има постојећи државни пут IB реда број 46 од града Крагујевац (обилазница) до насеља Мрчајевици (државни пут IB реда број 22).

Основне функције алтернативног путног правца су:

- обезбеђење алтернативног саобраћајног правца у близини коридора, ради омогућавања обављања дела саобраћаја на овом правцу;
- пријем саобраћаја са попречних путних правца и усмеравање на Брзу саобраћајницу преко најближих петљи;
- повезивање државних путева I и II реда и општинских путева и задовољење локалних саобраћајних потреба.

Полазећи од основних функција, положај коридора алтернативног путног правца утврђен је применом следећих критеријума: (а) да се налази у близини коридора планиране Брзе саобраћајнице и (б) да повезује градске и општинске центре и већа насеља у окружењу коридора.

## 3.3. УТИЦАЈ КОРИДОРА БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ НА ПРИРОДУ, НЕПОКРЕТНА КУЛТУРНА ДОБРА, ЖИВОТНУ СРЕДИНУ И МЕРЕ ЗАШТИТЕ

### 3.3.1. Заштита природе и природних добара

У коридору Брзе саобраћајнице, односно у обухвату Просторног плана, нису регистрована природна добра која сходно одредбама Закона о заштити природе („Службени гласник РС”, бр. 36/09, 88/10, 91/10 – исправка, 14/16, 95/18 – др. закон и 71/21) имају статус заштићеног подручја или подручја у поступку заштите.

У ширем окружењу Просторног плана, односно на подручју катастарских општина кроз које пролази коридор Брзе саобраћајнице, налази се део национално значајног подручја за птице (ИВА), површине око 4040 ha, које је под називом „Акумулација Гружа” уврштено под редним бројем 36 у списак еколошки значајних подручја (ЕЗП) Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10). Под истим именом, то подручје је 2020. године (на предлог Друштва за заштиту и истраживање птица Србије) добило статус међународно значајног ИВА подручја у окриљу програма Bird Life International. ИВА подручје обухвата, осим самог вештачког језера формираног у долини Груже и приобални појас местимичне ширине до 2 km, алувијалну раван Борачке реке и сам Борачки крш, заштићен као споменик природе на локалном нивоу. На подручју је регистровано око 200 врста птица од којих су преко 80 врста гнездариче. Представља миграторну станицу, посебно значајну у зимском периоду, у којој се повремено окупља и 10.000 јединки птица водених станишта. Посебно значајне и ретке врсте су ђубаста гњурац, вивак, водамар, виноградска стрнадица, орлово белоопан, рибар и кликташ, барски петлован, црна рода и др. Инфраструктурни коридор пролази кроз наведено ИВА подручје, пресецајући долину Борачке реке и њене падине на дужини 4260 m и обухвата површину око 72 ha.

На подручју Просторног плана није индиковано постојање станишта значајних врста (биљака и птица) и (типова) станишта од приоритетног значаја за заштиту.

У геоморфолошком погледу, коридор Брзе саобраћајнице се пружа између алувијалне равни са леве стране Западне Мораве у

селу Катрга, преко ниског развођа код Бумбаревог Брда до широке Гружанске долине у којој је формирана водоакмулација, при чему је обилази са узводне, северозападне стране и наставља побрђем на развођу Груже и Лепеннице, у чијој се долини завршава у селу Ђурисело. Терен је са малим висинским распоном (210–350 m н.в.) и благим нагибима, претежно изграђен од неогених језерских седимената (кластита и глина), мање терцијарних еруптива (пирокластита, дацита, андезита и кварцлатита) и кредног флиша (пешчара, лапораца и кречњака), а у долинима Западне Мораве и Груже и од речних алувијалних и терасних седимената. Од значајнијих водотока (са сталним протоком) траса Брзе саобраћајнице премошћава корита Борачке и Топоничке реке и Груже.

У педолошком покривачу на траси Брзе саобраћајнице највише су заступљена еутрична камбисол земљишта (гајњаче), затим смонице (вертисол), а мање дистрични камбисол (кисело смеђе земљиште), псеудоглеј и земљишта на речном наносу (флувисол). Земљиште је доминантно пољопривредно, његов бонитет је доста висок а плодност респективна.

Предео обухваћен коридором Брзе саобраћајнице антропогено је снажно измењен, односно култивисан пољопривредном делатношћу и изградњом стамбених, привредних, инфраструктурних и других објеката. У границама коридора односно подручја Просторног плана, пољопривредно земљиште заступљено је са 72,9% површина (око 453 ha), под шумом је 11,6% (око 72 ha), жбунаста вегетација обухвата 8,3% (51 ha), травне површине (око 35 ha) су на 5,6%, а тзв. вештачке (претежно изграђене) површине (6,27 ha), гола земљишта (3,57 ha) и водене површине (0,18 ha) заузимају заједно свега 1,6% подручја.

Шуме су сведене на изоловане храстове забране (са цером, сладуном/крупном границом/, мање лужњаком, пољским јасеном, кленом и низом других врста дрвећа и жбуња, укључујући и шумске дивље воћкарнице, примешаног у храстове шуме). Местимично су заступљене и шикарасте формације ниског дрвећа, жбуња и трња у врзинама на међама парцела и на обалама речица и потока, где има топола, јасика, врба и јова. Поједини шумарци, посебно у заклоњеним уским долинама потока и на стрмијим странама долина речица и потока не представљају храстове забране већ деградирани састојине (са буквом, грабићем, црним грабом, јасеном, цером и багремом). Од 56 засебно идентификованих и картираних шумских површина, 22 су мање од 0,5 ha (од тога њих 11 су мање од 10 ари), 15 је између 0,5 и 1ha, 17 у распону 1-5 ha, док су 2 између 5 и 10 ha. Само на деоницама пута кроз катастарске општине Ђурисело, Вучковица и Бресница задржали су се нешто већи шумски комплекси појединачне површине преко 10 ha.

Планирани путни појас прелази преко површина обрасталих шумском и жбунастом вегетацијом на дужини око 6,8 km (на 18,9% дужине пута). У путном појасу нема стабла ширине крошње веће од 10 m, нити старих, репрезентативних и у другом погледу значајних примерака дендрофлоре. Једини изузетак је стабло хрста већих димензија, пречника крошње око 25 m, које се налази крај потока Вољавча, недалеко од саставака са Бресничком реком, на к.п. број 4355/2, КО Бресница. Стабло односно дебло је удаљено од осе пута око 18 m. Препоручује се да се стабло сачува, односно не сече, а могућност спровођења ове препоруке провериће се у току израде техничке документације и студије утицаја на животну средину.

Државне шуме у ширем окружењу захватају свега 100 ha (око 1,6%), на деловима катастарских општина Драгобраћа, Ђурисело, Голочело и Драгушница, и уређене су у оквиру ГЈ „Гружанско-Лепенничко-Јасеничке шуме” којом газдује ШГ „Крагујевац”.

У границама Просторног плана, на земљишту које није планирано за изградњу, максимално ће се очувати постојећа намена површина и природне карактеристике подручја, као и пољопривредне, еколошке, рекреативне и пејсажно-естетске функције ораница, башта, воћњака, шума, група и појединачних стабала дрвећа, живица, кошаница и других травних површина. Планско подизање зелених појасева поред пута одвијаће се тако да се што верније репродукује садашња, питома, лепа и привлачна предеолика подручја. Препоручује се формирање и одржавање вишеспратног (смена дрвореда, жбуња и травних површина) и вишефункционалног заштитног зеленила, од претежно аутохтоних врста које имају густу и добро развијену крошњу, отпорних на аерозагађење, са израженом функцијом заштите од ветра и средњег и високог домаће заштите од буке. Као декоративне врсте могу се користити и

неинвазивне и неалергене егзоте, уз избегавање познатих алохтоних инвазивних врста дрвећа и жбуња (јасенолисни јавор или негундовац, багремац, багрем, кисело дрво, амерички јасен, пенсилвански јасен, амерички копривић, ситнолисни или сибиски брест, сремза, касна сремза и др.).

При регулацији водотока предност дати тзв. природном уређењу и биотехничким мерама, са што мање видљивог бетона, камена и геометријски правилних линија. Мостове и надвожњаче планирати и пројектовати тако да простори испод њих могу бити у функцији несметаног кретања акватичних организама и еколошких пролаза за друге животиње. Гнезда ретких и угрожених врста птица не смеју се уништавати и оштећивати, а уколико се то не може избећи, онда их благовремено изместити на другу локацију.

Планска решења не индикују непожељне промене стања природе, односно вредности живог света, геонаслеђа и предела. Планирани просторни развој основне намене подручја као саобраћајног коридора не изазива у значајном обиму и интензитету уништавање и нарушавање дивљих врста и њихових станишта, неповољне промене површина под природном и полуприродном вегетацијом, оштећивање морфолошких и хидролошких обележја. У том смислу овај просторни план јесте неопходни елемент усклађивања развојних активности са одрживим коришћењем природних ресурса, што је је један од циљева заштите природе. У току израде овог плана нису идентификовани могући значајни неповољни утицаји на природу у вези са реализацијом пројекта.

У спровођењу Просторног плана обавезна је примена мера заштите природних вредности, односно дивљих врста и њихових станишта, предела и геонаслеђа прописаних Законом о заштити природе и подзаконским актима, као и другим законима који регулишу заштиту и коришћење природних ресурса, пре свега шума, (ловне) дивљачи и рибљег фонда. Актом о условима заштите природе за еколошки значајно подручје (ИБА Акумулација Гружа) формално су потврђене мере заштите из Уредбе о еколошкој мрежи, без ближег одређивања елемената тог заштитног режима за релевантни део трасе коридора кроз ИБА подручје. Те мере, као и претходно наведене смернице и препоруке у вези заштите дивљих врста и уређења предела, детаљно ће се дефинисати у техничкој документацији, на основу услова Завода за заштиту природе Србије. Такође, студијом о процени утицаја изградње Брзе саобраћајнице на животну средину испитаће се могући ефекти изградње и функционисања саобраћајнице на врсте угрожених дивљих биљака и животиња и на значајна станишта која евентуално буду идентификована на коридору и у непосредној близини, као и утврдити конкретне мере њихове заштите и ближе мере заштите осталих природних вредности које се установе у појасу пута и његовом непосредном окружењу.

Сходно Закону о заштити природе, уколико се у току радова наиђе на геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност, извођач је дужан да о налазу обавести министарство надлежно за послове заштите животне средине у року од осам дана од проналаска и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе до доласка овлашћеног лица.

### 3.3.2. Заштита непокретних културних добара

У коридору Брзе саобраћајнице, односно у обухвату Просторног плана, не налазе се места, објекти и археолошка налазишта, који сходно Закону о културним добрима („Службени гласник РС”, бр. 71/94, 52/11 – др. закон, 99/11 – др. закон, 6/20 – др. закон и 35/21 – др. закон) и Закону о културном наслеђу („Службени гласник РС”, број 129/21) имају статус заштићеног непокретног културног добра.

У ширем окружењу Просторног плана налазе се четири утврђена (значајна) непокретна културна добра заштићена као споменици културе и 19 добара која уживају претходну заштиту, и то два евидентирана објекта градитељског наслеђа и 17 евидентираних археолошких локалитета (Табела 4.).

**Табела 4. Заштићена и евидентирана непокретна културна добра у ширем окружењу Просторног плана**

Катастарска општина	Редни број, назив и главна обележја	Врста и заштитни статус НКД
<b>ГРАД КРАГУЈЕВАЦ</b>		
Голочело	1. Пањевац, позни средњи век 2. Смрдан, средњовековна некропола 3. Основна школа, праисторија 4. Двориште М. Ристовића, средњовековна некропола	Евидентирани археолошки локалитет
<b>ОПШТИНА КНИЋ</b>		
Опланић	5. Гробљиште, 19. век 6. Гружа, антика 7. Циновско гробље, средњи век	Евидентирани археолошки локалитет
Топоница	8. Спомен кућа Крагујевачког партизанског одреда, Други светски рат 9. Стара кућа Радомира Лазовића, народно градитељство, 19. век 10. Стара школа, прва половина 20. века (1922)	Заштићено НКД – Споменик културе
Бечевица	11. Мрњина црква, остаци средњовековне цркве на сеоском гробљу 12. Клик, гвоздено доба	
Кусовац	13. Бубан, неолит 14. Нешковића брдо, неолит, антика	Евидентирани археолошки локалитет
Радмиловић	15. Антички локалитет (безимен), антика 16. Црквине, средњи век	
Бумбарско Брдо	17. Молитва, 19. век	
<b>ГРАД ЧАЧАК</b>		
Бресница	18. Црквени комплекс у Бресници, 19. век 19. Јелесијевића чардак, 19. век 20. Циновско гробље 21. Аниште	Евидентирани објекти градитељског наслеђа
Катрга	22. Крњине – Гушевац (већи део је у Мрчајевцима) 23. Поље/Толеџица	Евидентирани археолошки локалитет

Од добара која уживају претходну заштиту у обухвату Просторног плана налазе се археолошки локалитети Гружа у Опластићу и Поље (Галетица) у Катрги. Археолошки локалитет Гружа са налазима из античког периода, за које постоји интерес заштите, лоциран је на делу терена где коридор пресеца долину равну реке Груже у Опластићу, али није ближе просторно одређен. Локалитет Поље (потес на коме се налази у катастру је означен као Галетица, на ТК25 као Галетићи) није ближе временски одређен, али простор од интереса за истраживање и заштиту обухвата катастарске парцеле 785, 786/1 и 793/1 у КО Катрга, од којих је само четвртину парцеле 786/1 у границама овог плана, али ван путног појаса.

Наведени објекти градитељског наслеђа не смеју се уништити, оштетити или њихове функције онемогућити.

На основу археолошког рекогносцирања, односно детаљног површинског прегледа терена, предузеће се према потреби заштитна археолошка истраживања на два претходно наведена археолошка локалитета и њиховој непосредној околини, као и на другим деловима трасе пута у извођачком (путном) појасу, као и на позјамштима и депонијама земље и другог материјала. Археолошко рекогносцирање ће се спровести у току израде техничке документације, или у другој одговарајућој фази, а у склопу прибављања ближих услова чувања, одржавања и коришћења за потенцијално угрожене археолошке локалитете на траси пута, од надлежних завода за заштиту споменика културе. На основу рекогносцирања утврдиће се, између осталог, методе и обим неопходних заштитних археолошких истраживања.

На идентификованим археолошким локалитетима и другим местима где се врши уклањање земље, раде ископи, денивелација, насипи и други земљани и грађевински радови, без обзира на

дубину, инвестиционе активности се морају планирати и изводити уз повећане мере опреза, уз обезбеђење стручног надзора од стране археолога. Материјални остаци археолошких локалитета се не смеју уништавати нити на њима вршити неовлашћена прекопавања, ископавања и дубока зоравања, привремено или трајно депонирање земље, камена, смећа и јаловине. Ради обезбеђења транспарентности и ефикасног спровођења заштите културних добара, као и информисаности инвеститора и других учесника пројекта, неопходно је да установа надлежна и одговорна за заштиту културних добара утврди прецизне и детаљне локацијске карактеристике простора са евидентираним садржајима и вредностима од интереса за заштиту културних добара.

Средства за археолошко рекогносцирање терена, потребна заштитна истраживања, археолошки надзор и утврђивања услова и мера заштите обезбеђује инвеститор. Археолошка истраживања, сходно Закону о културним добрима, могу обављати научне установе и установе заштите, а археолошки надзор односи се на стално присуство археолога при земљаном ископу на утврђеним деоницама, идентификовање културних слојева и предмета (из праисторије и историјског времена) и подношење одговарајућих извештаја.

Основно планско решење коридора Брзе саобраћајнице не угрожава интегритет и вредности заштићених и евидентираних културних добара и генерално је прихватљиво у односу на циљеве очувања вредности културног наслеђа.

Обавезе инвеститора, извођача радова, установа заштите културних добара и надлежног министарства у односу на пописана непокретна културна добра изван коридора су утврђене Законом о културним добрима и нису предмет овог плана.

### 3.3.3. Утицај на животну средину и мере заштите

Заштита животне средине подразумева поштовање свих општих мера заштите животне средине и природе утврђених прописима. У том смислу се, на основу анализе и оцене стања животне средине и на основу процењених могућих утицаја, дефинишу смернице за заштиту животне средине.

Смернице за заштиту имају за циљ да идентификоване негативне утицаје на животну средину усмере у оквиру граница прихватљивости, а са циљем спречавања угрожавања животне средине и здравља људи. Оне служе и да би позитивни утицаји задржали такав тренд. Смернице за заштиту омогућавају развој и спречавају конфликте у простору што је у функцији реализације циљева одрживог развоја.

На основу резултата извршене вишекритеријумске анализе планских решења које су предвиђене планским документом, утврђују се смернице за заштиту животне средине које су дате за планирану Брзу саобраћајницу и пратеће садржаје, односно за оне објекте који по природи свог функционисања могу представљати значајне загађиваче.

#### Опште смернице

– Обавезно је скритично спровођење законске регулативе која се односи на заштиту животне средине и спровођење преузетих међународних обавеза које се односе на сектор саобраћајне инфраструктуре и сектор заштите животне средине;

– Обавезно је спровођење смерница за заштиту животне средине дефинисаних у Стратешкој процени утицаја и имплементираних у Просторни план и њихова детаљна резрада у процесу имплементације планског документа, односно кроз израду техничке документације и Студију о процени утицаја пројекта Брзе саобраћајнице на животну средину у складу са законском регулативом;

– Обавезно је спровођење мониторинга квалитета животне средине у складу са релевантном законском регулативом и Програмом праћења стања животне средине дефинисаним у Стратешкој процени утицаја;

– Обавезно је обезбеђивање надокнаде у складу са релевантним прописима власницима објекта који су директно угрожени реализацијом Брзе саобраћајнице (заузимање тј. уклањање објеката на траси будуће саобраћајнице и сл.);

– Обезбедити едукацију и учешће јавности у свим фазама реализације пројекта у сектору саобраћајне инфраструктуре.

#### Мере заштите ваздуха

За време извођења грађевинских радова потребно је спровести низ мера како би се негативни утицаји на квалитет ваздуха svelи на минимум:

– у циљу спречавања неконтролисаног разношења грађевинског материјала транспортним средствима потребно је спроводити чишћење возила пре изласка на јавне површине, као и обавезно прекривање или влажење материјала који се транспортује како не би дошло до његовог развејавања;

– по сувом и ветровитом времену спроводити редовно влажење површина са којим може доћи до развејавања прашине;

– обавезно обезбедити техничку исправност механизације, редовним (по потреби ванредним) техничким контролама норми емисије штетних гасова.

Уколико се у непосредној близини налазе угрожени објекти, пројектном документацијом је потребно предвидети следеће мере:

– формирање зелених заштитних шумских појасева, од различитих засада отпорних на загађење ваздуха;

– израда пројекта пејсажног решења за заштиту од загађења ваздуха у непосредној близини пратећих садржаја пута (паркиралишта, одмориште).

#### Мере заштите од буке

Претходном анализом утицаја на животну средину Брзе саобраћајнице урађеној за потребе Генералног пројекта, извршена је анализа утицаја саобраћајне буке. На основу прогнозираног саобраћајног оптерећења за будући путни правац и законом прописаног нивоа буке дефинисана је зона заштите од 100 m. За сва насеља и објекте који се налазе у овој зони, Просторним планом су предвиђене техничке мере заштите чија реализација мора бити предмет Идејног пројекта, односно Студије о процени утицаја пројекта на животну средину. Потребно је извршити моделовање саобраћајне буке и на основу резултата предвидети мере у току изградње и у току експлоатације, које су неопходне за умањење утицаја буке на околину.

У току извођења радова потребно је преузети следеће мере заштите:

– спроводити редован мониторинг буке у непосредној близини градилишта;

– захтевати од извођача радова да поштује мере ублажавања од буке;

– приликом извођења радова користити модерну опрему са пругушивачима буке (опрема која задовољава захтеве Директиве ЕС/2000/14);

– придржавати се уобичајних радних сати у току дана;

– у близини насеља рад са бучном опремом треба да буде ограничен, обавезна употреба заклона.

Пре пуштања Брзе саобраћајнице у функцију, а на основу локацијских услова, урадити техничку документацију за техничке мере заштите од буке унутар појаса пута (Пројекат за грађевинску дозволу техничких мера заштите од буке и Пројекат за извођење техничких мера заштите од буке), при чему обезбедити следеће мере заштите:

– на местима где долази до прекорачења саобраћајне буке, у близини насељених места и објеката, потребно је планирати техничке мере заштите – конструкције за заштиту од буке;

– конструкције за заштиту од буке морају задовољавати акустичне, конструктивне и визуелне карактеристике;

– конструкције је потребно димензионисати и реализовати за плански период од најмање десет година, са могућношћу етапне надоградње.

#### Мере заштите тла

Земљиште на подручју овог плана је релативно очувано од загађења и великим делом погодно за производњу хране. Ради заштите и спречавања неповољног утицаја на квалитет земљишта потребно је предузети следеће мере:

– ради заштите Брзе саобраћајнице од спирања и одроњавања, предвидети озелењавање травом, шибљем и другим аутохтоним растињем која не угрожава прегледност пута косина, усека, засека и насипа, као и друге косине у путном земљишту на локацијама где је то могуће и ако карактеристике терена то омогућавају;



– у циљу заштите пољопривредног земљишта, све радове и интервенције на изградњи планираног пута ограничити на коридор пута уз предузимање свих потребних мера превентивне заштите;

– хумусни материјал који ће бити скинут приликом изградње пута потребно је користити за хумузирање косина насипа. Начин и место његовог депоновања утврдити приликом израде техничке документације;

– приликом изградње избећи непотребно збијање тла;

– увести забрану отварања неконтролисаних приступних путева појединим деловима градилишта;

– све манипулације нафтом и њеним дериватима у току процеса градње, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања;

– сва амбалажа за уље и друге нафтне деривате сакупљати и односити на контролисана депоније извођача радова, са којих се контролисано односи преко овлашћеног комуналног предузећа;

– обавезно је паркирање машина само на уређеним местима;

– уколико дође до загађења тла уљем и нафтним дериватима, на тим местима обавезно се уклања део земљишта и односи на депонију предвиђену за такву врсту отпада;

– забрањено је прање машина и возила у зони радова;

– забрана прања миксера и одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван непосредне површине пута;

– за сва позајмишта и депоније израдити потребну техничку документацију (пројекти рекултивације);

– израдити контролисани систем одвођења атмосферских вода са коловоза до сепаратора за пречишћавање.

#### *Мере заштите вода*

Заштита вода и њихово коришћење остварује се у оквиру интегралног управљања водама спровођењем мера за очување површинских и подземних вода и њихових резерви, квалитета и количина. Воде се могу користити, а отпадне воде испуштати уз примену одговарајућег третмана, на начин и до нивоа који не представља опасност од загађивања. Мере заштите вода обезбеђују спречавање или ограничавање уношења у воде опасних, отпадних и других штетних материја, праћење и испитивање квалитета површинских и подземних вода, као и квалитета отпадних вода и њихово пречишћавање. Ради заштите и спречавања неповољног утицаја Брзе саобраћајнице на квалитет вода потребно је предузети следеће мере:

– на деловима трасе које тангирају санитарне зоне заштите водоизворишта „Оаза” и „Гружа”, доследно примењивати све одредбе Закона о водама („Службени гласник РС”, бр. 30/10, 93/12, 101/16, 95/18 и 95/18 – др. закон) и Правилника о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања („Службени гласник РС”, број 92/08);

– техничком документацијом предвидети решење обезбеђивања изворишта подземних и површинских вода и заштиту водоносних слојева од загађења;

– обавезно је очување квалитета површинских и подземних вода у складу са захтеваном класом квалитета, у складу са Уредбом о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС”, број 50/12);

– у близини водотокова користити само квалитетан материјал за насип, као што је шљунак без примеса земље или других нечистоћа;

– приликом израде техничке документације предвидети зоне од биљног покривача између саобраћајнице и водних тела;

– испуштена вода у реципијент квалитетом мора да одговара прописима у области управљања водама, што се доказује пројектом за водотокове и подземне воде;

– техничком документацијом предвидети заштиту од ерозије и седиментације;

– на местима укрштања пута са водотоком мора се обезбедити протицање меродавних рачунских великих вода грађењем пропуста и мостова;

– пут не сме прекинути водоносне слојеве, уколико пресеца техничком документацијом предвидети дренажни слој којим ће се сачувати континуитет водоносног слоја;

– одводњавање атмосферске воде мора да се обезбеди контролисаним систем одвођења атмосферских вода са коловоза до сепаратора за пречишћавање пре упуштања у реципијент;

– сви објекти који су у функцији Брзе саобраћајнице, ако испуштају отпадне воде у водоток (угоститељски објекти, административни, радионице, сервиси) морају обезбедити третман вода до друге категорије по свим параметрима дефинисаним категоријом водотокова;

– приликом пројектовања система за одводњавање отпадних вода са коловозне површине посебну пажњу обратити на местима укрштања пута са водотоковима ради спречавања директног изливања штетних материја у реципијенте;

– доношење акта који регулишу обим и временске интервале поступка контроле, чишћења и према потреби поправаке објектата одводњавања површинских вода и објектата за њихово пречишћавање;

– при регулацији водотока предност дати тзв. натуралном уређењу и биотехничким мерама, са што мање видљивог бетона, камена и геометријски правилних линија регулације.

#### *Мере заштите природних добара, флоре и фауне*

У фази изградње Брзе саобраћајнице потребно је спровести мере заштите како би се утицаји на флору и фауну посматраног простора минимизирали:

– градилиште организовати на минималној површини потребној за његово функционисање како би се избегло уништавање и нарушавање станишта, као и угрожавање дивљих врста;

– при избору локације водити рачуна да то не буде простор са израженим карактеристикама флоре и фауне како би се избегао непотребан губитак биотопа;

– није дозвољено мењати морфолошке и хидролошке особине подручја од којих зависи функционалног коридора дивљих врста;

– у случају да је у периоду припреме локације и извођења радова неопходно уклонити шумску вегетацију у одређеном обиму, неопходно је испланирати извлачење и складиштење дрвне масе, до њене предаје власнику (кориснику) земљишта са кога је вегетација уклоњена; обавезне су консултације са ЈП „Србијашуме” за свако евентуално уклањање шумске вегетације која је у надлежности/власништву овог предузећа;

– потребно је пројектом дефинисати локације евентуалних позајмишта земље, изворишта камена и локације за одлагање откривке (јаловине), коју након извршених радова треба искористити за санацију позајмишта;

– ограничити простор за манипулацију грађевинских машина током изградње пута;

– у случају да током радова на локацији дође до хаваријског изливања горива, уља и др. опасних и штетних материја и супстанци, неопходно је Пројектом за извођење предвидети благовремену евакуацију загађеног земљишта на место и под условима надлежне комуналне службе и тренутну санацију терена;

– сходно Закону о заштити природе, уколико се у току радова наиђе на геолошка и палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.) која би могла представљати заштићену природну вредност, налазач је дужан да о налазу обавести министарство надлежно за послове заштите животне средине у року од осам дана од проналаска и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе до доласка овлашћеног лица;

– очувати постојеће зелене површине дуж коридора планиране саобраћајнице и подизање нових зелених појасева у складу са предеоном карактеристикама подручја. Формирати и одржавати појасеве заштитног вишеспратног аутохтоног зеленила (дрвореди у комбинацији са жбуњем и зеленим површинама) од врста отпорних на аерозагађење, са израженом функцијом заштите од ветра и средњег и високог ефекта редукције буке;

– техничка решења реализовати у складу са Правилником о специјалним техничко-технолошким решењима која омогућавају несметану и сигурну комуникацију дивљих животиња („Службени гласник РС”, број 72/10). У изради пројектне документације дефинисати функционалне и/или мултифункционалне пролазе-пропусте за дивље животиње и друга решења;

– мостови су планирани и пројектовани тако да простори испод њих могу бити у функцији еколошких пролаза за животиње, а

посебно за несметано кретање акватичних организама (риба, гми-заваца, водоземаца, видри). Гнезда ретких и угрожених врста птица, посебно већа, не смеју се уништавати и оштећивати, нарочито у периоду од 20. фебруара до 15. јуна, а уколико се то не може избећи онда гнезда изместити на другу локацију.

#### *Мере заштите културног наслеђа*

Грађевинске и друге активности, посебно на местима где се врши уклањање земље, раде ископи, денivelација, насипи и други земљани и грађевински радови, без обзира на дубину, спроводити сходно Закону о културним добрима и мерама заштите које утврђује надлежни завод за заштиту споменика културе.

Прибављање и спровођење услова и мера истраживања, техничких мера и других радова на местима и објектима за које се на основу података надлежне установе или других сазнања претпоставља или зна да имају културне вредности, уређени су Законом о културним добрима, а посебно су значајне следеће обавезе инвеститора, извођача радова и установа заштите културних добара утврђене тим законом:

- уколико се у току грађевинских и других радова наиђе на археолошка налазишта и археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и обавести надлежни завод за заштиту споменика културе и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети, и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен;

- ако постоји непосредна опасност оштећења археолошког налазишта или предмета, надлежни завод за заштиту споменика културе привремено ће обуставити радове док се на основу овог закона не утврди да ли је односна непокретност или ствар културно добро или није;

- ако надлежни завод за заштиту споменика културе не обустави радове, радове ће обуставити Републички завод за заштиту споменика културе, односно Регионални завод за заштиту споменика културе Краљево;

- инвеститор је дужан да обезбеди средства за истраживање, заштиту, чување, публикавање и излагање добра које ужива претходну заштиту, које открије приликом изградње, до предаје добра на чување надлежној установи заштите;

- у складу са законом, на новооткривеним локалитетима могу се прописати ручни ископ, стални надзор или заштитна археолошка истраживања. Није дозвољено вађење и одвожење камена и земље са археолошких локалита пре окончања заштитних археолошких истраживања.

Ради обезбеђења транспарентности и ефикасног спровођења заштите културних добара, као и информисаности инвеститора и других носилаца развојних активности, неопходно је да установа надлежна и одговорна за заштиту културних добара, утврди прецизне и детаљне локацијске карактеристике простора/зона и објеката са заштићеним евидентираним културним вредностима и њихове непосредне околине од интереса за заштиту културних добара.

#### **3.3.4. Мере заштите од удеса и мере заштите у ванредним ситуација**

С обзиром на чињеницу да постоји вероватноћа удеса возила која транспортују опасне материје неопходно, је предвидети посебне мере заштите у таквим ситуацијама. Низ мера које су планиране у склопу опште заштите животне средине имају свој пун смисао и обезбеђују значајну поузданост читавог система и у случајевима хаваријских загађења. Насипи преко 5 m и мостови преко водотокова представљају најугроженија места на државни путу на којима постоји највећи ризик од загађења услед акцидента. Имајући у виду значај подручја кроз које пролази траса будућег Брзе саобраћајнице потребно је да предвиде мере превенције и мере санације.

Мере превенције су:

- обавезно предвидети техничке мере заштите у попречном профилу пута (заштитна ограда, попуњавајући слојеви, хидроизолациони слојеви);

- студијом процене утицаја на животну средину обавезно предвидети мере заштите у фази градње и у фази експлоатације;

- обавезно предвидети мере ограничења брзине за возила која превозе опасне терете које су предвиђене Законом о безбедности

саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/09, 53/10, 101/11 32/13 – УС, 55/14, 96/15 – др. закон, 9/16 – УС, 24/18, 41/18, 41/18 – др. закон, 87/18, 23/19 и 128/20 – др. закон) и Законом о транспорту опасне робе („Службени гласник РС”, бр. 88/10, 104/16 – др. закон, 83/18, 95/18 – др. закон и 10/19 – др. закон);

- потребно је планирати депоновање одређених количина сорбента и одговарајуће механизације у бази за одржавање пута.

Мере санације су:

- у фази планирања и пројектовања треба предвидети мере евакуације и неутрализације токсичних супстанци;

- у случају хаварије возила са опасним теретом (у прашкастом, грануларном, течном или гасовитом стању) саобраћај обавезно зауставити, пребацити на другу траку пута и послати захтев специјализованој служби у најближем месту или бази за одржавање, или Министарству унутрашњих послова, Сектор за ванредне ситуације;

- потребно је оганити истицање опасне материје;

- потребно је ограничити изливену течност на простор на који се излива;

- прикупљене материје третирати са посебним поступцима регенерације и њихово депоновање на специјализоване депоније;

- обавезна употреба специјалних сорбенса и других средстава за деконтаминацију терена и санирање последица на месту изливања опасних материја;

- уколико дође до загађења у границама и ван граница путног појаса обавезно применити методе ремедијације како земљишта тако и подземних вода уколико дође до контакта;

- техничком документацијом предвидети превентивне и оперативне мере заштите, реаговање и поступке санације за случај хаваријског изливања опасних материја у околину.

За превентивну заштиту од пожара, као и његово успешно елиминисање, примењиваће се Законом о заштити од пожара („Службени гласник РС”, бр. 111/09, 20/15, 87/18, 87/18 – др. закон и 87/18 – др. закон) и утврђене мере и критеријуми противпожарне заштите. Тунел представља најугроженији објекат од пожара па је, приликом израде техничке документације, потребно израдити Елаборат о заштити од пожара и прибавити у складу са Законом о заштити од пожара Сагласност на техничку документацију Министарства унутрашњих послова – Сектора за ванредне ситуације.

#### **3.4. УТИЦАЈ КОРИДORA БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ НА ФУНКЦИОНИСАЊЕ НАСЕЉА И РАЗВОЈ ПРИВРЕДЕ**

##### *Становништво и мрежа насеља*

На основу података последњег обављеног Пописа (2011. године), у ширем окружењу Просторног плана живело је 9.138 становника. То је за око 700 становника мање у односу на претходни Попис 2002. године. Просторним планом су обухваћени делови три јединице локалне самоуправе, са укупно 17 насеља у исто толико К.О., и то на територији: града Чачка (насеља: Бресница и Катрга); општине Кнић (насеља: Бечевица, Брњица, Бумбарево брдо, Вучковица, Гунцати, Драгушица, Кусовац, Опланић, Преток, Радмиловић, Рашковић и Топоница); и града Крагујевца (насеља: Голочело, Драгобраћа и Ђурисело). Од укупног броја становника на планском подручју, половина живи у 12 насеља општине Кнић, затим 26% у 3 насеља града Крагујевца и 24% у 2 насеља града Чачка.

Од насеља у обухвату Просторног плана, која су већином деполационог карактера, једино се у периоду 2002–2011. године по благом порасту броја становника издвајају Драгобраћа и Ђурисело, а под утицајем урбаног подручја Крагујевца, односно чињенице да су део његове урбане агломерације.

Процеси старења становништва, а пре свега негативан природни прираштај, основни су узроци деполационог тренда код насеља на овом простору. Старосна структура становништва је регресивног типа и представља одредницу свих малих насеља, па самим тим битно ограничава њихове могућности за популациони развук. У већини насеља у планском обухвату, изузев Драгобраће и Ђурисела, индекс демографског старења, тј. однос популације старије од 65 година и популације до 15 година старости износи више од 1,2 (у просеку 1,8), што указује на изразито старење. У насељима Преток и Бечевица, индекс старења је преко 4, што индицира велику концентрацију старог становништва.

Капацитет млађе популације за пресељење у оближње урбане центре Крагујевац и Чачак, као и миграције ка другим градовима у Србији, такође је у великој мери испошћен, и то пре свега због њиховог респективно мањег удела у укупном становништву на подручју Просторног плана (17,5%). Садашња социо-економска слика је додатно погоршана неравномерним развојем анализираних подручја у односу на окружење – ниским друштвеним производом, смањењем обима послова, порастом незапослености и другим чињеницама отежаних услова за привређивање и инвестирање.

У ширем окружењу Просторног плана нема градских насеља. Према величинској категорији, издвајају се два насеља са преко 1000 становника (Бресница и Драгобраћа). У групи од 500 до 1000 становника налази се пет насеља: Катрга, Гунцати, Вучковица, Голочело и Ђурисело. Преосталих десет насеља је величинске категорије 100–500 становника, а нема ни једно патуљасто насеље (до 100 житеља). Популационо највећа насеља одржала су се захваљујући повољном положају, плодним атарима и функцијама које су се у њима развиле.

У морфолошком погледу, насеља су углавном разбијеног типа, на заравнима качерске и рипањске површи које су често испресецане мањим речним токовима. Овакав тип насеља је широко расут по атару са више заселака које чине домаћинства са пространим окућницама и већим бројем помоћних, економских објеката, као и обрадивим површинама. Одстојања између појединих кућа у насељима су најчешће 100–200 m, мада је код сродничких кућа то растојање знатно краће (30–50 m), док је код појединих насеља растојање међу кућама 300–500 m. Куће су углавном неправилно распоређене, осим што су поред пута ушорене. Границе грађевинских подручја насеља су недовољно дефинисане, што представља ограничење са аспекта решавања инфраструктуре и заштите пољопривредног земљишта.

Насеља су и даље претежно монофункционална, тј. доминантан тип насеља је аграрни. На просторну и социо-економску покретљивост руралног становништва више је утицао развој околних урбаних центара јачих гравитационих подручја (Крагујевца, Краљева и Чачка).

Издавају се неколико насеља са вишим нивоом опремљености услугама и јавним службама са одговарајућим пољем утицаја на сеоска насеља окружења и традиционалним везама, што представља основ формирања руралних центара и заједница насеља. Имајући то у виду, постојећа организација мреже насеља у обухвату Просторног плана обухвата:

– *центре заједнице насеља* – Топоницу (којој гравитирају примарна сеоска насеља: Бечевица, Кусовац, Драгушица и Опљанић). У постојећој структури коришћења простора у Топоници акценат је на пољопривредној производњи. Нема локационо-развојних могућности за стварање већих радних зона. Затим, као центар заједнице насеља на овом подручју издваја се и Драгобраћа (којој гравитирају Ђурисело и Голочело). Драгобраћа је у тзв. првом прстену сеоских насеља око градског насеља Крагујевца, са растућим бројем запослених у привређивању ван примарног сектора. Драгобраћа, захваљујући свом положају на саобраћајном и развојном правцу, значајем, величином и развијеношћу локалних и подручних централних функција, има шири значај и интегративну улогу за гравитирајућа насеља;

– *сеоске центре* – Бумбареве брдо (коме гравитирају сеоска насеља Претоке и Радмиловић);

– *примарна сеоска насеља*, која имају самосталан карактер и везују се једино за веће градске центре односно општински центар у ближем окружењу (Бресница, Катрга, Гунцати, Брњица, Рашковић и Вучковица).

Основни циљ је ублажавање негативних ефеката вишедеценијске депопулације те диверзификација функција насеља захваљујући квалитетнијем саобраћајном повезивању, а самим тим и повећаној саобраћајној доступности насеља под утицајем реализације Брзе саобраћајнице.

Операционализација овог циља подразумева:

– јачање привлачности села за живот укупног, а нарочито млађег становништва, као и подстицање повратне миграције у насеља зоне ширег утицаја Брзе саобраћајнице;

– смањивање трајних миграција на релацији село – град на основу побољшања економских услова живота и рада на селу, као и могућности да се Брзом саобраћајницом скрати време путовања до већих урбаних центара у окружењу (Крагујевац, Краљево, Чачак) и задовољи проширени стандард услуга;

– развој саобраћајне, техничке и друштвене инфраструктуре насеља у зони ширег функционалног утицаја Брзе саобраћајнице;

– подршку увођењу развојних програма и пројеката заснованих на коришћењу локалних ресурса уз побољшање квалитета знања и вештина локалне радне снаге, даљи развој малог предузетништва и смањење незапослености.

На основу депопулационог тренда може се претпоставити да ће у ширем окружењу Просторног плана број становника бити око 8.500. Међутим, перспективно, изградња Брзе саобраћајнице ће утицати на ублажавање негативних демографских кретања због квалитативног помака и скраћења утрошеног времена за дневне миграције локалног становништва. Благо успоравање негативних миграционих токова, те постепено и селективно демографско јачање на овом подручју, зависиће од могућности да се задржи млађе становништво као основа демографске репродукције. На тај начин се на планском подручју предвиђа до 2035. године стабилизација популације на око 9.000 становника.

Стратешке одреднице у погледу утицаја инфраструктурног коридора Брзе саобраћајнице на развој мреже насеља и диференцијацију функција центара у мрежи обухватају:

– јачање урбаних ареала у окружењу Крагујевца и Чачка и центара заједнице насеља према планираним петљама Кнић, Бумбареве брдо, Мрчајевци и Катрга, као подручним саобраћајним тежиштима за становништво које ће након изградње Брзе саобраћајнице бити обухваћено изохроном дневних миграција од 15 до 30 минута;

– хијерархијско повезивање подручних са локалним саобраћајним тежиштима, тј. насељима која су у категорији најбројнијих, до 1.000 становника, а која ће својим садржајима покривати потребе становништва с временским радијусом дневних миграција до 15 минута;

– очување примарне функције сеоских атара као система пољопривредног и шумског земљишта и минимизирање заузимања дела грађевинских и пољопривредних површина насеља за потребе реализације Брзе саобраћајнице;

– оживљавање села према моделу интегралног урбано-руралног развоја, којим се обезбеђује економски просперитет и демографска стабилност, у складу са локалним ресурсима и укупним привредним потенцијалом, што ће омогућити отварање нових радних места и развој допунских активности, паралелно са јачањем локалне иницијативе и предузетништва.

### Привреда

Привреду на подручју Просторног плана карактерише изражена доминација пољопривредне делатности, уз релативно слабо развијену прерађивачку индустрију и делатности терцијарног сектора (трговина, саобраћај, угоститељство, занатске услуге, комерцијалне, финансијске и остале услуге).

У ширем окружењу Просторног плана доминира пољопривредно земљиште. Најзаступљеније су оранице и баште, које заузимају 54% обрадивих површина, затим затим ливаде и пашњаци са 20%, и воћњаци са 6%. У структури остварене пољопривредне производње преовлађују традиционална производња пшенице и кукуруза.

У највећем броју насеља пољопривреда представља главни извор прихода и значајан привредни потенцијал, али је она и даље екстензивног типа и обавља се на традиционалан начин тако да није постигнута пуна продуктивност ове делатности. Уситљеност посуда пољопривредних домаћинстава неповољно утиче на остварење пуног потенцијала пољопривредне производње и примену модерне агротехнике. Мали број пољопривредника је специјализован за одређени тип пољопривредне производње. Наводњаване површине су мале, а системи застарели. Пољопривредна механизација није у довољној мери модернизована. У новије време, јављају су покретачке иницијативе у повртарству које могу донети значајније приходе малим произвођачима у смислу ексклузивности и конкурентности.

Досадашњи развој производно-пословних активности резултат је оријентације ка формирању мањих комплекса малих и средњих предузећа (МСП), углавном у приватном сектору, и ка малој привреди у оквиру основне намене руралног газдовања на породичним имањима.

У индустрији су заступљене активности у машинству, прехране и услугама, тј. производња опреме за млекарску и месну индустрију, за прераду и паковање воћа и поврћа и др.

Постојећи туризам у ширем окружењу Просторног плана недовољно је развијен и слабо афирмисан, а налази се под утицајем примарног (Крагујевац) и секундарних (Краљево, Чачак) градских центара. Углавном је заступљен излетнички туризам (једнодневни излети), претежно локалног карактера, комбинован са транзитним и сеоским туризмом. Стање неразвијености ове привредне гране на планском подручју може се објаснити застојем у развоју српског туризма уопште, неизграђеном инфраструктуром, недовољним познавањем значаја туризма, недостатком организације, супстандардношћу услуга, одсуством промотивних активности, необученошћу кадра и др, као и чињеницом о реално недовољним туристичким потенцијалима за целогодишњу, разноврсну понуду регионалног или националног ранга.

Ранијих година је био заступљенији сеоски туризам започињан углавном појединачним, приватним иницијативама. Понуда је била заснована на домаћинском угодњавању и ниским ценама, али није била довољно оплемењивана традиционалним обичајима и још мање понудом у простору и туристичком инфраструктуром која је заступљена само у дестинацијама вишег ранга ван подручја Просторног плана. Изразито старење села је разлог великог застоја сеоског туризма данас, а на кризу у потражњи за овим видом туризма утиче и смањена платежна моћ клијентеле оријентисане на сеоски туризам.

Основни циљ развоја привреде је стварање повољних услова за инвестирање, уз кредитну и финансијску подршку предузетништву тј. подстицање нових функција сразмерно јачању саобраћајне доступности и коришћења укупних потенцијала Планског подручја.

Посебни циљеви, који се односе на поједине привредне делатности обухватају:

- максимално очување пољопривредних потенцијала (плодности и заступљености пољопривредног земљишта) и несметан развој ове делатности по принципима одрживог развоја у зони утицаја коридора;

- постизање веће конкурентности аграрне понуде у тржишним условима (подршка реструктурирању и унапређењу потенцијала пољопривредног сектора, коришћење компаративних предности агроеколошких услова, ревитализација и модернизација постојећих прерађивачких капацитета и изградња нових капацитета уз набавку опреме и механизације);

- стварање нових препознатљивих робних марки пољопривредних производа дефинисаног географског порекла (зимница, млечни и други прехранбени производи), за прелазак са локалног и регионалног на национална и међународна тржишта;

- унапређење пословног амбијента за подршку развоју производно-пословних активности, стварање услова за формирање индустријских и предузетничких зона, пословног инкубатора, кластерског повезивања као и спровођење ефикасних мера за развоја малих и средњих предузећа у оквиру производно-прерађивачких делатности;

- развој туризма прилагођеног потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу сигурности, безбедности и комфора путовања;

- комплетирање изградње саобраћајне инфраструктуре са циљем повећања приступачности планског подручја и презентације природних, амбијенталних и културних вредности, као и у функцији рекреације и излетничког туризма;

- укључивање сеоских насеља у туристичке активности стављањем нагласка на локалне специфичности, народне обичаје и традиционално гостопримство као компаративне предности које омогућава ово поднебље.

Изградња Брзе саобраћајнице утицаће вишеструко на повећање транзитне проходности и бржег протока робе и путника и позитивно ће се одразити на већу конкурентност и повезаност привреде планског подручја, захваљујући оствареним везама са саобраћајно најфреквентнијим путевима I и II реда, или јавним општинским путевима, и обезбеђењем везе са градским и општинским центрима у окружењу коридора.

Основне планске смернице за развој привреде на планском подручју су:

- јачање компаративних предности планског подручја на основу веће доступности произведених пољопривредно-прехранбених артикала високог квалитета (повртарских, млечних производа и њихових прерађевина);

- примена интегралног и органског система производње, заштите агро и био диверзитета, као и нега и промоција производње и пласмана традиционалних локалних производа, уз осигурање прихода малих произвођача;

- већа повезаност пољопривреде са прерађивачком индустријом и обнављање улагања у изградњу капацитета за складиштење и прераду воћа и поврћа;

- подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности” подручја у ширем окружењу коридора Брзе саобраћајнице;

- умрежавање и јачање функционалних веза произвођача, добављача, коопераната и купаца;

- подизање комуналне опремљености привредних локалитета;

- реактивирање производних погона у машинству, прехрани и услугама;

- коришћење повољног гео-саобраћајног положаја због изградње Брзе саобраћајнице и побољшање регионалне позиције у домену приступачности због близине аеродрома „Морава”;

- унапређење сеоског, еко-туризма, манифестационог и излетничког туризма и

- сарадња са туристичким организацијама у окружењу и заједнички програми који су базирани на побољшаној саобраћајној доступности планског подручја.

У непосредном окружењу Брзе саобраћајнице, развој туризма потребно је прилагодити захтевима путника у транзиту. У коридору Брзе саобраћајнице лоцираће се пратећи садржаји који су у функцији задовољења потреба њених корисника.

### 3.5. РАЗВОЈ ОСТАЛИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У КОРИДОРУ БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ

#### 3.5.1. Остала путна инфраструктура

Путну мрежу у обухвату Просторног плана и непосредном ширем окружењу, према Уредби о категоризацији државних путева („Службени гласник РС”, бр. 105/13, 119/13 и 93/15), чине следећи државни путеви (у даљем тексту: ДП):

- ДП IБ број 24 (Баточина–Крагујевац–Краљево);

- ДП IБ број 46 (Равни Гај – Кнић – Мрачајевци);

- ДП IБ број 22 (Београд – Љиг – Горњи Милановац – Прељина – Краљево – Рашка – Нови Пазар – Рибариће – државна граница са Црном Гором (гранични прелаз Мехов Крш));

- ДП IБ број 380 (Баре–Топоница–Кнић);

- Планирани ДП IА реда број А5 (Појате–Крушевац–Прељина).

#### 3.5.2. Остали инфраструктурни системи

##### 3.5.2.1. Водопривредни системи

Речни токови у обухвату Просторног плана и ширем окружењу припадају водном подручју Мораве, сливовима река Груже, Бреснице и Лепенице.

Највећи утицај на планска решења имају водотокови: река Рибеж, Брњица, Вучковачка река, Борачка река, Бресничка рела, Вољавча, Перач, Дубокач, Бумбаруша и већи број безимених потока, јаруга и канала.

Водотокови који се налазе у ширем подручју плана, а не пресеца их коридор брзе саобраћајнице су: Лепеница, Журевац, Шиб, Зјајевац, Изворац, Шапа и већи број безимених, потока, јаруга и канала.

Брана са акумулацијом Гружа представља једну од најзначајнијих хидрографских карактеристика у окружењу планског подручја. Према републичком оперативном плану припада деоници М.12.5. река Гружа, брана „Гружа” на реци Гружи, левој притоци Западне Мораве. Простор за пријем поплавног таласа запремине 8.000.000 m<sup>3</sup>. Евакуација великих вода се врши према Елаборату за одржавање, експлоатацију, управљање и одбрану од поплава карактеристичне коте 269,20 мнм нормални ниво, 270,00 мнм прелив, 270,00мнм максимални ниво, 273,50 мнм круна бране.

У планирању се руководи одредницама Закона о водама и у складу са Стратегијом управљања водама на територији Републике Србије до 2034. године („Службени гласник РС”, број 3/17), у смислу дефинисања и заштите водног земљишта у јавној својини и водопривредних објеката, заштита од великих вода, заштита режима вода и коришћење вода. Водно земљиште текуће воде, у

складу са одредницама наведеног закона, је корито за велику воду (простор који плави велика вода повратног периода једном у 100 година) и приобално земљиште тј. појас земљишта непосредно уз корито за велику воду, који служи одржавању заштитних објеката и корита и обављању других активности које се односе на управљање водама у подручју заштићеном од поплава.

**Табела 5. Планиране регулације на рекама и потоцима за заштиту пута од поплава**

Стационарна пута (km)	Поток/река (назив)	Коментар
km 0 + 240	Миленковац	регулација – планирано
km 6 + 169	Брњица	регулација – планирано
km 11 + 644	Гружа	регулација – планирано
km 13 + 176	Топоничка река	регулација – планирано
km 25 + 500	Бумбаруша	регулација – планирано
km 29 + 607	Вољавча	регулација – планирано
km 30 + 185	Бресница	регулација – планирано
km 31 + 637	Бресница	регулација – планирано

Системи за снабдевање становништва водом у сеоским насељима делом се налазе у обухвату овог просторног плана, а у надлежности су локалних јавних комуналних предузећа. У техничкој документацији је потребно детаљно сагледати однос Брзе саобраћајнице са бунарима и локалном водоводном мрежом. Уколико није могуће задржати постојеће решење и применити мере заштите, техничком документацијом се дефинише ново решење о трошку инвеститора пута. Пошто тренутно не постоје подаци о локалним приватним изворима водоснабдевања, у техничкој документацији је потребно нагласити да на одређеним парцелама постоје системи, о којима је потребно прикупити податке накнадним рекогносцирањем на терену.

Приликом извођења радова водити рачуна да постојеће инсталације у потпуности буду заштићене, а по потреби измештене (што ће бити дефинисано у техничкој документацији). На основу копије плана водова и ситуационог плана извршити обележавање и утврдити тачан положај истих, уз претходно обавештавање надлежног јавног комуналног предузећа. Сва паралелна вођења и укрштања извести у складу са правилима овог плана, важећим техничким прописима и стандардима за ту врсту радова.

Санитарни режими у зонама заштите дефинисани су Законом о водама, Правилником о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања, Правилником о хигијенској исправности воде за пиће („Службени лист СРЈ”, бр. 42/98 и 44/99 и „Службени гласник РС”, број 28/19) и Законом о санитарном надзору („Службени гласник РС”, број 125/04).

На подручју Просторног плана не постоји развијена мрежа фекалне канализације. Одвођење отпадних вода је без предtretмана у већини сеоских насеља. Отпадне воде из домаћинства, привреде и пољопривреде се директно или преко фекалног колектора испуштају у природне реципијенте (реке и потоке). За делове сеоских насеља чији делови су у обухвату Просторног плана, предлаже се примена савремених „пакет уређаја” код којих се све технолошке фазе одигравају у једној или више комора у склопу истог уређаја. У насељима где не постоји изграђена канализациона мрежа, планира се прикупљање отпадних вода водонепропусним септичким јамама, док се иста не изгради. Пражњење септичких јама вршиће се преко локалних јавних комуналних предузећа, које ће вршити црпљење и транспорт отпадних вода до најближег система за пречишћавање.

Инсталације канализације у сеоским насељима које се налазе у обухвату овог просторног плана, у надлежности су локалних јавних комуналних предузећа. Приликом извођења радова водити рачуна да постојеће инсталације у потпуности буду заштићене. На основу копије плана водова и ситуационог плана извршити обележавање и утврдити тачан положај истих, уз претходно обавештавање надлежног јавног комуналног предузећа.

У планирању и пројектовању објеката за евакуацију отпадних вода, примењени су следећи прописи:

- Закон о водама;
- Правилник о садржини и обрасцу захтева за издавање водних аката, садржини мишљења у поступку издавања водних услова и садржини извештаја у поступку издавања водне дозволе („Службени гласник РС”, бр. 72/17, 44/18 – др. закон и 12/22);

– Уредба о граничним вредностима емисије загађујућих материја у воде и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС”, бр. 67/11, 48/12 и 1/16);

– Правилник о параметрима еколошког и хемијског статуса површинских вода и параметрима хемијског и квантитативног статуса подземних вода („Службени гласник РС”, број 74/11);

– Правилник о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања.

### 3.5.2.2. Енергетски системи

#### 3.5.2.2.1. Електроенергетска мрежа и објекти

Снабдевање електричном енергијом врши се преко преносног система Оператора преносног система Акционарско друштво „Електро мрежа Србије”, и дистрибутивног система Оператора дистрибутивног система ЕПС Дистрибуција, системом мреже далековаода и објеката у функцији снабдевања електричном енергијом, обједињеног у електроенергетски систем Републике Србије.

Трасе постојећих далековаода које се налазе у обухвату Просторног плана (укрштају се са трасом планиране Брзе саобраћајнице паралелно воде) или у непосредном окружењу су:

- ДВ 400 kV ТС Крагујевац 2 – Краљево 3;
- ДВ 110 kV број 1221 ТС Крагујевац 2 – ТС Рибеш (Кнић);
- ДВ 110 kV број 1126/2 ТС Крагујевац 2 – ФАС (Фијат аутомобили Србија);

- Планирани ДВ 110 kV ТС Крагујевац 3 – Кнић 1;
- дистрибутивна мрежа 35 kV и 10 kV;
- трансформаторске станице 35/10 kV и 10/0,4 kV.

Према Плану развоја преносног система за период од 2019. године до 2028. године и Плану инвестиција планирани су далеководи чија траса се укршта са трасом планираног пута:

- 110 kV ТС.

Тачке укрштања свих постојећих и планираних електроенергетских водова са планираном трасом Брзе саобраћајнице дате су у Табели 7 и на графичком прилогу Тематска карта број 1 „Детаљна регулација са елементима спровођења”, (листови 1–9).

При планирању, пројектовању и изградњи руководити се нормативима и техничким условима за планирање и изградњу објеката у близини далековаода и припадајућег заштитног појаса, датим у:

– Закону о енергетици („Службени гласник РС”, бр. 145/14, 95/18 – др. закон, 40/21 и 35/23 – др. закон);

– Правилнику о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона од 1 kV до 400 kV („Службени лист СФРЈ”, број 65/88 и „Службени лист СРЈ”, број 18/92);

– Правилнику о техничким нормативима за електроенергетска постројења називног напона изнад 1000 V („Службени лист СФРЈ”, бр. 4/74 и 13/78 – др. правилник и „Службени лист СРЈ”, број 61/95 – др. правилник);

– Правилнику о техничким нормативима за уземљена електроенергетских постројења називног напона изнад 1000 V („Службени лист СРЈ”, број 61/95);

– Закону о заштити од нејонизујућих зрачења („Службени гласник РС”, број 36/09) и припадајућим правилницима;

– свим важећим техничким условима за заштиту подземних металних ценовода и телекомуникационих постројења, од утицаја електроенергетских постројења.

#### 3.5.2.2.2. Гасоводна мрежа и објекти

У обухвату Просторног плана или у непосредном ширем окружењу изграђени су и у експлоатацији следећи гасоводи и станице:

- транспортни гасовод максималног радног притиска (МОР) од 50 bar РГ 08-02 ГРЧ „Цветовевац” – ГРЧ „Бресница”;
- транспортни гасовод максималног радног притиска (МОР) од 50 bar РГ 08-02/2– ГРЧ „Бресница” – ГМРС „Краљево”;
- дистрибутивни гасовод.

У обухвату Просторног плана или у непосредном окружењу планирана је изградња транспортног гасовода максималног радног притиска (МОР) од 50 bar РГ 08-02 ГРЧ „Цветовевац” – ГРЧ „Бресница” (паралелно постојећем).

Тачке укрштања свих постојећих и планираних гасовода са планираном трасом Брзе саобраћајнице дате су у Табели 7 и на графичком прилогу Тематска карта број 1 „Детаљна регулација са елементима спровођења”, (листови 1–9).

### 3.5.2.3. Електронска комуникациона мрежа и објекти

У обухвату Просторног плана или у непосредном ширем окружењу електронску инфраструктуру покривају мреже Телеком Србија – Предузеће за телекомуникације а.д., Yettel д.о.о. Србија и СББ – Српске кабловске мреже д.о.о. Постојећа телекомуникациона инфраструктура Телеком Србија на подручју Просторног плана обухвата објекте фиксне телекомуникационе мреже са ТК канализацијом и кабловском инфраструктуром и објекте бежичне телекомуникационе мреже. У широј зони планираног коридора Брзе саобраћајнице у систему мобилне телефоније постоје активне базне станице и РР коридори.

План изградње нових и реконструкције постојећих ТТ капацитета вршиће се у неколико сегмената:

- кроз полагање нових оптичких каблова;
- кроз реконструкцију постојећих и изградњу нових месних приступних мрежа, изведених подземним DSL кабловима;
- кроз изградњу нових и проширење свих постојећих MSAN-ова.

Тачке укрштања постојеће електронске инфраструктуре са планираном трасом Брзе саобраћајнице дате су у Табели 7 и на графичком прилогу Тематска карта број 1 „Детаљна регулација са елементима спровођења”, (листови 1–9).

### 3.6. УПОТРЕБА ЗЕМЉИШТА И ПРЕГЛЕД УКРШТАЊА КОРИДОРА ДРЖАВНОГ ПУТА СА ОСТАЛИМ ТЕХНИЧКИМ СИСТЕМИМА

Постојећа употреба простора на подручју Просторног плана (површине 621,88 ha) има следећу структуру (Табела 6.):

- пољопривредно земљиште 488,41 ha (78,54%);
- шуме и шумско земљиште 123,44 ha (19,85%);

– водне површине 0,18 ha (0,03%);

– насеља и други антропогени терени у функцији насеља и инфраструктуре 9,85 ha (1,58%).

Промене у билансу основне намене простора су планским решењима усмерене ка заузимању земљишта за потребе реализације и изградње инфраструктурног објекта Брзе саобраћајнице (Табела 6.).

**Табела 6. Приказ биланса намене простора на подручју Просторног плана у ha**

Година	Намена простора				Укупно
	Пољопривредно	Шумско	Водно	Остало	
<b>Град Крагујевац</b>					
2022.	19,85	13,68	–	1,88	35,41
2026.	9,75	8,50	0,23	16,93	35,41
2026/2022.	-10,10	-5,18	+0,23	+15,05	
<b>Општина Кнић</b>					
2022.	307,18	50,10	–	2,46	359,74
2026.	148,16	26,43	3,84	181,31	359,74
2026/2022.	-159,02	-23,67	+3,84	+178,85	
<b>Град Чачак</b>					
2022.	161,39	59,66	0,18	5,50	226,73
2026.	82,45	28,7	7,26	108,32	226,73
2026/2022.	-78,94	-30,96	+7,08	+102,82	
<b>Укупно подручје Просторног плана (1 + 2 + 3)</b>					
2022.	488,42	123,44	0,18	9,84	621,88
2026.	240,36	63,63	11,33	306,56	
2026/2022.	-248,06	-59,81	+11,15	+296,72	

Извор: Републички геодетски завод, 2022, стање 2011. године.

Планиране промене у билансу намене простора до 2026. године одразиће се највише на пољопривредно земљиште (које ће се смањити за око 248 ha) и шумско земљиште (које ће се смањити око 59,81 ha), углавном за потребе изградње Брзе саобраћајнице и регулације водотокова.

**Табела 7. Списак тачака укрштања коридора планираног државног пута са границама јединица локалних самоуправа и другим техничким инфраструктурним објектима**

Р. бр.	Ознака укрштања	Објекат	КО	Општина/Град	Стање	Опис укрштања	Стац. km	Деоница
1.	УР1	Миленковац	Ђурисело	Крагујевац	постојеће	укрштање са водотоком – поток	km 0 + 240	Деоница 1
2.	УТК1	Бакарни кабл	Ђурисело	Крагујевац	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 0 + 472	Деоница 1
3.	УП1	Некатегорисани – локални пут	Ђурисело	Крагујевац	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 0 + 479	Деоница 1
4.	УТК2	Бакарни кабл	Ђурисело	Крагујевац	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 0 + 526	Деоница 1
5.	УТК3	Бакарни кабл	Ђурисело	Крагујевац	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 1 + 125	Деоница 1
6.	УП2	Некатегорисани – локални пут	Ђурисело	Крагујевац	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 1 + 158	Деоница 1
7.	УП3	Некатегорисани – локални пут	Ђурисело	Крагујевац	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 1 + 402	Деоница 1
8.	УП4	Некатегорисани – локални пут	Ђурисело–Вучковица	Крагујевац–Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 2 + 428	Деоница 1
9.	УКО1	Граница јединице локалне самоуправе	Ђурисело–Вучковица	Крагујевац–Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 2 + 429	Деоница 1
10.	УТК4	Бакарни кабл	Вучковица	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 2 + 596	Деоница 1
11.	УП5	Општински пут	Вучковица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 2 + 600	Деоница 1
12.	УП6	Некатегорисани – локални пут	Вучковица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 3 + 274	Деоница 1
13.	УП7	Некатегорисани – локални пут	Вучковица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 3 + 544	Деоница 1
14.	УР2	Вуковачка река	Вучковица	Кнић	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 4 + 000	Деоница 1
15.	УП8	Општински пут	Вучковица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 4 + 311	Деоница 1
16.	УЕ1	Планирани далековод 110 kV	Вучковица	Кнић	планирано	Укрштање са електроенергетском инфраструктуром	km 4 + 711	Деоница 1
17.	УП9	Општински пут	Вучковица	Кнић47	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 4 + 779	Деоница 1

18.	УП10	Некатегорисани – локални пут	Вучковица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 5 + 371	Деоница 1
19.	УВ1	Водовод	Вучковица	Кнић	постојеће	Укрштање са водопривредном инфраструктуром	km 5 + 373	Деоница 1
20.	УЕ2	Постојећи далековод 110kV	Вучковица	Кнић	постојеће	Укрштање са електроенергетском инфраструктуром	km 5 + 588	Деоница 1
21.	УЕ3	Постојећи далековод 400kV	Вучковица	Кнић	постојеће	Укрштање са електроенергетском инфраструктуром	km 5 + 966	Деоница 1
22.	УР3	Брњица	Вучковица	Кнић	постојеће	укрштање са водотоком – поток	km 6 + 169	Деоница 1
23.	УКО2	Граница катастарске општине	Вучковица–Брњица	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 6 + 325	Деоница 1
24.	УВ2	Водовод	Брњица	Кнић	постојеће	Укрштање са водопривредном инфраструктуром	km 6 + 743	Деоница 1
25.	УП11	Општински пут	Брњица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 6 + 771	Деоница 1
26.	УП12	Општински пут	Брњица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 7 + 646	Деоница 1
27.	УП13	Општински пут	Брњица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 7 + 770	Деоница 1
28.	УКО3	Граница катастарске општине	Брњица–Рашковић	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 8 + 215	Деоница 1
29.	УП14	Општински пут	Рашковић	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 8 + 357	Деоница 1
30.	УП15	Некатегорисани – локални пут	Рашковић	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 9 + 101	Деоница 1
31.	УКО4	Граница катастарске општине	Рашковић–Брњица	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 9 + 313	Деоница 1
32.	УКО5	Граница катастарске општине	Брњица–Драгушица	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 9 + 369	Деоница 1
33.	УКО6	Граница катастарске општине	Драгушица–Брњица	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 9 + 503	Деоница 1
34.	УП16	Општински пут	Брњица–Драгушица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 9 + 662	Деоница 1
35.	УКО7	Граница катастарске општине	Брњица–Драгушица	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 9 + 664	Деоница 1
36.	УКО8	Граница катастарске општине	Драгушица–Брњица	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 10 + 163	Деоница 1
37.	УП17	Општински пут	Брњица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 10 + 163	Деоница 1
38.	УКО9	Граница катастарске општине	Брњица–Опланић	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 10 + 509	Деоница 1
39.	УГ1	Разводни гасовод 50bar РГ08-02/2	Опланић	Кнић	постојеће	Укрштање са гасном инфраструктуром	km 10 + 809	Деоница 1
40.	УП18	Општински пут	Опланић	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 11 + 411	Деоница 1
41.	УР4	Гружа	Опланић	Кнић	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 11 + 791	Деоница 1
42.	УР5	Гружа	Опланић	Кнић	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 11 + 817	Деоница 1
43.	УП19	Државни пут ИБ-380	Опланић	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 12 + 638	Деоница 1
44.	УО1	Оптички кабл	Опланић	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 12 + 645	Деоница 1
45.	УТК5	Бакарни кабл	Опланић	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 12 + 650	Деоница 1
46.	УТК6	Бакарни кабл	Опланић	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 12 + 654	Деоница 1
47.	УКО10	Граница катастарске општине	Опланић–Топоница	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 12 + 764	Деоница 1
48.	УП20	Некатегорисани – локални пут	Опланић–Топоница	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 12 + 764	Деоница 1
49.	УР6	Топоничка река	Топоница	Кнић	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 13 + 176	Деоница 1
50.	УП21	Некатегорисани – локални пут	Топоница	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 13 + 320	Деоница 1
51.	УТК7	Бакарни кабл	Топоница	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 13 + 808	Деоница 1
52.	УП22	Општински пут	Топоница	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 13 + 816	Деоница 1
53.	УО1	Оптички кабл	Топоница	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 13 + 827	Деоница 1
54.	УП23	Општински пут	Топоница	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 14 + 164	Деоница 1
55.	УП24	Општински пут	Топоница–Бечевица	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 14 + 638	Деоница 1
56.	УКО11	Граница катастарске општине	Топоница–Бечевица	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 14 + 642	Деоница 1
57.	УГ2	Разводни гасовод 50bar РГ08-02/2	Бечевица	Кнић	постојеће	Укрштање са гасном инфраструктуром	km 15 + 130	Деоница 1

58.	УКО12	Граница катастарске општине	Бечевица–Кусовац	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 15 + 285	Деоница 1
59.	УТК8	Бакарни кабл	Кусовац	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 15 + 387	Деоница 1
60.	УО3	Оптички кабл	Кусовац	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 15 + 414	Деоница 1
61.	УП25	Општински пут	Кусовац	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 15 + 420	Деоница 1
62.	УКО13	Граница катастарске општине	Кусовац–Радмиловић	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 15 + 843	Деоница 1
63.	УП26	Некатегорисани – локални пут	Радмиловић	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 16 + 624	Деоница 1
64.	УП27	Општински пут	Радмиловић	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 17 + 081	Деоница 1
65.	УР7	Борачка река	Радмиловић	Кнић	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 17 + 250	Деоница 1
66.	УП28	Општински пут	Радмиловић	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 17 + 686	Деоница 1
67.	УКО14	Граница катастарске општине	Радмиловић–Претоке	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 18 + 380	Деоница 1
68.	УГ3	Разводни гасовод 50bar РГ08-02/2	Претоке	Кнић	постојеће	Укрштање са гасном инфраструктуром	km 19 + 628	Деоница 1
69.	УО4	Оптички кабл	Претоке	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 19 + 773	Деоница 1
70.	УП29	Општински пут	Претоке	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 19 + 782	Деоница 1
71.	УП30	Општински пут	Претоке	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 20 + 358	Деоница 1
72.	УП31	Општински пут	Претоке	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 20 + 690	Деоница 1
73.	УКО15	Граница катастарске општине	Претоке–Бумбарово Брдо	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 20 + 696	Деоница 1
74.	УП32	Општински пут	Бумбарово Брдо	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 21 + 182	Деоница 1
75.	УГ4	Разводни гасовод 50bar РГ08-02/2	Бумбарово Брдо	Кнић	постојеће	Укрштање са гасном инфраструктуром	km 21 + 567	Деоница 1
76.	УО5	Оптички кабл	Бумбарово Брдо	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 22 + 000	Деоница 1
77.	УТК9	Бакарни кабл	Бумбарово Брдо	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 22 + 003	Деоница 1
78.	УП33	Државни пут ИБ-46	Бумбарово Брдо – Гунцати	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 22 + 010	Деоница 1
79.	УКО16	Граница катастарске општине	Бумбарово Брдо – Гунцати	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 22 + 016	Деоница 1
80.	УКО17	Граница катастарске општине	Гунцати – Бумбарово Брдо	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 22 + 180	Деоница 1
81.	УКО18	Граница катастарске општине	Бумбарово Брдо – Гунцати	Кнић	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 22 + 296	Деоница 1
82.	УП34	Државни пут ИБ-46	Гунцати	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 23 + 019	Деоница 1
83.	УГ5	Разводни гасовод 50bar РГ08-02/2	Гунцати	Кнић	постојеће	Укрштање са гасном инфраструктуром	km 24 + 097	Деоница 2
84.	УП35	Општински пут	Гунцати	Кнић	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 24 + 305	Деоница 2
85.	УТК10	Бакарни кабл	Гунцати	Кнић	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 24 + 314	Деоница 2
86.	УР8	Бумбаруша	Гунцати	Кнић	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 24 + 627	Деоница 2
87.	УКО19	Граница јединице локалне самоуправе	Гунцати–Бресница	Кнић–Чачак	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 24 + 652	Деоница 2
88.	УГ6	Разводни гасовод 50bar РГ08-02/2	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са гасном инфраструктуром	km 25 + 181	Деоница 2
89.	УТК11	Бакарни кабл	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 25 + 923	Деоница 2
90.	УТК12	Бакарни кабл	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 25 + 936	Деоница 2
91.	УП36	Некатегорисани – локални пут	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 25 + 942	Деоница 2
92.	УТК13	Бакарни кабл	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 25 + 950	Деоница 2
93.	УЕ4	Далековод 10kV	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са електроенергетском инфраструктуром	km 26 + 432	Деоница 2
94.	УП37	Некатегорисани – локални пут	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 27 + 561	Деоница 2
95.	УГ7	Дистрибутивни гасовод	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са гасном инфраструктуром	km 27 + 683	Деоница 2
96.	УП38	Општински пут бр. 123-11	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 27 + 687	Деоница 2
97.	УТК14	Бакарни кабл	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 27 + 695	Деоница 2



98.	УЕ5	Далековод 10kV	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са електроенергетском инфраструктуром	km 28 + 332	Деоница 2
99.	УГ8	Разводни гасовод 50bar PГ08-02	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са гасном инфраструктуром	km 28 + 925	Деоница 2
100.	УР9	Вољавча	Бресница	Чачак	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 29 + 567	Деоница 2
101.	УЕ6	Далековод 10kV	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са електроенергетском инфраструктуром	km 29 + 893	Деоница 2
102.	УР10	Бресница	Бресница	Чачак	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 30 + 220	Деоница 2
103.	УП39	Некатегорисани – локални пут	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 30 + 490	Деоница 2
104.	УП40	Некатегорисани – локални пут	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 31 + 056	Деоница 2
105.	УР11	Бресница	Бресница	Чачак	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 31 + 637	Деоница 2
106.	УП41	Државни пут ИБ-22	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 32 + 248	Деоница 3
107.	УО6	Оптички кабл	Бресница	Чачак	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 32 + 259	Деоница 3
108.	УП42	Некатегорисани – локални пут	Бресница–Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 32 + 350	Деоница 3
109.	УКО20	Граница катастарске општине	Бресница–Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са катастарском општином	km 32 + 350	Деоница 3
110.	УП43	Некатегорисани – локални пут	Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 33 + 231	Деоница 3
111.	УЕ7	Далековод 10kV	Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са електроенергетском инфраструктуром	km 34 + 057	Деоница 3
112.	УТК15	Бакарни кабл	Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 34 + 063	Деоница 3
113.	УП44	Некатегорисани – локални пут	Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 34 + 070	Деоница 3
114.	УТК16	Бакарни кабл	Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са телекомуникационом инфраструктуром	km 34 + 496	Деоница 3
115.	УП45	Општински пут бр. 123-12	Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 34 + 499	Деоница 3
116.	УР12	Бресница	Катрга	Чачак	постојеће	укрштање са водотоком – река	km 34 + 689	Деоница 3
117.	УР13	Буковац	Катрга	Чачак	постојеће	укрштање са водотоком – поток	km 35 + 139	Деоница 3
118.	УП46	Општински пут бр. 123-12	Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 35 + 206	Деоница 3
119.	УП47	Некатегорисани – локални пут	Катрга	Чачак	постојеће	Укрштање са саобраћајном инфраструктуром	km 35 + 677	Деоница 3

#### 4. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА

##### 4.1. ПОЈАСИ ЗАШТИТЕ И РЕЖИМИ КОРИШЋЕЊА И УРЕЂЕЊА У КОРИДОРУ БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ И ОСТАЛЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

###### 4.1.1. Појаси заштите и режими коришћења и уређења у коридору Брзе саобраћајнице

Просторним планом се утврђује коридор Брзе саобраћајнице просечне ширине од 100 до 200 m. У коридору Брзе саобраћајнице налазе се следећи појаси заштите, и то:

– појас пута (путно земљиште) – чини земљиште потребно за изградњу Брзе саобраћајнице (државног пута), петљи, денивелсаних укрштања и пратећих садржаја. Појас пута утврђује се као земљиште јавне намене и има ширину од 40 m до 100 m, у зависности од конфигурације терена и услова за изградњу објекта пута. На појединим деловима трасе појас пута се шири, и то до 200 m на локацији одморашта, односно и до 300 m на деловима трасе планираним за изградњу петљи. Граница појаса пута јесте уједно и регулациона линија;

– заштитни појас – чини земљиште за које се одређује строго контролисани режим коришћења (обострано) у циљу заштите функције Брзе саобраћајнице. Заштитни појас се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 20 m од границе појаса пута. У зони петљи заштитни појас се шири и обухвата земљиште које уоквирују приступне и уливно-изливне саобраћајнице;

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

У појасу пута и заштитном појасу успоставља се трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране предузећа надлежног

за реализацију и газдовање државним путем код планирања, пројектовања и извођења других грађевинских и земљаних радова.

Успоставља се следећи режим коришћења и уређења простора у коридору Брзе саобраћајнице, и то за:

1) појас пута – успоставља се режим забране изградње свих објеката који нису у функцији изградње трасе и објекта пута, петљи, денивелсаних укрштања, приступних саобраћајница и пратећих садржаја пута;

2) заштитни појас – успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:

– забрањује отварање рудника, каменолома и депонија комуналног и другог отпада,

– дозвољава се изградња, односно постављање водовода, канализације и других објеката техничке инфраструктуре по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање путем,

– не дозвољава се изградња нових објеката, изузев објеката коју су у функцији пута, а простор се може користити као шумско и пољопривредно земљиште,

– на грађевинском, шумском и пољопривредном земљишту дозвољава се реконструкција и санација постојећих објеката, без могућности промене габарита и волумена, уколико не угрожавају функцију пута и уколико техничким решењима може да се обезбеди адекватна заштита од негативних утицаја пута (од буке, вибрација и аерозагађења), а по претходно прибављеним условима од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање путем,

– за све постојеће стамбене објекте, обавезна је адекватна заштита од негативних утицаја пута (од буке, вибрација и аерозагађења);

3) појас контролисане изградње – успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се:

– не дозвољава изградња следећих објеката: депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома, кречана, циглана, сточних пијаца, кванташких пијаца и других објеката за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима,

– дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних саобраћајних и техничких инфраструктурних система од националног и регионалног значаја,

– за проширење и реконструкцију постојећих и изградњу планираних производних, складишних, дистрибутивних, услужно-трговинских и других капацитета утврђује обавеза израде процене утицаја на животну средину, којом ће се, поред прописаног садржаја, обухватити и утицаји тих објеката на и од државног пута, с тим да трошкове спровођења свих мера заштите животне средине сноси инвеститори тих објеката,

– приликом израде нових планских докумената, приоритет у коришћењу простора обухваћених делова постојећих и планираних индустријских зона дати складишним капацитетима, логистичким центрима, комерцијално-прометним и саобраћајним услугама, регионалним трговинским центрима и сличним садржајима.

Коридори, појасеви заштите и режим коришћења и уређења простора у коридорима осталих државних и општинских путева утврђују се просторним плановима за јединице локалне самоуправе.

#### 4.1.2. Појаси, зоне заштите и режими коришћења коридора осталих инфраструктурних система

##### 4.1.2.1. Појаси заштите и режими коришћења и уређења вода и водопривредне инфраструктуре

За сва постојећа и планирана локална изворишта водоснабдевања установљавају се зоне санитарне заштите у складу са Правилником о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања. Зона непосредне санитарне заштите изворишта подземне воде (зона I) формира се на простору изворишта на удаљењу од минимум 10 m око водозахvatног објекта. У овој зони је забрањена изградња објеката који нису у функцији водоснабдевања. У остале две зоне санитарне заштите изворишта подземне воде дозвољена је изградња саобраћајница са каналима за одвод атмосферских вода.

Заштита водног земљишта спроводи се на начин који је дефинисан у Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године и Законом о водама. Према Закону о водама, водно земљиште јесте корито за велику воду и приобално земљиште. Просторним планом успоставља се водно земљиште за: 1) нерегулисане водотоке – на појасу ширине 10 m дуж обала водотока; 2) регулисане водотоке успоставља се водно земљиште до 50 m од ножице насипа према брањеном подручју, изузев када се регулациони објекти граде за заштиту пута од поплава на путном појасу.

На водном земљишту забрањује се изградња објеката који нису у функцији водних објеката и обављање радова на уређењу водотока и заштити од штетног дејства воде.

За планиране краке магистралног ценовода за снабдевање водом насеља успоставља се коридор укупне ширине од 20 m за потребе позиционирања и извођења радова на траси и пратећим објектима ценовода. Након постављања трасе и објеката магистралног ценовода, успоставља се заштитни појас укупне ширине 5m. У заштитном појасу могућа је изградња или реконструкција других објеката и инсталација, по претходно прибављеним условима од предузећа надлежног за ценовод сирове воде.

##### 4.1.2.2. Појаси заштите и режими коришћења и уређења енергетске инфраструктуре

###### 4.1.2.2.1. Појаси заштите и режими коришћења и уређења електроенергетске инфраструктуре

Просторним планом утврђују се коридори за електроенергетске водове следеће ширине према напонским нивоима:

1) надземне водове – 400 kV од 60 m; 110 kV од 50 m; и 35 kV од 30 m;

2) подземне водове (каблове) – 110 kV од 4 m и 35 kV од 2 m.

Коридоре формира заштитни појас за електроенергетске водове (према члану 218. Закона о енергетици), следеће ширине: 1) за надземне водове са обе стране вода од крајњег фазног

проводника – 400 kV од по 30 m; 110 kV од по 25 m и 35 kV од по 15 m; 2) за подземне водове (каблове) од ивице армирано-бетонског канала – 110 kV од по 2 m и 35 kV од по 1 m.

Заштитни појас за трансформаторске станице на отвореном износи 10 m за напонски ниво до 35 kV и 30 m за напонски ниво 110 kV и изнад 110 kV.

У заштитној зони далековода забрањено је складиштење лако запаљивог материјала (гориво и сл.). Приликом извођења радова и експлоатације планираних објеката не сме да се наруши сигурносна удаљеност од 5 m у односу на проводнике далековода напонског нивоа 110 kV, односно 7 m од проводника далековода напонског нивоа 400 kV. Минимално растојање планираних објеката, пратеће инфраструктуре и инсталација износи 12 m од било ког дела стуба далековода.

У заштитној зони далековода неопходна је израда елабората о могућностима градње планираних објеката, на који сагласност даје Акционарско друштво „Електроурежа Србије“ Београд. У заштитној зони успоставља се трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране привредног субјекта надлежног за газдовање далеководом за инвестиционо одржавање и реконструкцију објеката и инсталација.

Изградња објеката (који нису намењени за трајни боравак људи) и друге инфраструктуре у коридору заштитног појаса далековода мора бити у складу са:

– Законом о енергетици;

– Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона од 1 kV до 400 kV;

– Правилником о техничким нормативима за електроенергетска постројења називног напона изнад 1000 V;

– Правилником о техничким нормативима за уземљења електроенергетских постројења напона изнад 1000 V;

– Законом о заштити од нејонизујућих зрачења;

– Правилником о границама излагања нејонизујућим зрачењима („Службени гласник РС”, број 104/09);

– Правилником о изворима нејонизујућих зрачења од посебног интереса, врстама извора, начину и периоду њиховог испитивања („Службени гласник РС”, број 104/09);

– JUS N.CO.105 – Техничким условима заштите подземних металних ценовода од утицаја електроенергетских постројења („Службени лист СФРЈ”, број 68/86).

###### 4.1.2.2.2. Појаси заштите и режими коришћења и уређења гасоводне инфраструктуре

Просторним планом опредељује се енергетски коридор транспортног и разводних гасовода гасне интерконекције у укупној ширини од 400 m, по 200 m са обе стране осе ценовода, до његовог дефинитивног утврђивања одговарајућим планским документом. У оквиру овог коридора утврђују се следећи појасеви/зоне заштите магистралног гасовода, у складу са условима надлежног привредног субјекта и одредбама Правилника о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar („Службени гласник РС”, бр. 37/13 и 87/15):

– појас непосредне заштите – обухвата експлоатациони појас ценовода ширине 6 m са обе стране осе ценовода (укупне ширине 12 m), према условима надлежног предузећа и зону опасности од експлозије минималне ширине 3 m око објеката који представљају саставни део гасовода;

– појас уже заштите – успоставља се од крајње тачке појаса непосредне заштите у ширини од 24 m (односно 30 m од осе ценовода) са обе стране ценовода (укупне ширине 60 m) и појас одговарајуће ширине око објеката који представљају саставни део гасовода;

– појас шире заштите – успоставља се од крајње тачке појаса непосредне заштите у ширини од 170 m (односно 200 m од осе ценовода) са обе стране ценовода (укупне ширине 340 m).

Установиће се следећи режим коришћења и уређења простора у енергетском коридору магистралног гасовода у:

– појасу непосредне заштите – успоставља се режим забране изградње свих објеката који нису у функцији гасовода. У експлоатационом појасу гасовода не смеју се изводити радови и друге активности (постављање трансформаторских станица, пумпних станица, подземних и надземних резервоара, сталних камп места,









Јавна парцела – П18 – КО Бечевица, пут – површине 3,62 ха.

Table with coordinates and plot details for parcel P18.

Јавна парцела – П19 – КО Кусовац, пут – површине 3,83 ха.

Table with coordinates and plot details for parcel P19.

Јавна парцела – П20 – КО Радмиловић, пут – површине 4,37 ха.

Table with coordinates and plot details for parcel P20.

Јавна парцела – П21 – КО Радмиловић, пут – површине 4,58 ха.

Table with coordinates and plot details for parcel P21.

Јавна парцела – П22 – КО Радмиловић, пут – површине 9,05 ха.

Table with coordinates and plot details for parcel P22.

Јавна парцела – П23 – КО Радмиловић, пут – површине 8,63 ха.

Table with coordinates and plot details for parcel P23.





**Јавна парцела – П28 – КО Гунцати, петља – површине 8,03 ха.**

<p>Координате преломних тачака: 2291. 7471478, 4862043; 2292. 7471417, 4862046; 2316. 7471462, 4862013; 2317. 7471443, 4861981; 2318. 7471435, 4861965; 2319. 7471417, 4861927; 2320. 7471409, 4861856; 2321. 7471411, 4861823; 2322. 7471417, 4861810; 2323. 7471557, 4861756; 2324. 7471567, 4861756; 2325. 7471572, 4861757; 2326. 7471574, 4861759; 2327. 7471567, 4861787; 2328. 7471583, 4861791; 2329. 7471590, 4861761; 2330. 7471605, 4861765; 2331. 7471609, 4861748; 2332. 7471594, 4861745; 2333. 7471607, 4861696; 2334. 7471622, 4861671; 2335. 7471608, 4861663; 2336. 7471596, 4861683; 2337. 7471592, 4861690; 2338. 7471590, 4861697; 2339. 7471579, 4861742; 2340. 7471563, 4861739; 2341. 7471554, 4861740; 2342. 7471547, 4861742; 2343. 7471530, 4861749; 2344. 7471494, 4861764; 2345. 7471417, 4861794; 2346. 7471413, 4861793; 2347. 7471412, 4861781; 2348. 7471410, 4861767; 2349. 7471407, 4861754; 2350. 7471402, 4861741; 2351. 7471395, 4861729; 2352. 7471387, 4861718; 2353. 7471378, 4861708; 2354. 7471367, 4861699; 2355. 7471349, 4861687; 2356. 7471334, 4861681; 2357. 7471321, 4861678; 2358. 7471309, 4861676; 2359. 7471287, 4861674; 2360. 7471243, 4861674; 2361. 7471230, 4861672; 2362. 7471217, 4861670; 2363. 7471205, 4861665; 2364. 7471192, 4861660; 2365. 7471180, 4861653; 2366. 7471138, 4861628; 2367. 7471100, 4861671; 2368. 7471133, 4861692; 2369. 7471158, 4861709; 2370. 7471164, 4861714; 2371. 7471193, 4861740; 2372. 7471203, 4861750; 2373. 7471212, 4861761; 2374. 7471221, 4861783; 2375. 7471228, 4861798; 2376. 7471234, 4861815; 2377. 7471238, 4861833; 2378. 7471240, 4861859; 2379. 7471237, 4861886; 2380. 7471231, 4861914; 2381. 7471227, 4861927; 2382. 7471221, 4861942; 2383. 7471210, 4861963; 2384. 7471208, 4861972; 2385. 7471197, 4861987; 2386. 7471185, 4862003; 2387. 7471173, 4862018; 2388. 7471155, 4862037; 2389. 7471253, 4862070; 2390. 7471270, 4862074; 2391. 7471262, 4862067; 2392. 7471232, 4862040; 2393. 7471236, 4862026; 2394. 7471248, 4862018; 2395. 7471256, 4862013; 2396. 7471274, 4862006; 2397. 7471293, 4862000; 2398. 7471313, 4861997; 2399. 7471323, 4861996; 2400. 7471333, 4861996; 2401. 7471350, 4861997; 2402. 7471360, 4862001; 2403. 7471370, 4862006; 2404. 7471379, 4862006; 2405. 7471389, 4862013; 2406. 7471399, 4862023; 2407. 7471405, 4862029.</p> <p>Целе кп.: 661, 662, 663, 664/1, 695/2. Делови кп.: 647, 648, 649, 650, 652, 656/1, 656/2, 658, 659/1, 659/2, 660, 664/2, 665, 668, 687/1, 690, 695/1, 696, 698/1, 698/2, 699, 700, 701, 702, 704, 705/1, 705/2, 706, 707, 708, 709/2, 710, 712, 713, 721/1, 727/1, 1963.</p>
---

**Јавна парцела – П29 – КО Бумбареве Брдо, пут – површине 4,28 ха.**

<p>Координате преломних тачака: 2388. 7471155, 4862037; 2389. 7471253, 4862070; 2390. 7471270, 4862074; 2408. 7471135, 4862058; 2409. 7471125, 4862069; 2410. 7471121, 4862072; 2411. 7471107, 4862089; 2412. 7471098, 4862103; 2413. 7471090, 4862117; 2414. 7471082, 4862132; 2415. 7471076, 4862147; 2416. 7471071, 4862163; 2417. 7471069, 4862174; 2418. 7471065, 4862195; 2419. 7471060, 4862255; 2420. 7471057, 4862278; 2421. 7471053, 4862291; 2422. 7471046, 4862313; 2423. 7471042, 4862321; 2424. 7471035, 4862333; 2425. 7471025, 4862348; 2426. 7471017, 4862359; 2427. 7471009, 4862367; 2428. 7470995, 4862380; 2429. 7470986, 4862371; 2430. 7470977, 4862379; 2431. 7470972, 4862375; 2432. 7470957, 4862360; 2433. 7470937, 4862376; 2434. 7470942, 4862382; 2435. 7470949, 4862396; 2436. 7470953, 4862407; 2437. 7470954, 4862409; 2438. 7470953, 4862417; 2439. 7470955, 4862426; 2440. 7470960, 4862434; 2441. 7470965, 4862440; 2442. 7470971, 4862444; 2443. 7470974, 4862445; 2444. 7470980, 4862446; 2445. 7470985, 4862447; 2446. 7470988, 4862449; 2447. 7471003, 4862461; 2448. 7471015, 4862475; 2449. 7471034, 4862458; 2450. 7471032, 4862454; 2451. 7471025, 4862443; 2452. 7471019, 4862430; 2453. 7471017, 4862423; 2454. 7471018, 4862413; 2455. 7471037, 4862394; 2456. 7471046, 4862383; 2457. 7471063, 4862362; 2458. 7471074, 4862343; 2459. 7471079, 4862333; 2460. 7471085, 4862317; 2461. 7471090, 4862302; 2462. 7471095, 4862280; 2463. 7471098, 4862259; 2464. 7471101, 4862214; 2465. 7471104, 4862190; 2466. 7471106, 4862177; 2467. 7471113, 4862155; 2468. 7471117, 4862155; 2469. 7471215, 4862244; 2470. 7471324, 4862123.</p> <p>Целе кп.: 1345. Делови кп.: 1235, 1308, 1309, 1310, 1311, 1317/1, 1318, 1321/2, 1321/3, 1321/4, 1324/1, 1324/2, 1325, 1338/1, 1338/2, 1339, 1340, 1341, 1343, 1344, 1346, 1347.</p>
--

**Јавна парцела – П30 – КО Гунцати, пут – површине 8,82 ха.**

<p>Координате преломних тачака: 2366. 7471138, 4861628; 2367. 7471100, 4861671; 2471. 7471062, 4861579; 2472. 7471033, 4861563; 2473. 7470988, 4861539; 2474. 7470948, 4861519; 2475. 7470917, 4861508; 2476. 7470890, 4861498; 2477. 7470870, 4861490; 2478. 7470825, 4861467; 2479. 7470779, 4861448; 2480. 7470710, 4861419; 2481. 7470666, 4861399; 2482. 7470623, 4861378; 2483. 7470601, 4861367; 2484. 7470562, 4861340; 2485. 7470541, 4861327; 2486. 7470500, 4861301; 2487. 7470461, 4861274; 2488. 7470445, 4861262; 2489. 7470449, 4861257; 2490. 7470487, 4861254; 2491. 7470509, 4861249; 2492. 7470528, 4861243; 2493. 7470525, 4861228; 2494. 7470503, 4861231; 2495. 7470479, 4861234; 2496. 7470466, 4861235; 2497. 7470458, 4861234; 2498. 7470451, 4861224; 2499. 7470449, 4861224; 2500. 7470445, 4861231; 2501. 7470423, 4861238; 2502. 7470417, 4861241; 2503. 7470383, 4861216; 2504. 7470340, 4861192; 2505. 7470298, 4861166; 2506. 7470262, 4861136; 2507. 7470242, 4861104; 2508. 7470242, 4861097; 2509. 7470236, 4861089; 2510. 7470230, 4861085; 2511. 7470225, 4861081; 2512. 7470222, 4861079; 2513. 7470218, 4861078; 2514. 7470212, 4861078; 2515. 7470209, 4861078; 2516. 7470152, 4861000; 2517. 7470156, 4860969; 2518. 7470156, 4860960; 2519. 7470154, 4860952; 2520. 7470141, 4860911; 2521. 7470140, 4860902; 2522. 7470140, 4860892; 2523. 7470146, 4860861; 2524. 7470139, 4860867; 2525. 7470123, 4860879; 2526. 7470119, 4860887; 2527. 7470130, 4860899; 2528. 7470128, 4860912; 2529. 7470132, 4860921; 2530. 7470129, 4860935; 2531. 7470119, 4860943; 2532. 7470128, 4860957; 2533. 7470133, 4860967; 2534. 7470133, 4860988; 2535. 7470135, 4861018; 2536. 7470137, 4861044; 2537. 7470123, 4861090; 2538. 7470124, 4861124; 2539. 7470134, 4861123; 2540. 7470132, 4861102; 2541. 7470132, 4861096; 2542. 7470137, 4861075; 2543. 7470142, 4861061; 2544. 7470145, 4861054; 2545. 7470182, 4861102; 2546. 7470183, 4861113; 2547. 7470182, 4861118; 2548. 7470183, 4861128; 2549. 7470184, 4861133; 2550. 7470188, 4861142; 2551. 7470193, 4861147; 2552. 7470205, 4861154; 2553. 7470226, 4861169; 2554. 7470244, 4861186; 2555. 7470282, 4861218; 2556. 7470299, 4861237; 2557. 7470327, 4861282; 2558. 7470346, 4861301; 2559. 7470356, 4861310; 2560. 7470356, 4861315; 2561. 7470350, 4861341; 2562. 7470350, 4861347; 2563. 7470350, 4861355; 2564. 7470353, 4861368; 2565. 7470356, 4861390; 2566. 7470359, 4861408; 2567. 7470374, 4861407; 2568. 7470373, 4861365; 2569. 7470374, 4861350; 2570. 7470375, 4861340; 2571. 7470380, 4861330; 2572. 7470407, 4861350; 2573. 7470428, 4861364; 2574. 7470472, 4861392; 2575. 7470517, 4861417; 2576. 7470564, 4861440; 2577. 7470611, 4861462; 2578. 7470658, 4861481; 2579. 7470682, 4861490; 2580. 7470754, 4861516; 2581. 7470778, 4861524; 2582. 7470826, 4861537; 2583. 7470849, 4861545; 2584. 7470896, 4861562; 2585. 7470941, 4861580; 2586. 7470983, 4861599; 2587. 7471006, 4861613; 2588. 7471032, 4861630; 2589. 7471068, 4861651.</p> <p>Целе кп.:/. Делови кп.: 481/4, 481/7, 501, 502/1, 509, 669, 673/1, 673/2, 674, 675, 676, 677, 678, 679/1, 680/1, 680/2, 681, 682, 683/1, 683/2, 683/3, 687/2, 1909, 1912, 2413, 2635/1, 2636, 2637/1, 2637/2, 2639, 2641/1, 2641/2, 2642, 2643/1, 2643/2, 2643/3, 2644, 2645, 2652, 2653/1, 2654, 2661/1, 2662/1, 2662/2, 2662/3, 2662/4, 2664, 2665, 2666, 2667/1, 2667/2, 2667/3.</p>
--









Јавна парцела – В12 – КО Бресница – површине 0,17 ha.

Координате преломних тачака: 3298. 7465129, 4856296; 3299. 7465117, 4856298; 3304. 7465059, 4856290; 3305. 7465055, 4856296; 3308. 7465122, 4856338; 3314. 7465091, 4856299; 3315. 7465065, 4856283; 3316. 7465079, 4856310; 3317. 7465097, 4856326; 3318. 7465126, 4856300.

Целе кп.:  
Делови кп.: 4859, 4861, 4693

Јавна парцела – В13 – КО Катрга – површине 1,72 ha.

Координате преломних тачака: 3542. 7463375, 4853766; 3543. 7463374, 4853791; 3544. 7463389, 4853865; 3545. 7463392, 4853873; 3546. 7463404, 4853899; 3559. 7463366, 4853755; 3560. 7463249, 4853663; 3561. 7463216, 4853622; 3562. 7463192, 4853595; 3563. 7463164, 4853542; 3564. 7463142, 4853510; 3565. 7463122, 4853473; 3566. 7463115, 4853471; 3567. 7463089, 4853451; 3568. 7463060, 4853433; 3569. 7463031, 4853425; 3570. 7463014, 4853415; 3571. 7462994, 4853390; 3572. 7462982, 4853351; 3573. 7462992, 4853337; 3574. 7462968, 4853299; 3575. 7462949, 4853311; 3576. 7462959, 4853334; 3577. 7462966, 4853374; 3578. 7462980, 4853395; 3579. 7463009, 4853433; 3580. 7463045, 4853443; 3581. 7463081, 4853462; 3582. 7463117, 4853513; 3583. 7463128, 4853529; 3584. 7463190, 4853633; 3585. 7463222, 4853675; 3586. 7463232, 4853685; 3587. 7463342, 4853771; 3588. 7463349, 4853778; 3589. 7463354, 4853786; 3590. 7463357, 4853795; 3591. 7463374, 4853874; 3592. 7463388, 4853906; 3593. 7463391, 4853904.

Целе кп.: 1232/4, 1253/2, 1254/2, 1255/2, 1256/2, 1257/8, 1257/9, 1259/5, 1259/6, 1259/7, 1259/8, 1260/3, 1275/2, 1438/4, 1454/7, 2514/4.  
Делови кп.: 357, 358/1, 358/3, 358/4, 1204/3, 1204/4, 1232/1, 1232/2, 1232/5, 1233/1, 1234, 1235/1, 1236/1, 1238/1, 1238/2, 1239/1, 1239/2, 1240/1, 1240/2, 1240/3, 1249/2, 1251/1, 1251/2, 1253/1, 1254/1, 1255/1, 1256/1, 1257/4, 1257/5, 1257/6, 1257/10, 1258/1, 1258/2, 1259/1, 1259/2, 1259/3, 1259/4, 1260/1, 1260/2, 1260/4, 1262/1, 1262/2, 1262/4, 1262/5, 1275/1, 1438/1, 1438/2, 1438/3, 1438/5, 1453/1, 1453/2, 1454/1, 1454/2, 1454/3, 1454/4, 1454/6, 2514/1, 2514/2, 2519.

#### 4.3. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ И ПРАТЕЋИХ САДРЖАЈА

##### 4.3.1. Правила уређења и грађења Брзе саобраћајнице

Овим просторним планом формирају се грађевинске парцеле земљишта јавне намене П1 – П41 и В1 – В13 (Тематска карта број 1, „Детаљна регулација са елементима спровођења”, (листови 1–9)), за изградњу деоница Брзе саобраћајнице (државног пута), петљи, денивелисаних укрштања, пратећих садржаја и регулацију река.

Ако је у току имплементације овог просторног плана потребно формирати мање грађевинске парцеле за поједине функционалне целине или ако то захтева динамика решавања имовинско-правних односа и изградње, дозвољава се даља парцелација формираних грађевинских парцела, израдом пројекта парцелације.

Пут мора да се изгради тако да испуњава следеће основне техничке услове:

– да има две физички одвојене коловозне траке, са две саобраћајне траке за сваку коловозну траку, с тим што свака саобраћајна трака мора да буде широка најмање 3,50 m;

– да свака коловозна трака, периодично на око 2 km дуж траке, има посебну нишу/траку ширине 3 m и дужине 30 m, за принудно заустављање возила;

– да остали елементи пута (полупречник кривине, уздужни нагиб, ивичне траке и сл.) омогућавају брзину до 100 km/h.

Табела 8. Гранични елементи пута

Рачунска брзина	Vr (km/h)	100
<b>а) ситуациони план</b>		
Минимални полупречник кружне кривине	min R (m)	450
Максимални полупречник кружне кривине	max R (m)	5000 (10000)
minL (m)		56
minA (параметар клотоиде)		195
<b>б) подужни профил</b>		
Највећа дужина правца (m)		2000
Минимални радијус R (ipk – 2.5%)		3000
Минимални радијус конкавног заобљења	min Rv <sup>konk</sup> (m)	4250
Минимални радијус конвексног заобљења	min Rv <sup>konv</sup> (m)	8000
Максимални подужни нагиб нивелете	max i <sub>n</sub> (%)	5.0
Минимални подужни нагиб нивелете	min i <sub>n</sub> (%)	насип 0%, усек 0,8% (ригол)
<b>в) попречни профил</b>		
Максимални попречни нагиб у кривини	max i <sub>pk</sub> (%)	7.0 изузетно 8.0
Минимални попречни нагиб на правцу	min i <sub>nk</sub> (%)	2.5
Ширина возне траке	tv (m)	3.50
Ширина ивичне траке уз зауставну траку	tiz (m)	0.50
Ширина ивичне траке уз разделни појас	tiv (m)	0.50
Минимална ширина банке	b (m)	2.00
Минимална ширина разделног појаса	Rt (m)	4.00
<b>г) прегледност</b>		
Дужина зауставне прегледности	min Pz (m) за i <sub>n</sub> =0	180

Попречни профил планираног пута, на основу геометријских попречних профила из техничке документације, подразумева:

Коловозне траке:

(1) возне траке 4 x 3.50 m,

(2) ивичне траке 4 x 0.50 m.

Пратећи елементи коловоза:

(1) разделна трака 1 x 4 m,

(2) банке 2 x 2 m.

Ширина разделне траке може бити већа уколико се у оквиру те траке захтева постављање одређених елемената пута (стубови јавног осветљења, стуб моста преко пута или других елемената пратеће инфраструктуре). Код вођења тунела у две одвојене цеви могуће је раздвајање осовина и ширење разделног појаса.

Свака петља (денивелисана раскрсница) садржи три основне групе функционалних елемената из којих се компонује просторно решење:

– укрсни правци (главни правац (ГП) – споредни правац (СП));

– изливи и уливи;

– спојне рампе.

Оптимално решење вођења укрсних правца је такво да се денивелација главног и споредног правца остварује надпутњакком или подпутњакком изнад/испод главног правца. Сагледивост тог објекта решава се одговарајућом „S” кривином главног правца.

Најповољнија позиција укрштања на главном правцу налази се у зони инфлексције, или у хоризонталној кривини  $R \geq 2R_{min}$ .

Ситуациони ток споредног правца у подручју укрштаја или прикључка мора бити усаглашен са нивелационим решењем и планираним програмом денивелисане раскрснице.

Подужни нагиб нивелете главног правца ограничава се на  $I_n \leq 4\%$ .

Угао укрштаја главног и споредног правца треба да буде око 90°.

Приликом пројектовања улива и излива морају се поштовати следећи принципи:

– уливе и изливе треба пројектовати искључиво са десне стране главног путног правца;

– за сваки путни смер треба организовати само по један излив и један улив;

– исправан поредак је прво излив па улив.

Изливи и уливи могу бити једнотрачни или двотрачни, са додатним возним тракама или без њих на основном коловозу. Број возних трака основног коловоза мења се између улива и излива суседних раскрсница. Креће се у границама  $\pm 1$  возна трака.

Промена броја возних трака између улива и излива суседних раскрсница може се променити у следећим случајевима:

– велико оптерећење улива, односно излива које битно повећава оптерећење деонице између њих;

– недовољно одстојање улива и излива суседних раскрсница које угрожава пропусну моћ и безбедност деонице (маневар преплитања);

– угрожена безбедност у зонама улива.

Изливање са основног правца на спојну рампу састоји се из промене возне траке уз прилагођавање брзине вожње на дужини траке за успорење. Стандардна дужина излива је дужине око 250 m, од чега се промена возне траке обави на дужини од 60 m, а успорење на дужини од 190 m. На двотрачним изливима дужина

излива износи 500 m. Стандардна дужина улива је 250 m, од чега на маневар убрзања отпада 190 m, а промена возне траке се обави на дужини од 60 m. На двотрачним уливима дужина улива износи 500 m. Дужину уливне и изливне траке треба поставити у складу са условима на терену и одређене пројектне брзине на делу трасе уз уважавање прописаних параметара из важећег Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута.

За повезивање укрских праваца користе се две врте рампи које се разликују по својој функцији:

1) возне рампе – које опслужују само једну саобраћајну струју између улива и излива, и

2) прикључне рампе – које преко секундарне површинске раскрснице опслужују две саобраћајне струје.

Типови рампи по просторном облику могу бити:

– директне рампе – користе се на свим типовима денivelисаних раскрсница и служе за десна скретања. Скретни угао директних рампи је  $\gamma \sim 90^\circ$ . Капацитет једнотрачне директне рампе је од 1300 до 1600 voz/h;

– полудиректне рампе – развијају се у оквиру скретног угла  $\gamma \sim 120^\circ$ . Капацитет једнотрачне полудиректне рампе је од 1100 до 1400 voz/h;

– индиректне рампе – развијају се у оквиру скретног угла  $\gamma \geq 270^\circ$  и користи се за лева скретања. Капацитет једнотрачне полудиректне рампе је од 800 до 1000 voz/h.

Геометријски попречни профили рампи утврђују се према саобраћајном оптерећењу и дужинама рампи, и могу бити:

– „R1” – има једнотрачни коловоз укупне ширине 5.50 m (минимум 5.0 m). Примењују се на релативно кратким рампама, дужине мање од 250 m, за саобраћајно оптерећење  $Q_{\text{mer}} \leq 1.000$  voz/h или на средње дугим рампама малог саобраћајног оптерећења, на укрштају (прикључку) пута са двотрачним (вишетрачним) путем;

– „R2” – садржи једнотрачни коловоз са зауставном траком укупне ширине 6.00 m и примењује се на средње дугим и дугим рампама оптерећења  $Q_{\text{mer}} \leq 1.000$  voz/h, на укрштају (прикључку) два пута или са двотрачним путем;

– „R3” – садржи двотрачни коловоз ширине 7.00 m без зауставне траке намењен саобраћајном оптерећењу  $Q_{\text{mer}} > 1.000$  voz/h или мањем саобраћајном оптерећењу  $Q_{\text{mer}} > 800$  voz/h на дугим једносмерним рампама. Тај профил се примењује на укрштају (прикључку) два пута;

– „R4” – садржи двотрачни коловоз са зауставном траком ширине 10.00 m и намењен је саобраћајном оптерећењу  $Q_{\text{mer}} > 1.350$  voz/h и дугим спојним рампама. Тај профил се примењује на укрштају (прикључку) два пута.

Када се паралелно воде две уливне и изливне (двосмерне) рампе стандардна ширина разделне траке између њих ради безбедности износи  $R_t \geq 2.00$  m.

Остали државни путеви I реда (алтернативни путни правац) морају се изградити тако да испуњавају следеће услове:

1) да саобраћајне траке буду ширине најмање по 3.5 m, с тим што се, зависно од конфигурације терена, густине и структуре саобраћаја, ширина саобраћајне траке може смањити до 3.25 m;

2) да остали елементи пута (полупречник кривине, подужни нагиб, ивичне траке итд.) омогућавају безбедан саобраћај за веће брзине, а најмање за брзину од 100 km/h, а изузетно 80 km/h на планинским превојима и другим неповољним планинским теренима;

3) да раскрснице буду изведене тако да се возила могу безбедно укључивати на пут и искључивати са пута;

4) да имају потпуну контролу приступа и да се на државни пут I реда може укључивати само преко раскрсница које морају бити изграђене на прописаном одстојању.

Државни путеви II реда морају се изградити тако да имају коловозну површину са најмање једном саобраћајном траком по смеру. Ширина саобраћајне траке не би требало да буде мања од 3 m. У насељеним местима и на местима на којима се очекује пешачки саобраћај, државни путеви II реда морају да имају обострано или једнострано изграђене тротоаре на начин да се пешачки саобраћај може безбедно одвијати.

Општински путеви морају бити изграђени тако да имају коловозну површину са најмање једном саобраћајном траком по смеру, као и са тротоарима на местима на којима се очекује пешачки саобраћај.

Унутар планираног путног појаса (регулационе линије) обезбеђен је простор за смештај сервисних саобраћајница у ширини од 4 m. Техничком документацијом предвидети све потребне сервисне саобраћајнице за приступ грађевинским парцелама и повезивање некатегорисаних путева, које ће бити под туцаничким/земљаним коловозним застором.

Земљани пут који се прикључује на јавни пут мора се изградити са тврдом подлогом или са истим коловозним застором као и јавни пут на који се прикључује у ширини од најмање 5 m и у дужини од најмање 40 m за државни пут I реда, 20 m за државни пут II реда и 10 m за општински пут, рачунајући од ивице коловоза.

Заштитни појас, са сваке стране јавног пута, има следеће ширине:

- остали државни путеви I реда – 20 m;
- државни путеви II реда – 10 m;
- општински путеви – 5 m.

Техничком документацијом за изградњу јавних путева, осим улица, морају се предвидети места поред јавног пута за изградњу станица за снабдевање моторних возила горивом, ауто-сервиса и објеката за привремени смештај онеспособљених возила, а за државне путеве I реда функционалних пратећих садржаја, као и пратећих садржаја за кориснике пута.

Земљани труп пута потребно је изградити на основу налаза геотехничког елабората.

Одводњавање површинских вода потребно је пројектовати тако да се воде на најефикаснији начин евакуишу са површине коловоза и спроведу до реципијента.

#### Уређење путног појаса

При изради плана озелењавања потребно је:

– обезбедити сигурност корисника пута и побољшање услова експлоатације;

- одвојити коловозни део пута од других намена површина;
- учврстити косине насипа и усека;
- смањити ниво буке;
- побољшати микроклиматске услове;
- учинити возњу пријатнијом.

Приликом уређења путног појаса потребно је поштовати следећа минимална растојања:

– минимално растојање средње високог растиња од ивице банкина пута је 4,5 m;

– минимално растојање садница шибља од ивице банкина је 3,5 m, на шарпама насипа од ивице локалних саобраћајница је 3 m;

– минимално растојање дрвећа од ивице канала је 4 m, а минимално растојање шибља од ивице канала је 3 m.

Зелене површине обухватају:

– површине банкина дуж трасе пута обострано (планирано делимично подизање травњака);

– површине средњег разделног појаса (делимично подизање травњака пошто је разделна трака делом трасе целом ширином избетонирана, поплочана, а делом предвиђена за подизање травњака);

– површине шарпи обострано дуж пута (планирана садња садним материјалом различите категорије и подизање травњака);

– површине денivelисаних укрштаја (планирано подизање травњака).

Потребно је применити групаације различитих категорија зеленила, са садњом садница средње високих и нижих лишћара, средње високих четинара, украсног шибља, полеглих четинара и травњака, које ће заједно дати неопходно засенчење будућег ауто-пута. Ово растиње треба да има изражену способност везивања терена као заштита од ерозије и филтер који ће задржавати честице прашине, чађи и делимично тешке метале.

#### Наплатна станица

За наплатну станицу, која је по диспозицији чеона за Брзу саобраћајницу, али заправо бочна наплатна станица аутопута А5 (Е-761), потребно је применити следећа правила:

– саобраћајне траке на наплатним платоима пројектовати са ширином 3,5–3,75 m, а траку за пролаз вангабаритног возила пројектовати ширине 5,5 m;

– дужину острва наплатних платоа испројектовати у складу са модернизацијом наплатног система, односно  $L = 52$  m;

– коловозну конструкцију на дужини острва наплатних платоа пројектовати са бетонским застором, као и испред и иза острва у дужини за коју се сматра да може доћи до деформације коловоза услед кочних сила и нагомилавања возила;

– бетонски коловоз пројектовати без арматуре која би угрозила рад електронских уређаја за наплату путарине;

– предвидети подужне и попречне спојнице.

#### Снабдевање електричном енергијом у функцији пута

У појасу пута, заштитном појасу или појасу контролисане градње превиђено је подземно полагање (каблирање) нисконапонских електроенергетских водова и надземних објеката у функцији трасе и објеката, функционалних и пратећих садржаја пута. Њихово полагање одвијаће се на основу техничке документације за пут на нивоу студије оправданости са идејним пројектом и пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење, у складу са важећим прописима.

Објекти који захтевају напајање електричном енергијом су: петље, паркиралишта, одморишта, и по потреби оперативни центри и базе за одржавање, где као потрошач доминира расвета. Најмањи конзументи електричне енергије су потрошачи распоређени дуж трасе, као што су метео станице, саобраћајна сигнализација и SOS телефони.

Главно напајање свих објеката електричном енергијом одвијаће се преко трансформаторских станица 10/0,4 kV распоређених дуж трасе пута, и то примарно уз петље (денivelисане раскрснице). Трансформаторске станице ће бити стубне, монтажано-бетонске и у склопу зиданих објеката, а у зависности од максималне једновремене снаге. Напајање трансформаторских станица обављаће се путем кабловских водова или далековада. Даља дистрибуција до потрошача ће се обављати на 1 kV напонском нивоу преко разводних ормана.

Резервно напајање електричном енергијом биће обезбеђено преко дизел – електричних агрегата, док ће непрекидно напајање електричном енергијом бити обезбеђено преко UPS уређаја.

#### Електронске комуникације у функцији даљинског надзора и управљања путем

У путном појасу могуће је полагање оптичког кабла у функцији путне оптичке комуникационе мреже удубавањем у цеви кабловске канализације, са попречним везама на сваких један километар.

Обезбедити услове за формирање „дигиталног коридора“, који пружа телекомуникационе сервисе и услуге, за контролу, управљање и безбедност саобраћаја и употребу мобилних уређаја и интернет везе, као и потребе државних институција (Војске Србије и Министарства унутрашњих послова). У том смислу, планира се постављање: заштитних цеви (PVC, 4 x 50 mm) за оптичке каблове, са једне стране саобраћајнице, уз ивицу парцеле и до свих објеката за контролу саобраћаја и наплатних рампи, као и базних и микро базних станица, антена и WI-FI приступних тачака са припадајућим оптичким приводним кабловима.

#### Елементи конструкција за заштиту од буке

Израда и постављање конструкција за заштиту од буке мора бити у складу са стандардима SRPS EN 1793 i SRPS EN 1794 i SRPS EN 14388.

Конструкције за заштиту од буке морају бити изведене тако да се приликом проласка буке која настаје одвијањем саобраћаја кроз конструкцију за заштиту од буке (узимајући у обзир све елементе конструкције) она смањује за најмање 25 dB(A).

Све елементе конструкције за заштиту од буке (двослојни или вишеслојни) димензионисати у складу са предвиђеним оптерећењима, односно у складу са статичким прорачуном.

**Табела 9. Минимална удаљеност лица конструкције за заштиту од буке од спољне ивице коловоза пута**

Локација конструкције за заштиту од буке	Пројектована брзина $V_{85}$ km/h	Минимална удаљеност лица конструкције од ивице(m)
Дуж саобраћајне траке:		
Са заштитном оградом	$\leq 90$	1.60
	$> 90$	1.80
Без заштитне ограде	$\leq 50$	1.50
	60,70	1.60
	80,90	1.80
	100	2.00

Дуж конструкције за заштиту од буке обезбедити уздужно и попречно одводњавање, тако да сви елементи конструкције буду заштићени од утицаја атмосферских вода.

#### 4.3.2. Правила уређења и грађења функционалних садржаја пута

У зависности од активности могућих база за одржавање пута одредиће се њихов коначан садржај, при чему основни садржај чине: портирница, управна зграда са центром за управљање и контролу саобраћаја, магацин соли, покривена складишта, отворена складишта, гараже за разне врсте возила, ремонтна радионица, магацин резервних делова, вага, комунални објекти, пумпе за гориво, цистерне за плин и лако сагориво уље, складиште запаливих материјала, трафо-станица, паркинг возила, приступни путеви и др. Потребна површина за изградњу базе за одржавање пута износи око 2 ha.

#### 4.3.3. Правила уређења и грађења пратећих садржаја за кориснике пута

Утврђују се следећа правила уређења и грађења пратећих садржаја за кориснике пута на планираној локацији паркиралишта:

– оријентациона површина 1,2 ha, зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака су обавезни;

– паркинг путничких аутомобила са минимум 15 места (5 x 2,5 m) (паркинг места за особе са инвалидитетом 5%, а минимум 2 паркинг места), паркинг теретних возила и аутобуса са минимум 4 места (22 x 5 m), по могућству са надстрешницама и сеницима за заштиту возила од сунца;

– јавна чесма, санитарни чвор (минимум 40 m<sup>2</sup> бруто);

– места за одмор и седење за минимум 50 особа, надстрешнице, телефонска говорница и пејзажно уређена површина за одмор од 500 до 1000 m<sup>2</sup>;

– табла са називом и планом паркиралишта на улазу у паркиралиште (информације о непосредном окружењу и његовим мотивима) и табла на излазу са паркиралишта са основним информацијама о даљем путу (о главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др.);

– остали функционални садржаји путног саобраћаја.

Додатни садржаји паркиралишта опционо могу бити и:

– мања кафе/ресторан, мања продавница, мање игралиште (за одбојку или кошарку);

– мини-пијаца за продају локалних пољопривредних и традиционалних занатских производа са наткривеним простором са тезгама и пратећим санитарним уређајима;

– могуће информативно-туристички пункт у функцији промоције туризма (са јавним и службеним телефоном или употребом мобилног телефона и детаљнијим информацијама о непосредном окружењу и саобраћајним скретањима према туристичким мотивима и др.);

– простор за приручна средства прве помоћи и помоћи на путу за путничке аутомобиле (мин. 30 m<sup>2</sup>);

– по потреби службени објекат за нужни смештај запослених на паркиралишту и свратиште инспекције и полиције.

Утврђују се следећа правила уређења и грађења пратећих садржаја за кориснике пута на планираној локацији одморишта:

1) основна намена:

– комерцијалне делатности у функцији пратећих садржаја за потребе корисника пута: станица за снабдевање горивом,



– дозвољене пратеће намене: саобраћајне, пешачке и паркинг површине, зелене и слободне површине и сл.;

– дозвољени пратећи садржаји: делатности/услуге (трговина на мало, ресторан, простор за канцеларијско пословање), инфопункт, служба прве помоћи, магацин, тоалети и сл.,

– дозвољена пратећа опрема: надстрешница, лантерна, подземни резервоари, тотеми, рекламни панони, јарболи и др.;

2) услови за формирање грађевинске парцеле:

– грађевинска парцеле за пратеће садржаје корисника пута формирана је овим планом,

– ако то захтева функционална или имовинско-правна организација простора, као и динамика изградње, урбанистичким пројектом је на локацији пратећег садржаја дозвољено формирање више грађевинских парцела,

– локација пратећег садржаја може имати само један приступ државном путу типа улив–излив. У случају формирања више грађевинских парцела у комплексу, грађевинске парцеле остварују приступ до улива/излива и сервисне саобраћајнице посредно преко интерне уличне мреже;

3) положај објеката на парцели:

– грађевинска линија објеката према државном путу је на растојању не мањем од 20 m од спољне ивице коловоза државног пута,

– удаљење објеката од бочне и задње границе парцеле износи минимум једну висину објекта (1h),

– дозвољена је изградња више објеката на парцели, сви као слободностојећи,

– минимално удаљење објекта од суседног објекта не може бити мање од једне висине објекта (1h),

– објекте, резервоаре и друге подземне објекте поставити у оквиру зоне грађења,

– дозвољен је преспуст од 3.0 m за надстрешницу станице за снабдевање горивом у односу на грађевинску линију. Надстрешницу и лантерну планирати тако да буду повезане са објектом и са њим чине јединствену целину;

4) индекс заузетости:

– на локацијама одморишта максимални индекс заузетости је 10%;

5) висина венца објекта:

– за објекте бензинских станица максимална спратност је приземље, максимална висина венца објекта је 5 m од коте приступне саобраћајнице, максимална висина надстрешнице је 6 m;

6) kota приземља:

– kota приземља може бити максимално 0,2 m виша од коте приступног тротоара;

7) архитектонско обликовање:

– савременим архитектонским формама, атрактивним елементима обликовања и применом квалитетних материјала за изградњу ове врсте објеката, као и увођењем елемената урбаног дизајна, треба допринети формирању визуелног идентитета комплекса;

8) услови за ограђивање парцеле:

– парцела мора бити ограђена заштитном транспарентном оградом максималне висине до 2,0 m са задње и бочних граница парцеле;

9) решење саобраћајних површина:

– интерне саобраћајне површине у оквиру парцеле планирати тако да омогуће несметану делатност свих објеката на парцели и међусобну независност појединих функција. Све саобраћајнице планирати за двосмерни саобраћај са минималном ширином коловоза од 6 m;

– у нивелационом смислу, потребно је прилагодити коте нових интерних саобраћајних површина са котата уливно-изливних прикључака на државни пут;

– саобраћајнице на делу на коме се налазе моторна возила за време пуњења горивом пројектовати са максималним нагибом од 2%;

– планирати опремање одговарајућом хоризонталном и вертикалном сигнализацијом;

– стандарде приступачности за лица са посебним потребама потребно је применити на пешачким површинама и прилазима до објекта;

– коловозна конструкција се планира као флексибилна са носећим слојевима од асфалт бетона на делу саобраћајних површина ван места за истакање горива и као крута цементно-бетонска конструкција на манипулативним површинама уз места за истакање горива;

– одводњавање саобраћајних површина планира се гравитационим отицањем површинских вода у систем затворене канализационе мреже, уз поштовање нивелете постојећих уливно-изливних рампи. Атмосферске воде са манипулативних површина у зони аутомата прихватити посебном сливничком решетком и одвести до сепаратора за пречишћавање, а затим испустити у реципијент;

10) услови за слободне и зелене површине:

– минимални проценат зеленила у директном контакту са тлом износи 40%,

– неопходно је извршити вредновање постојећег стања вегетације, вредна стабла сачувати и уклонити у ново пејзажно-архитектонско решење,

– унутрашњим ободом парцеле планирати заштитни зелени појас од лишћарских и четинарских дрвенстих и жбунастих врста,

– зелену површину ка државном путу озеленити висококвалитетним декоративним врстама дрвећа и жбуња на травној подлози,

– на паркинг просторима за путничка возила засадити листопадна или зимзелена дрворедна стабла. Користити школоване саднице лишћара (једно стабло на два до три паркинг места), мин. висине 3,5 m, стабло чисто од грана до висине од 2,5 m и прсног пречника најмање 15 cm,

– за озелењавање користити аутохтоне врсте (минимум 50% врста), примарно листопадне, густе и добро развијене крошње,

али и одређен проценат четинарских врста, које треба да су прилагодљиве локалним педолошким и климатским условима и отпорне на загађења од саобраћаја,

– могу се користити и егзоте за које је потврђено да се добро адаптирају датим условима средине, при чему је забрањена примена инвазивних врста;

11) инжењерско-геолошки услови:

– код планираних саобраћајница морају се поштовати стандарди и фазност изградње насипа, конструктивних слојева и коловоза. Пројектовање и изградњу саобраћајних и паркинг површина изводити у складу са стандардима SRPS, према категоријама саобраћајница и подгла, уважавајући све неопходне услове везано за тло. Саобраћајне површине изводити без великих засецања терена, у насипу без присуства воде,

– планирану инфраструктуру у оквиру комплекса извести у техничком рову у циљу спречавања неравномерних слегања,

– у даљој фази пројектовања извести детаљна геолошка истраживања у складу са Законом о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС”, бр. 101/15, 95/18 – др. закон и 40/21);

12) инфраструктурни објекти:

– пратећи садржаји за кориснике пута се опремају инфраструктуром по правилу из коридора пута, или из мрежа ван коридора пута;

13) евакуација отпада:

– за евакуацију отпадака састава као кућно смеће планирано је постављање контејнера за смеће унутар парцеле. Контејнер поставити на избетонираним платоу у посебно изграђеној ниши или бетонском боксу унутар комплекса са директним и неометаним прилазом за комунална возила и раднике;

14) услови и могућности фазне реализације:

– дозвољена је фазна реализација објеката у комплексу и на парцели, уз услов да свака фаза представља функционалну целину.

Поред наведених правила уређења и грађења, дозвољавају се и додатни садржаји за бензинско-путничку станицу:

– зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака су обавезни;

– пумпна станица са оријентационо десет точионих места и то: осам за путничка возила (за бензин, дизел, течни нафтни гас (ТНГ), компримовани природни гас (КПГ)), а у перспективи и за пуњење аутомобила на електрични погон) и два за теретна возила (бензин, дизел, ТНГ и КПГ), са продајом осталих потрошних материјала, ситних резервних делова за аутомобиле и др.;

– паркинг за 40 и више путничких возила (паркинг места за особе са инвалидитетом минимум 5%), за 16 и више теретних возила и за четири и више аутобуса, са потребним пролазним тракама;

– јавна чесма и јавни мокри чвор, по правилу у оквиру бензинске станице (мушки и женски, за особе са инвалидитетом и родитеље са малом децом, минимум 80 m<sup>2</sup> бруто) и привремено дневно сабиралиште смећа са станице (површина по прорачуну);

- табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу;
- служба помоћи и информација, са службеним и јавним телефоном;
- ресторан са кухињом, отвореним и затвореним простором за госте, као и простором за игру и анимацију деце;
- продавница опште потрошње: пиће, храна, цигарете, штампачи и др.;
- службени смештај особља ресторана и пумпне станице и др.

#### 4.4. ПРАВИЛА ПАРАЛЕЛНОГ ВОЂЕЊА И УКРШТАЊА КОРИДОРА БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ СА ДРУГИМ ИНФРАСТРУКТУРНИМ СИСТЕМИМА

##### 4.4.1. Правила паралелног вођења и укрштања Брзе саобраћајнице са водопривредном инфраструктуром

Правила паралелног вођења и укрштања пута и водопривредне инфраструктуре су:

1) приликом паралелног вођења, краци магистралног цевовода за снабдевање водом насеља, водоводне и канализационе цеви морају бити по правилу постављене, односно измештене ван појаса пута, или минимално 3 m од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа трупа пута или средње ивице путног канала за одводњавање);

2) укрштање кракова магистралног цевовода за снабдевање водом насеља, водоводних и канализационих цеви са државним путем предвиђа се искључиво механичким утискивањем или подбушивањем испод трупа пута, под адекватним углом предвиђеним за водопривредну инфраструктуру и у прописаној заштитној цеви, с тим да:

- заштитна цев мора да буде постављена на целој дужини кроз путни појас, или на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута увећана са по 3 m са сваке стране;
- минимална дубина цевовода и заштитне цеви од најниже коте коловоза државног пута до горње коте заштитне цеви износи 1,5–2,0 m;
- код укрштања са другим инсталацијама обезбедити мин. висински размак од 0,5 m;
- заштитна зона око главних цевовода ван насеља са сваке стране цевовода одређује се у односу на пречник и износи:  $\varnothing$  80–200 mm = 1,5 m;  $\varnothing$  200–300 mm = 2,3 m;  $\varnothing$  300–500 mm = 3 m;  $\varnothing$  500–1000 mm и преко = 5 m.

На местима укрштања потребно је обезбедити заштиту цевовода челичном облогом (заштитна цев) или бетонском облогом (тузелом), а заштитну цев на крајевима осигурати бетонским блоком.

Сва укрштања пута са водотоцима обезбеђују се мостовима и потребним регулационим грађевинама на водотоцима. На местима укрштања трасе брзе саобраћајнице и мостова са водотоковима и каналима, техничка решења изградње предметних саобраћајних објеката усагласити са плановима за одбрану од поплава и омогућити несметан прилаз службама и механизацији за одбрану од поплава заштитним водним објектима. На деловима трасе где саобраћајница прелази нерегулисане водотокове извршити регулацију речног корита.

Нивелете планираних мостова, пропуста и прелаза преко водотока, морају бити тако одређене да доње ивице конструкције ових објеката имају потребну сигурносну висину – зазор изнад нивоа меродавних рачунских великих вода за прописно надвишење, у складу са важећим прописима. Све мостовске конструкције морају бити изведене са најсавременијим инжењерским решењима која обезбеђују постојећи протицајни профил у зони мостова, не погоршавајући постојећи водни режим и достигнути степен заштите од поплава.

##### 4.4.2. Правила паралелног вођења и укрштања Брзе саобраћајнице са енергетском инфраструктуром

###### 4.4.2.1. Правила паралелног вођења и укрштања Брзе саобраћајнице са електроенергетском инфраструктуром

Правила паралелног вођења и укрштања државног пута и електроенергетске инфраструктуре су:

1) приликом паралелног вођења пута и електроенергетских водова на дужини већој од 5 km, електроенергетски водови морају да буду удаљени, односно измештени, најмање 100 m од границе појаса пута;

2) препоручује се подземно вођење (каблирање) електроенергетских водова на местима њиховог укрштања са путем, искључиво механичким утискивањем испод трупа пута, под адекватним углом предвиђеним за електроенергетску инфраструктуру и у прописаној заштитној цеви, с тим да:

- заштитна цев мора да буде постављена на целој дужини кроз појас пута, или на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута увећана са по 3 m са сваке стране,
- минимална дубина цевовода и заштитне цеви од најниже коте коловоза пута до горње коте заштитне цеви износи 1,5–2,0 m;
- 3) укрштање електроенергетских водова 35–400 kV са путем може да буде ваздушно, с тим да:
  - угао укрштања буде по могућству 90°, односно минимум 30°,
  - најмања висина од горње ивице нивелете коловоза до најнижег проводника износи 12 m,
  - минимална удаљеност стуба далековода од путног појаса износи 20 m,
  - када је висина стуба далековода већа од 25 m поставља се, односно измешта, на растојању од појаса пута које не може бити мање од висине стуба далековода.

###### 4.4.2.2. Правила паралелног вођења и укрштања Брзе саобраћајнице са гасоводном инфраструктуром

На местима укрштања и паралелног вођења поштовати услове дефинисане важећим законским и другим прописима којима се регулише област гасификације (Правилник о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar. Правила паралелног вођења и укрштања пута и гасоводне инфраструктуре су:

1) приликом паралелног вођења пута и транспортног/разводног гасовода (притисак 16–55 bar) објекти гасовода морају да буду ван појаса пута тако да је од границе појаса пута (изузетно од последњег елемента попречног профила пута) цевовод гасовода удаљен: најмање 10 m (односно 15 m за DN  $\geq$  500), а ГМПС најмање 30 m;

2) укрштање транспортног/разводног гасовода са путем предвиђа се искључиво механичким утискивањем испод трупа пута у прописаној заштитној цеви, с тим да:

- заштитна цев мора да буде постављена на целој дужини кроз појас пута, или на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута увећана са по 3 m са сваке стране,
- угао укрштања цевовода по правилу је 90°; а минимално 60°,
- минимална дубина цевовода и заштитне цеви од најниже коте коловоза пута до горње коте заштитне цеви износи 1,5–2,0 m,
- укрштање са путем планирати, пројектовати и извести по правилу методом механичког подбушивања испод трупа пута, управно на пут, употребом заштитних цеви и/или изградњом армирано бетонског канала/пропуста, са унутрашњим профилом који је минимум 0,15 m већи од спољнег пречника гасовода и пратеће инсталације (оптички кабл, опрема катодне заштите и др.),
- заштитна цев или армирано бетонски канал/пропуст мора бити постављен на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута увећаној за по 3,0 m са сваке стране,
- темелне јаме за бушење морају бити удаљене минимално 3,0 m од крајње тачке попречног профила пута,
- минимална дубина мерена од коте дна путног канала за одводњавање (постојећег или планираног) до горње коте заштитне цеви износи 1,0 m,
- пројектована дубина заштитне цеви мора бити минимално 1,2 m испод дна јарка,
- неопходно је извршити испитивање геомеханичких својстава стена и тла и анализе њихове отпорности према бушењу на местима укрштања трасе предметног гасовода.

###### 4.4.3. Правила паралелног вођења и укрштања Брзе саобраћајнице са електронском комуникационом инфраструктуром

Правила паралелног вођења и укрштања пута и електронских комуникационих водова су:

1) приликом паралелног вођења пута и електронског комуникационог вода, вод мора да буду удаљен минимално 3 m од крајње тачке попречног профила пута (ножице насипа трупа пута или средње ивице путног канала за одводњавање);

2) укрштање електронског комуникационог вода са путем предвиђа се искључиво механичким подбушивањем или утискивањем испод група пута, у прописаној заштитној цеви, с тим да:

- заштитна цев мора да буде постављена на целој дужини кроз појас пута, или на целој дужини између крајњих тачака попречног профила пута увећана са по 3 m са сваке стране,
- угао укрштања је 90°,
- минимална дубина електронског комуникационог вода и заштитне цеви од најниже коте коловоза пута до горње коте заштитне цеви износи 1,5 m;

3) на местима на којима је на блиском растојању више приступних ТК каблова, укрштања са путем се обезбеђује на једном месту, а највише на два места, ТК кабловском канализацијом са бројем цеви према условима власника ТК каблова.

## 5. ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

### 5.1. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИР ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ И УЧЕСНИЦИ У ИМПЛЕМЕНТАЦИЈИ

Кључни учесници у имплементацији Просторног плана, који ће директно имплементирати концепцију и планска решења за изградњу Брзе саобраћајнице и развој саобраћајних и осталих инфраструктурних система на подручју посебне намене јесу:

- министарство надлежно за послове планирања, грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре кроз контролу даљих активности на изради планске и техничке документације, управног поступка издавања потребних дозвола и одобрења, инспекцијски надзор, као и оцењивање потребе и оправданости измене и допуне појединих решења овог просторног плана;

- министарство надлежно за послове планирања, грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и ЈП „Путеви Србије” кроз даљу разраду техничке документације, припрему и спровођење инвестиционих активности за изградњу планиране Брзе саобраћајнице;

- надлежна министарства са управљачима и оператерима инфраструктурних система кроз усклађивање развоја система и активности на изградњи и реконструкцији објеката осталих инфраструктурних система са активностима на реализацији планиране Брзе саобраћајнице;

- надлежна министарства са одговарајућим дирекцијама и управама за послове водопривреде, шумарства, заштите животне средине, природе и споменика културе кроз усклађивање секторских планских докумената и активности са активностима на реализацији планиране Брзе саобраћајнице;

- управе јединица локалне самоуправе (градови Крагујевац и Чачак, општина Кнић) са дирекцијама за урбанизам и јавним комуналним предузећима, кроз контролу даљих активности на изради планске и техничке документације на локалном нивоу, контролу управног поступка издавања потребних дозвола и одобрења, и инспекцијски надзор за објекте у обухвату коридора Брзе саобраћајнице и коридорима осталих инфраструктурних система које је могуће градити у складу са правилима овог просторног плана и др.

Институционални оквир имплементације, у ширем смислу, чине све институције и органи који ће посредно учествовати у имплементацији планских решења, и то:

1) у области заштите и коришћења природних ресурса – министарства надлежна за послове пољопривреде, шумарства, водопривреде и рударства, ЈП „Србијашуме”, ЈВП „Србијаводе”, удружења пољопривредника, локална јавна комунална предузећа, невладине организације и др.;

2) у области развоја привреде – министарства надлежна за послове туризма, индустрије и др.; локалне туристичке организације, туристички кластери, удружења привредника и предузетника и друга правна лица;

3) у области развоја саобраћаја и инфраструктурних система – министарства надлежна за послове саобраћаја, инфраструктуре, енергетике, телекомуникација и водопривреде; ЈП „Путеви Србије”, „Инфраструктура железнице Србије” а.д., АД „Електропривреда Србије”, Акционарско друштво „Електро mreжа Србије” Београд, ЈП „Србијагас”, ЈВП „Србијаводе”; оператери мобилне телефоније; локална јавна комунална предузећа, дистрибутери електричне енергије и др.;

4) у области заштите животне средине, природних и непокретних културних добара – министарства надлежна за послове животне средине и културе; Завод за заштиту природе Србије; Републички завод за заштиту споменика културе и регионални завод за заштиту споменика културе (Крагујевац, Краљево), локални музеји, невладине организације и др.

### 5.2. СМЕРНИЦЕ ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ ПЛАНА

Просторни план се спроводи, у складу са одредбама Закона о планирању и изградњи, на следећи начин:

1) директно (непосредно), издавањем локацијских услова, за део Просторног плана са разрадом на нивоу детаљне регулације у обухвату земљишта јавне намене, односно појаса пута (објекти пута, функционални пратећи садржаји, паркиралишта, сервисне и приступне саобраћајнице), као и водног земљишта за потребе регулације река и других токова;

2) индиректно, израдом урбанистичког пројекта и издавањем локацијских услова, за локацију планираног обостраног одморишта „Језеро” (на стационажи km 16 + 100) и базе за одржавање пута „Бумбарово Брдо” (на стационажи km 23 + 150);

3) индиректно, за део Просторног плана са разрадом на нивоу детаљне регулације у обухвату заштитног појаса и појаса контролисаних изградње, и то: 1) применом и разрадом планских решења Просторног плана у другим планским документима за инфраструктурне системе који се налазе у коридору или се укрштају са коридором државног пута; и 2) применом и разрадом планских решења Просторног плана у планским документима јединица локалне самоуправе.

На основу плана парцелације из овог плана директно се приступа формирању парцела јавне намене (грађевинске парцеле пута, водно земљиште) у катастру непокретности, на основу геодетских елабората.

У обухвату парцела земљишта јавне намене које су формиране овим просторним планом, за потребе изградње Брзе саобраћајнице и регулације водотокова, дозвољена је израда пројеката парцелације и формирање мањих парцела у складу са потребама и динамиком реализације планских решења. Пројектом парцелације и препарцелације могуће је кориговати границу, односно регулациону линију између две јавне намене, односно између парцела путног и водног земљишта дефинисаних овим просторним планом.

У обухвату заштитног појаса и појаса контролисаних изградње, уколико се укаже потреба, могуће је урбанистичким пројектом формирати парцеле за додатне сервисне и приступне саобраћајнице и објекте у функцији пута.

У обухвату заштитног појаса пута дозвољена је препарцелација катастарских парцела, а у циљу обједињавања преосталих делова катастарских парцела након експропријације са другим деловима или целим катастарским парцелама.

Израдом техничке документације у обухвату парцела путног земљишта формираних овим планом могућа је промена техничког решења без измене овог плана.

За потребе формирања инфраструктурних коридора, изградње објеката и других јавних радова, где техничка документација покаже потребу да се изађе из регулације саобраћајнице, односно границе плана, могућа је израда урбанистичког пројекта у складу са чл. 60. и 61. Закона о планирању и изградњи.

На планираним локацијама паркиралишта „Брњица” (km 7 + 100 обострано) и „Бресница” (km 28 + 350 обострано) утврђених овим просторним планом, могуће је кроз израду измена и допуна овог просторног плана или кроз израду плана детаљне регулације, планирати станице за снабдевање горивом и друге садржаје предвиђене за локацију одморишта.

#### 5.2.1. Директна имплементација Просторног плана

Просторни план се спроводи директно (непосредно) за део са разрадом на нивоу детаљне регулације у обухвату земљишта јавне намене, односно појаса пута (објекти пута, функционални пратећи садржаји, паркиралишта, сервисне и приступне саобраћајнице) и водног земљишта за потребе регулације река и других токова, и то издавањем локацијских услова од стране надлежног министарства за:

- целокупну трасу Брзе саобраћајнице (будућег државног пута IB реда) са тунелом, мостовима, пропустима и другим објектима;

- петље и денивелисана укрштања;
- функционалне пратеће садржаје и паркиралишта;
- приступне саобраћајнице и противпожарне путеве до појединих објеката пута;
- заштитне објекте и радове на местима укрштања пута са осталим инфраструктурним системима;
- објекте на регулацији река и других токова са којима се укршта пут;
- електроенергетску и електронску инфраструктуру у функцији пута;
- пејзажно уређење зелених површина у појасу пута, и израдом урбанистичког пројекта и издавањем локацијских услова за локацију планираног обостраног одморишта „Језеро” (на стационажи km 16 + 100) и базе за одржавање пута „Бумбарово Брдо” (на стационажи km 23 + 150).

Просторни план представља основ за утврђивање јавног интереса за експропријацију, односно административни пренос непокретности. Потпуном експропријацијом, односно административним преносом непокретности, обезбеђује се простор за формирање грађевинских парцела објеката који су саставни делови пута, и парцела водног земљишта. Потпуном експропријацијом се трајно мења постојећа намена и власништво над обухваћеним непокретностима.

Решењем о утврђивању јавног интереса, одређује се корисник експропријације, односно административног преноса непокретности. Корисник експропријације преузима сва права, обавезе и одговорности предвиђене Законом о експропријацији („Службени гласник РС”, бр. 53/95, 23/01 – СУС, 20/09, 55/13 – УС и 106/16 – аутентично тумачење).

У делу Просторног плана који се директно спроводи, површине које су предмет утврђивања јавног интереса одређене су графички са елементима за геодетско обележавање и пописом обухваћених катастарских парцела (у целини или у деловима).

У случају међусобног неслагања текстуалних и графичких података или неслагања због накнадних промена насталих одржавањем катастра непокретности, меродавна је ситуација на Тематској карти број 1 „Детаљна регулација са елементима спровођења” (листови 1–9) и важећим подацима из Катастра непокретности Републичког геодетског завода.

### 5.2.2. Смернице за имплементацију Просторног плана у другим просторним и урбанистичким плановима

Важећи плански документи донети до дана ступања на снагу овог просторног плана, примењују се на следећи начин:

1) не примењују се плански документи у обухвату земљишта јавне намене, односно појаса пута (објекти пута, функционални пратећи садржаји, паркиралишта, сервисне и приступне саобраћајнице) и водног земљишта, утврђеног овим просторним планом (Тематска карта број 1 „Детаљна регулација са елементима спровођења” (листови 1–9));

2) примењују се, у делу и на начин који није у супротности са овим просторним планом, плански документи у делу заштитног појаса и појаса контролисане изградње (Тематска карта број 1 „Детаљна регулација са елементима спровођења” (листови 1–9)), нарочито у погледу режима коришћења, уређења и заштите простора, као и у погледу спречавања ширења грађевинских подручја.

У обухвату земљишта јавне намене, односно појаса пута утврђеног овим просторним планом за потребе реализације планиране петље „Катрга” на аутопуту Е-761 (Тематска карта број 1 „Детаљна регулација са елементима спровођења”, (лист 9)), не примењује се Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате–Прељина.

Надлежни органи јединица локалне самоуправе, чији су делови територије у обухвату овог просторног плана, донеће одлуку и покренути поступак усаглашавања (измене и допуне) донетих планских докумената са овим просторним планом, у року који не може бити дужи од две године од дана доношења овог планског документа.

До усаглашавања важећих планских докумената јединица локалних самоуправа са овим просторним планом, примењују се на претходно дефинисани начин планска решења утврђена следећим планским документима:

#### 1) просторним плановима јединица локалне самоуправе:

- Просторни план града Чачка („Службени лист града Чачка”, број 19/10),
- Просторни план општине Кнић („Службени гласник општине Кнић”, број 5/11),
- Просторни план града Крагујевца („Службени лист града Крагујевца”, број 32/09);

#### 2) урбанистичким плановима:

- План детаљне регулације за изградњу далековода 35 kV од ТС 35/10 kV, КГ 010 „Кнић”, до КГ 0024 „Страгари” преко 35/10 kV, КГ 023 „Баре” на територији општине Кнић („Службени гласник општине Кнић”, број 1/20),
- План детаљне регулације за изградњу далековода 400 kV „Крагујевац 2 – Краљево 3” („Службени гласник општине Кнић”, број 2/16).

Овим просторним планом се дефинише обавеза израде планске и техничке документације за водовод Мрчајевци–Бресница, који би снабдео водом домаћинстава насеља Бресница, што представља предуслов за изградњу Брзе саобраћајнице. Надлежни орган града Чачка донеће одлуку и покренути поступак усаглашавања (измене и допуне) Просторног плана града Чачка са овим просторним планом, у року који не може бити дужи од шест месеци од дана доношења овог планског документа, уз посебно наглашену потребу дефинисања планског основа за изградњу водовода Мрчајевци–Бресница.

У складу са овим просторним планом потребно је урадити планску и техничку документацију за регулацију корита Бресничке реке од петље „Бресница–Мрчајевци” до државног пута IА реда (Е-761) „Моравски коридор”.

### 5.2.3. Имплементација Просторног плана у секторским плановима и програмима

Имплементација и усаглашавање планских концепција, решења и пропозиција утврђених овим просторним планом у секторским плановима и програмима у складу са законом, обезбеђују:

- министарство надлежно за водопривреду, односно Републичка дирекција за воде и ЈВП „Србијаводе”, у сарадњи са министарством надлежним за европске интеграције и локалним јавним комуналним предузећима, усклађивањем и реализацијом планираних радова на речним токовима, у склопу заштитних радова;
- министарство надлежно за енергетику, Оператор преносног система Акционарско друштво „Електромрежа Србије” Београд, АД „Електропривреда Србије” Београд и оператори дистрибутивног система, усклађивањем и реализацијом планираних радова на електроенергетској мрежи и објектима;
- оператори мобилне телефоније усклађивањем својих програма развоја мобилне телефоније;
- органи локалне самоуправе и градска и општинска јавна комунална предузећа усклађивањем програма развоја водоводне и канализационе инфраструктуре;
- органи локалне самоуправе и градска и општинска јавна предузећа надлежна за изградњу и одржавање путева, усклађивањем програма развоја општинских јавних путева;
- органи локалне самоуправе у сарадњи с министарством надлежним за заштиту животне средине, усклађивањем и реализацијом локалних планова и програма заштите животне средине (средњорочних планова заштите од буке, програма и планова мониторинга животне средине).

### 5.2.4. Смернице за заштиту животне средине

За потребе израде техничке документације Брзе саобраћајнице, потребна је израда Студије о процени утицаја на животну средину у складу са Законом о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 36/09). Студијом је потребно посебно обрадити:

– стање биодиверзитета у зони пута у циљу дефинисања техничким мера које омогућавају несметано кретање животињских врста;

– техничке мере заштите површинских и подземних вода са којима се укршта планирана саобраћајница, посебно у односу на реку Гружу која се улива у Гружанско језеро које служи за водоснабдевање (у оквиру шире зоне заштите изворишта акумулације Гружа);

– техничке мере за заштиту од буке на деловима трасе брзе саобраћајнице које пролазе у близини објеката;  
– мере деловања у случају удеса на брзој саобраћајници када постоји опасност од изливања опасних и штетних материја.

За пратеће садржаје (објекте) у функцији пута који се налазе у коридору пута, инвеститор је у обавези да се обрати надлежном органу за послове заштите животне средине са Захтевом за одлучивање о потреби израде студије о процени утицаја на животну средину, у складу са: Законом о заштити животне средине; Законом о процени утицаја на животну средину; Правилником о садржини студије о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, број 69/05) и Уредбом о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, број 114/08).

Студијом о процени утицаја пројекта Брзе саобраћајнице на животну средину потребно је испитати могуће ефекте изградње и функционисања саобраћајнице на врсте угрожених дивљих биљака и животиња и на станишта која евентуално буду идентификована на коридору и у непосредној близини и утврдити конкретне мере њихове заштите, као и ближе мере заштите осталих природних вредности које се установе у појасу пута и његовом непосредном окружењу, укључујући и евентуалну изградњу и уређење адекватних дивелвисационих пролаза (екодукта) за домаће и дивље животиње.

У циљу превентивне заштите непокретних културних добара извршити археолошко рекогносцирање. На основу археолошког рекогносцирања, односно детаљног површинског прегледа терена, потребно је према потреби спровести заштитна археолошка истраживања на археолошким локалитетима на коридору и његовој непосредној околини, као и на другим деловима трасе пута у путном појасу и на позајмиштима и депонијама земље и другог материјала. Археолошко рекогносцирање спровести у току израде техничке документације, или у другој одговарајућој фази пројекта пута, а у склопу прибављања ближих услова чувања, одржавања и коришћења за потенцијално угрожене археолошке локалитете на траси пута од надлежних завода за заштиту споменика културе. На основу рекогносцирања утврдити, између осталог, методе и обим неопходних заштитних археолошких истраживања.

### 5.3. ПРИОРИТЕТНА ПЛАНСКА РЕШЕЊА И ПРОЈЕКТИ

Изградња планиране Брзе саобраћајнице може да се реализује:

- фазно по деоницама, утврђеним овим просторним планом, или које ће бити утврђене техничком документацијом;
- фазно у погледу изградње пута у попречном профилу – изградња у полупрофилу, као прве фазе и у пуном профилу као друге и коначне фазе.

Приоритети у имплементацији Просторног плана до краја 2026. године су:

- израда и ревизија техничке документације на нивоу студије оправданости са идејним пројектом (у целини или по деоницама);
- израда и техничка контрола пројекта за грађевинску дозволу и израда пројекта за извођење (у целини или по деоницама);
- решавање имовинско правних односа;
- изградња деоница пута, у складу са динамиком коју опредељују министарство надлежно за саобраћај и инфраструктуру и ЈП „Путеви Србије”.

### 5.4. МЕРЕ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈУ

Основне мере и инструменти за имплементацију планских решења и смерница овог просторног плана су:

#### 1) планско-програмске мере и инструменти:

- израда студије оправданости са идејним пројектом,
- израда пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење,
- израда урбанистичког пројекта за локацију планираног обостраног одморишта,
- израда по потреби пројекта парцелације и препарцелације, израда пројекта геодетског обележавања и израда елабората за експропријацију непокретности, по фазама и др.,
- израда планске и техничке документације за водовод Мрчајевци–Бресница и за регулацију корита Бресничке реке;

#### 2) организационе мере и инструменти:

- обезбеђење мера појачаног надзора урбанистичке и грађевинске инспекције ради контроле коришћења, спречавања изградње нових и озакоњења постојећих објеката на простору јавне намене планираном за коридор пута и регулацију водотокова, до његовог привођења планираној намени,
- надлежно ЈП „Путеви Србије” утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи трасе и објеката пута,
- стручне службе надлежних јединица локалне самоуправе информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну заједницу о донетим програмима из алинеје друге ове тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са имплементацијом Просторног плана,
- надлежно ЈП „Путеви Србије” обезбедиће мониторинг животне средине и буке у коридору пута и др.

## 2131

На основу члана 7. став 3. Закона о климатским променама („Службени гласник РС”, број 26/21), чл. 38. и 50. Закона о планском систему Републике Србије („Службени гласник РС”, број 30/18) и члана 4. став 19. Закона о потврђивању Споразума из Париза („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 4/17),  
Влада доноси

### СТРАТЕГИЈУ

**нискоугљеничног развоја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године са пројекцијама до 2050. године**

#### 1. УВОД

Ризици климатских промена по одрживи развој Републике Србије су очигледни. Утицаји климатских промена већ прете, док би ризик у будућности могао угрозити, између осталог, и инфраструктуру, пољопривредну производњу, доступност воде и јавно здравље.

Најновији подаци показују просечни пораст температуре од 0,36 °C по деценији између 1961. и 2017. године, док сценарији климатских промена предвиђају пораст између 2 °C и 4,3 °C до 2100. године у поређењу са периодом 1986–2005. године. Просечне количине падавина смањене су до 10% између 1961. и 2017. године, док према сценаријима климатских промена, просечне годишње падавине могу да се смање и до 4,5% до 2100. године, у поређењу са референтним периодом 1986–2005. година<sup>1</sup>.

С друге стране, постојећа зависност од угљеника (фосилних горива) може угрозити конкурентност српске привреде у средњем року и дугорочно.

Осим тога, обавезе Републике Србије према Закону о потврђивању Споразума из Париза (у даљем тексту: Споразум из Париза) и Оквирној конвенцији Уједињених нација о промени климе (енгл. United Nation Framework Convention on Climate change – у даљем тексту: UNFCCC), налажу дугорочно гледано значајан помак српске привреде ка нискоугљеничној и климатски прилагодљивој економији.

Република Србија активно доприноси глобалним напорима у борби против климатских промена, у складу са принципом заједничких, али подељених одговорности, као не-Анекс I држава чланица Оквирне конвенције Уједињених нација о промени климе. Република Србија је такође потписница Кјото протокола и Споразума из Париза.

Споразумом из Париза, Република Србија се иницијално обавезала да смањи емисије гасова са ефектом стаклене баште (енгл. Greenhouse gases – у даљем тексту: GHG) за 9,8% до 2030. године у односу на ниво из 1990. године. Овај национално утврђени допринос смањењу емисија гасова са ефектом стаклене баште (енгл.

1 Прилог 1: Осмотрне промене климе и пројекције будуће климе у Републици Србији.