

"Службени гласник РС", бр. 37/2006, 31/2010

На основу члана 19. став 4. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник РС", број 47/03),

Влада, на предлог Републичке агенције за просторно планирање, доноси

УРЕДБУ

о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Београд- Пожега

Члан 1.

Утврђује се Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Београд-Пожега (у даљем тексту: Просторни план), који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део.

Члан 2.

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора на деловима територије града Београда (општине Чукарица, Обреновац и Лазаревац) и општина Уб, Лајковац, Љиг, Горњи Милановац, Чачак, Лучани и Пожега.

Члан 3.

Просторни план састоји се из текстуалног дела и графичких приказа.

Графички прикази (рефералне карте) посебне намене простора, мреже насеља, функција, јавних служби и инфраструктурних система, природних ресурса и руралних подручја, заштите животне средине, природних и културних добара и плана пратећих садржаја аутопута Е-763 Београд-Јужни Јадран, деоница Београд-Пожега, израђени су у размери 1 : 100.000.

Графичке приказе из става 2. овог члана, израђене у 18 примерака, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.

Члан 4.

Просторни план се остварује плановима детаљне регулације, урбанистичким плановима или урбанистичким пројектима у оквиру урбанистичких планова и пројектима за магистралне инфраструктурне системе.

Члан 5.

Уговор о имплементацији Просторног плана закључиће Влада, Министарство за капиталне инвестиције, Министарство науке и заштите животне средине, Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде, Министарство трговине, туризма и услуга, ЈП "Путеви Србије" и Републичка агенција за просторно планирање, са Скупштином града Београда и скупштинама општина Обреновац, Лазаревац, Уб, Лајковац, Љиг, Горњи Милановац, Чачак, Лучани и Пожега, као и другим учесницима у реализацији планских решења.

Члан 6.

Графички прикази из члана 3. став 2. ове уредбе чувају се трајно у Влади (један комплет), Министарству за капиталне инвестиције (три комплета), ЈП "Путеви Србије" (један комплет), Скупштини града Београда (један комплет), скупштинама општина Чукарица, Обреновац, Лазаревац, Уб, Лајковац, Љиг, Горњи Милановац, Чачак, Лучани и Пожега (по један комплет) и Републичкој агенцији за просторно планирање (два комплета).

Аналитичко-документациона основа на којој се заснива Просторни план чува се у Републичкој агенцији за просторно планирање.

Члан 7.

Право на непосредан увид у графичке приказе из члана 3. став 2. ове уредбе имају правна и физичка лица, под условима и на начин који ближе прописује министар надлежан за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 8.

Урбанистички планови и пројекти ускладиће се са одредбама ове уредбе на начин утврђен овим просторним планом.

Планови и програми развоја који се доносе по посебним прописима, прописи и други општи акти ускладиће се са одредбама ове уредбе у року од годину дана од дана њеног ступања на снагу.

Урбанистички планови и пројекти, планови и програми развоја донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењују се у деловима који нису у супротности са овом уредбом.

Члан 9.

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

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

05 број 110-2072/2006
У Београду, 20. априла 2006. године

Влада

Потпредседник,
Мирољуб Лабус, с.р.

ПРОСТОРНИ ПЛАН

ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА БЕОГРАД- ЈУЖНИ ЈАДРАН, ДЕОНИЦА БЕОГРАД-ПОЖЕГА

И. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

1. Увод

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Београд-Пожега (у даљем тексту: Просторни план), је дугорочни развојни документ који се доноси за временски хоризонт до 2025. године.

Просторни план је израђен у складу са одредбама Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник РС", број 47/03), Закона о Просторном плану Републике Србије ("Службени гласник РС", број 13/96) као и Одлуком о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Београд-Пожега ("Службени гласник РС", број 2/05).

Планска решења која се односе на коридор аутопута, утврђена су са већим степеном поузданости у односу на коридоре других магистралних инфраструктурних система (железничких пруга, гасовода, оптичких каблова и др.). Након довођења студијске и техничке документације тих система до нивоа генералног, односно идејног пројекта, по указаној потреби, донеће се одговарајуће измене и допуне овог просторног плана.

Просторни план (књига 1) садржи: закључке анализе постојећег стања, опште и посебне циљеве, дугорочна планска решења за организацију, уређење и заштиту планског подручја инфраструктурног коридора, мере и смернице за примену и остваривање планских решења. Саставни (графички) део Просторног плана су рефералне карте у размери 1 : 100.000, и то:

- 1) посебна намена простора;
- 2) мрежа насеља, функција, јавних служби и инфраструктурних система;

- 3) природни ресурси и рурална подручја, заштита животне средине, природних и културних добара;
- 4) план пратећих садржаја аутопута Е-763 Београд-Јужни Јадран, деоница Београд-Пожега.

Стратегија развоја планског подручја (књига 2), која је верификована од стране Комисије за стручну контролу 16. новембра 2005. године, садржи закључке анализе постојећег стања, опште и посебне циљеве, као и стратешка опредељења развоја, инфраструктуре, демографско-привредних кретања, организације, уређења и заштите простора, приоритете развоја.

Аналитичко-документациона основа Просторног плана (књига 3) садржи: изводе из Просторног плана Републике Србије и других релевантних развојних докумената; анализе постојећег стања са одговарајућим графичким приказима, као и другу документацију која је основ за израду Просторног плана.

На основу усвојене Стратегије развоја планског подручја, а по обављеној стручној контроли и усаглашавању ставова надлежних министарстава и посебних републичких организација, ради рационалнијег завршетка израде планског документа, извршено је опредељење за варијанту уласка аутопута у Београд десном обалом Саве (варијанта Остружница-Пожега), по Претходној студији оправданости и Генералном пројекту.

2. Опис граница подручја Просторног плана

2.1. Обухват Просторног плана

Просторни план обухвата подручје магистралног инфраструктурног коридора утврђеног Просторним планом Републике Србије.

Просторним планом обухваћени су:

- 1) магистрални инфраструктурни коридор са постојећим и планираним магистралним инфраструктурним системима и њиховим заштитним појасевима: аутопут Е-763, магистрални путеви, железничке пруге (на магистралном правцу Е70, Е79 и Е85), гасовод, далеководи 110 кВ, 220 кВ и 380 кВ, оптички кабл, објекти заштите од вода (одбрамбени насипи) и цевоводи регионалног система водоснабдевања са пратећим објектима и садржајима (чворишта, терминали, услужни садржаји и други објекти у функцији магистралних инфраструктурних система);
- 2) пратећи алтернативни инфраструктурни систем - алтернативни путни правац (без наплате путарине) аутопута Е-763;
- 3) зона утицаја коридора - обухваћен простор између појединих зона ширине од 1 до 5 км од крајњег магистралног инфраструктурног система, који су у физичкој и функционалној вези са коридором од Београда (обилазница) до Пожеге.

Планом се дефинише следећи обухват:

- 1) општина Чукарица (град Београд) катастарске општине Велики Макиш (део), Железник (део), Остружница и Умка - П 31,73 км²;
- 2) алтернативно општина Сурчин (град Београд) катастарске општине Јаково и Бољевци и део катастарске општине Сурчин - П 94,8 км²;
- 3) општина Обреновац (град Београд) катастарске општине Мала Моштаница, Барич, Мислођин, Бело Поље, Велико Поље, Пироман и Бровић - П 88,4 км²;
- 4) општина Уб катастарске општине Лисо Поље, Бргуле, Шарбане, Стубленица, Паљуви, Мургаш и Руклада - П 86,3 км²;
- 5) општина Лајковац катастарске општине Ћелије, Бајевац, Непричава, Рубибреза, Доњи Лајковац, Стрмово, Пепељевац и Боговађа - П 73,9 км²;
- 6) општина Лазаревац (Град Београд) катастарске општине Жупањац, Чибутковица, Дудовица - П 37,5 км²;
- 7) општина Љиг катастарске општине Моравци, Латковић, Јајчић, Цветановац, Бранчић, Гукоши, Дићи, Доњи Бањани, Љиг и Лалинци - П 75,75 км²;
- 8) општина Горњи Милановац катастарске општине Бољковци, Ручићи, Врнчани, Љеваја, Синошевићи, Таково, Шарани, Семедраж, Брђани и Дренова - П 120,1 км²;
- 9) општина Чачак катастарске општине Прислоница, Прељина, Соколићи, Ракова, Вранићи, Љубић, Трбушани, Пријевор и Паковраће - П 99,05 км²;
- 10) општина Лучани катастарске општине Ртари, Марковица, Негришори, Лисице и Крстац - П 34,3 км²;
- 11) општина Пожега катастарске општине Прилипац, Горобиле и Пилатовићи - П 31,2 км².

Укупна површина у оквиру предложених граница Плана је 772,92 км².

2.2. Граница Просторног плана

Граница подручја Просторног плана дефинисана је границама катастарских општина или географским границама (пут, канал, река и сл.) на територији катастарске општине и приказана је на рефералним картама Просторног плана и описано.

Утврђује се следећа граница Просторног плана:

- 1) Северна граница: на територији општине Сурчин обухвата део катастарске општине Сурчин и катастарских општина Јаково и Бољевци, до границе са катастарском општином Обреновац, а на територији општине Чукарица граница прелази ка западу на територију катастарске општине Железник, Велики Макиш до границе катастарске општине Остружница. Граница у правцу југа прати границу катастарских општина Остружница и Умка.

- 2) Западна граница: на територији општине Чукарица у правцу југа прати границу катастарских општина Остружница и Умка, границу општине Чукарица до границе катастарске општине Умка. Граница у правцу југозапада прелази на територију катастарске општине Обреновац. На територији општине Обреновац у правцу запада прати границу катастарских општина Мала Моштаница и Барич до пресека катастарске општине Барич и границом општине Обреновац, граница у правцу југоистока на територији општине Обреновац прати границу катастарских општина Барич, Мислођин, Бело Поље, Велико Поље, Пироман и Бровић до пресека општине Уб. Граница у правцу југозапада прелази на територију општине Уб прати границу катастарских општина Шарбане, Стубленица и Мургаш до пресека границе општине Уб и Лајковац. Граница у правцу југоистока прелази на територију општине Лајковац, прати границу катастарске општине Бајевац. На територији општине Лајковац граница наставља границом катастарских општина Бајевац, Непричава, Стрмово, Боговођа и Доњи Лајковац до границе општине Љиг. На територији општине Љиг граница наставља у правцу југоистока прати границу катастарских општина Латковић, Јајчић, Цветановац, Гукоши, Бранчић, Дићи, Доњи Бањани и Лалинци до пресека границе општине Горњи Милановац и Љиг. На територији општине Горњи Милановац у правцу југоистока прати границу катастарских општина Бољковци, Ручићи, Врнчани, Љеваја, Синошевићи, Таково, Дренова, Шарани и Брђани до границе општине Чачак. На територији општине Чачак ка западу поклапа се са границом катастарских општина Ракова, Вранићи, Трбушани, Пријевор и Паковраће до границе општине Лучани. На територији општине Лучани ка западу прати границу катастарских општина Ртари, Марковица, Негришори, Лисице и Крстац до границе општине Пожега. На територији општине Пожега прати границу катастарских општина Горобиље, Пилатовићи и Прилипац до границе општине Лучани.
- 3) Јужна граница: на територији општине Лучани прати границу катастарских општина Крстац, Лисице, Негришори, Марковица и Ртари до границе општине Чачак. На територији општине Чачак прати границу катастарских општина Паковраће, Пријевор, Трбушани, Љубић, Прељина и Прислоница до границе општине Горњи Милановац.
- 4) Источна граница: на територији општине Горњи Милановац ка северу прати границу катастарских општина Семедраж, Таково, Синошевићи, Врнчани, Ручићи и Бољковци до границе општине Љиг. На територији општине Љиг ка северу прати границу катастарских општина Лалинци, Доњи Бањани, Дићи, Бранчић, Моравци и Јајчић до границе општине Лазаревац. На територији општине Лазаревац прати границу катастарских општина Дудовица, Чибутковица и Жупањац до границе општине Лајковац. На територији општине Лајковац прати границу катастарских општина Ћелије, Пепељевац и Рубибреза до границе општине Уб. На територији општине Уб прати границу катастарских општина Руклада, Паљуви, Стубленица, Шарбане, Бргуле и Лисо Поље до границе општине Обреновац. На територији општине Обреновац прати границу катастарских општина Велико Поље, Мислођин, Барич и Мала Моштаница до границе општине Чукарица.
- 5) На територији општине Чукарица прати границу на северу са границом катастарских општина Мала Моштаница, Умка, Остружница и иде делом КО Железник уз обилазницу, коју прелази, до КО Велики Макиш, одакле сече

пут, иде ка западу по граници са катастарском општином Јаково, одакле се спушта до границе са катастарском општином Остружница.

Ширу границу функционалних утицаја инфраструктурног коридора чине општине чије су територије, у погледу ограничења и потенцијала развоја, у директној вези са планираним коридором: Административно подручје града Београда; део Колубарског округа и то општине Љиг, Лајковац и Уб; део Моравичког округа и то општине Горњи Милановац, Чачак и Лучани; део Златиборског округа општину Пожега и општине Ариље и Ужице, као могући правци наставка трасе аутопута.

3. Обавезе, услови и смернице из планских докумената вишег реда и суседних подручја

Услови и смернице из планских докумената вишег реда, као и одређена планска решења, представљају стечене планске обавезе. Детаљна анализа планске документације која у целини, или у деловима обухвата подручје плана, приказана је у Аналитичко-документационој основи (књига 3). У овом делу плана (Аналитичко-документациона основа) извршена је анализа осталих докумената и студија, које се односе на подручје плана. У оквиру Стратегије просторног развоја, дат је приказ извода из постојеће планске документације и осталих стечених обавеза, које се односе на секторске програме развоја и другу постојећу документацију. Просторни и урбанистички планови који су на овај начин анализирани су:

- 1) Просторни план Републике Србије утврђен Законом о Просторном плану Републике Србије ("Службени гласник РС", број 13/96);
- 2) Регионални просторни план административног подручја града Београда ("Службени лист града Београда", број 10/04);
- 3) Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд - Ниш, утврђен Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд - Ниш ("Службени гласник РС", број 69/03);
- 4) Регионални просторни план Колубарског округа погођеног земљотресом, утврђен Уредбом о утврђивању Регионалног просторног плана Колубарског округа погођеног земљотресом ("Службени гласник РС", број 70/02);
- 5) Генерални план Обреновца;
- 6) Генерални план Лајковца;
- 7) Генерални план Чачка;
- 8) Генерални урбанистички план Лучана.

У току прикупљања података о постојећој планској документацији, утврђено је да ни за једну општину, обухваћену Просторним планом, не постоји важећи просторни план. Такође је констатовано да је у току израда просторних планова у општинама Љиг, Чачак и Пожега.

4. Скраћени приказ постојећег стања

Детаљни приказ анализе постојећег стања извршен је у оквиру Аналитичко-документационе основе (књига 3), по следећим поглављима:

1) природни ресурси:

- физичко-географске одлике терена,
- пољопривредно земљиште,
- шумско земљиште и вегетација,
- геолошка грађа,
- хидрогеолошка својства терена,
- хидролошке карактеристике;

2) демографија и привреда;

3) мрежа насеља;

4) коришћење земљишта;

5) положај и регионални аспект подручја инфраструктурног коридора;

6) инфраструктура:

- друмски саобраћај,
- железнички саобраћај,
- инфраструктура аеродрома Србије и Црне Горе,
- пловни путеви,
- водоснабдевање,
- електроенергетска инфраструктура,
- телекомуникације,
- гасоводи;

7) туризам;

8) животна средина;

9) природна и културна добра;

10) објекти од значаја за одбрану земље.

У оквиру Стратегије просторног развоја (књига 2) приказани су закључци анализе постојећег стања. Овим приказом су обухваћени и дефинисани потенцијали и ограничења по наведеним поглављима. Закључци анализе постојећег стања, представљали су основ за полазна стратешка одређења дефинисана у оквиру Стратегије просторног развоја (у даљем тексту: Стратегија).

5. Положај и регионални аспекти развоја подручја посебне намене

Географски положај Србију и Црну Гору сврстава у групу балканских и подунавских земаља. Овакав положај, у саобраћајном смислу, представља значајан потенцијал привредног и економског развоја наше земље. Србија и Црна Гора природном везом, реком Дунав, излази на Црно море, а постојећом мрежом саобраћајница остварује везу са Егејским морем. Реализацијом аутопутског правца Е-763, оствариће се квалитетна веза са Јужним Јадраном.

Могућности јачања свеобухватног привредног, културног и социјалног развоја Србије и Црне Горе у окружењу, огледа се у јачању инфраструктурних веза (првенствено друмске инфраструктуре), чиме се омогућава бољи и економичнији проток робе, путовања људи, размена информација итд.

Коридор Х повезан са европским коридорима ИВ, В, ВИИ и ВИИИ представља везу Србије и Црне Горе са земљама чланицама ЕУ као и осталим земљама из окружења.

Инфраструктурни коридор Београд-Јужни Јадран, представља могућност квалитетнијег повезивања саобраћајног коридора Х (Салзбург - Загреб - Београд - Ниш - Скопље - Солун) и његовог крака Хб (Будимпешта - Нови Сад - Београд) са Јадранским приобаљем, односно луком Бар као значајним робно-транспортним центром у коме се сустичу друмски, железнички и поморски саобраћајни системи. Постојање планираног пута привући ће кориснике са подручја средње, североисточне и источне Европе. Тиме се наша земља, поред развоја путне инфраструктуре на коридору Х (везе Београда: путем Е-70 са Хрватском, путем Е-75 преко Суботице са Мађарском; везе Ниша: путем Е-75 са Македонијом, путем Е-80 са Бугарском) додатно укључује у мрежу савремених Европских Е путних праваца.

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

Реализација и функционисање пуним капацитетом овог, пре свега саобраћајног у ужем смислу друмског коридора, у значајној мери утиче на комплетирање мреже постојећих и планираних Е и М путева.

Предуслов успешне интеграције простора и његове повезаности, како географске, тако и друштвено-економске, чини развијена мрежа друмских саобраћајница. Интеграциони процеси, на нивоу држава, подразумевају

осавремењивање и употпуњавање делова аутопутских праваца. Тиме се стварају предуслови за неометано учествовање државе у међународној размени робе, пословних и туристичких путовања.

Интеграција простора у Србији и Црној Гори, реализацијом планираног путног правца Београд - Пожега, подразумева знатно бољу услугу токовима људи и робе, који се тренутно одвијају мрежом магистралних путева. Овим путним правцем успоставља се квалитетна веза севера и југа, тј. подручја Војводине, Београда, централне и западне Србије са Црном Гором и луком Бар.

Изградња, уређење и опремање инфраструктурног коридора допринеће друштвеном и привредном развоју регионалних подцелина кроз које траса планираног путног правца пролази и утицаће на развој мреже путева у ширем окружењу, односно на могућности повезивања и интеграције мреже постојећих М путева.

Територијом Србије и предметним коридором пролази најкраћи железнички магистрални правац, између Средње Европе и Блиског истока који припада Трансевропској мрежи пруга за велике брзине. Просторним планом Републике Србије утврђене су везе магистралне пруге Београд -(Ресник) - Бар, са Паневропским мултимодалним саобраћајним коридором "Х" и његовим постојећим и планираним крацима:

- 1) Суботица - Нови Сад - Београд - Ниш (правац Е-85 и Е-70);
- 2) Београд - Шид - граница Хрватске;
- 3) Београд - Панчево - граница Румуније (Е-66);
- 4) Ниш - Димитровград - граница Бугарске (правац Е-70); и
- 5) Ниш - Прешево - граница Македоније (правац Е-85).

Укључивањем и повезивањем правца Бари - Бар - Београд - Темишвар и даље у мрежу европских коридора, источни део Европе добија трансферзални саобраћајни правац "север-југ", са могућностима за повезивање значајних развојних потенцијала.

Лука Бар добија квалитетније везе са великим делом залеђа, те се тако добија природна равнотежа у расподели саобраћајних токова између јадранских лука (Трст, Копар, Ријека, Задар и Плоче) и луке Солун.

Повезивањем привредних ресурса Браничевског округа и источне Србије преко пруге Смедерево - Мала Крсна и Мала Крсна - Бор -(Вражогрнац), са пругом Београд - Бар, остварује се директна веза са гравитационог подручја пруге Београд - Бар, са луком Бар, као и посредна веза са Федерацијом Босне и Херцеговине, преко пруге Ваљево-Лозница.

Постојећи капацитети свих инфраструктурних система у ширем окружењу коридора, представљају значајан потенцијал развоја мултимодалног транспорта и регионалног развоја на државном и међународном нивоу.

У непосредном и ширем окружењу се налазе значајни потенцијали и капацитети планинског (Маљен, Повлен, Дивчибаре, Рајац, Златибор и Тара) и бањског (Обреновац, Љиг, Врујци, Трепча, Овчар Бања) туризма, као и значајан број културно-историјских споменика (манастири Овчарско-кабларске клисуре).

Компаративне предности овог подручја за интензивирање развоја туризма заснивају се на туристичким ресурсима од националног значаја и развоју специфичне, препознатљиве туристичке понуде, чиме ће се омогућити активирање нових туристичких подручја и центара.

Подручје обухваћено планом инфраструктурног коридора, посматрано у оквирима административних подела, различитих нивоа, може се третирати као подручје "условног" региона или дела региона у ширим размерама. Посматрано у ширим оквирима, пре свега у односу на Балкан и суседне земље, (посредно и на део Европе) утицај изградње инфраструктурног коридора, огледа се у развојним могућностима Србије и Црне Горе као региона или дела региона у односу на окружење.

Деоница Београд - Пожега пролази кроз различита географска, у ужем смислу морфолошка подручја. Делом преко долина великих река, шумадијског побрђа и пределом високих делова Западне Шумадије. На истраживаном терену заступљени су равничарски терени са пространим алувијалним равнинама, затим ниско побрђе и бежуљкасто планински терени.

Како се цео коридор од Београда до Пожеге налази у различитим географским условима, просторно-планска решења се заснивају на уважавању различитих географских услова.

Посебан проблем представљају антропогени фактори, будући да траса аутопута пролази директно или близу изграђених насеља, која већ имају своју структуру и локалну, саобраћајну мрежу. Просторни план у својим решењима мора уважавати различите географске појединости, али исто тако и антропогене географске целине, њихов положај, структуру и повољности које ће добити изградњом аутопута.

Ако се као оквир посматрања дефинише Србија или Србија и Црна Гора, обухват Просторног плана се по већини важећих критеријума за дефинисање региона, може третирати као засебан регион.

Планирано подручје обухвата површину од 680,42 км². Посматрано кроз административну поделу, ово подручје обухвата делове Административног подручја Београда, Колубарског, Моравичког и део Златиборског округа, односно делове града Београда и делове општина Уб, Лајковац, Љиг, Горњи Милановац, Чачак, Лучани и Пожега. Површином обухвата и значајем инфраструктуре смештене у коридору, одређен је степен утицаја на простор који коридор обухвата.

На основу тих утицаја на простор, дефинисане су и зоне утицаја коридора.

Основни критеријум при дефинисању зона утицаја, односно њихових обухвата, је подударање гравитационих подручја инфраструктурног коридора и његових зона утицаја на простор. У том смислу је као могућност, оријентационог приказа послужила подела подручја на административне целине и јединице.

Дефинисане зоне утицаја у највећој мери, могу представљати и гравитациона подручја у ужем и ширем смислу. Различити инфраструктурни системи (у зависности од капацитета којим утичу на простор) формирају различите зоне утицаја у ужем и ширем смислу (капацитет, потенцијали, обухват, гравитационо подручје).

Ужа зона утицаја инфраструктурног коридора на простор и функције у њему, дефинисана је границом плана или границом (катастарских општина) насеља кроз које траса пролази. Основни облик утицаја на простор у овој зони, је изградња аутопута. У овој зони се налазе појас изградње аутопута и зоне уже и шире заштите аутопута (шематски приказ зона функционалних утицаја).

Шира зона утицаја инфраструктурног коридора на простор и функције у њему, обухвата општине кроз које коридор пролази, односно општине обухваћене планом. Дефинисана је као зона административних јединица чије су функције у директној вези са планираним коридором, у ужем смислу аутопутем, у погледу ограничења и потенцијала развоја:

- 1) административно подручје Београда;
- 2) део Колубарског округа - општине Уб, Лајковац и Љиг;
- 3) део Моравичког округа - општине Горњи Милановац, Лучани и Чачак;
- 4) део Златиборског округа - општина Пожега.

Шира зона утицаја обухвата општине Мионицу, Младеновац, Сопот и Гроцку.

Општина Мионица својом границом тангира ужу зону утицаја инфраструктурног коридора, па је стога изложена знатно јачем и директнијем утицају инфраструктурног коридора, иако административном поделом не припада овој категорији. Општине Младеновац, Сопот и Гроцка нису обухваћене коридором, али припадају административном подручју Београда. Функционална повезаност са осталим београдским општинама и гравитационо подручје Београда дефинишу их као зоне ширег утицаја.

Зона ширег функционалног утицаја, инфраструктурног коридора, посматрано у оквирима Србије, обухвата делове округа (општине), које се ободно граниче са зоном ширег утицаја. Овакав приказ је уједно и приказ регионалног аспекта овог коридора (у оквирима Србије) и могућности јачања међурегионалних веза на правцу коридора. Зона ширег функционалног утицаја обухвата:

- 1) део Сремског округа - општине Стара Пазова и Пећинци;
- 2) део Мачванског округа - општине Владимирци и Коцељева;
- 3) део Колубарског округа - општина Ваљево;
- 4) део Златиборског округа - општине Косјерић, Ариље и Ужице;
- 5) део Шумадијског округа - општине Аранђеловац, Топола, Крагујевац и Кнић;

6) део Рашког округа - општина Краљево;

7) Део Моравичког округа - општина Ивањица.

Посебно су назначене (на графици и у тексту) општине Ариље и Ужице, као правци могућих варијанти трасе аутопута, за деоницу Пожега - Бољаре, па их је стога неопходно посматрати као потенцијалне уже зоне утицаја у перспективи.

Индустријски развој уз неопходно реструктурирање, остаће и даље окосница развоја, уз специјализацију производње и привредно повезивање овог подручја. Очекивана претпоставка је да ће локације за инвестиционо улагање, бити атрактивније у ужој и широј зони аутопута. Ово се посебно односи на Стратегију развоја малих и средњих предузећа коју је усвојила Влада. Полазећи од овог става претпоставка је да ће изградња аутопута индиректно повећати број запослених у ужој и широј зони утицаја, а преко тога утицати на стамбену и комуналну изградњу и уређење простора. Развој постојећих сеоских насеља и подручја, као вишефункционалних производних, социјалних и културних простора, уз јачање економске снаге сеоских домаћинстава, представља једно од најзначајнијих питања будућег равномерног развоја планског подручја.

Изградња аутопута и осталих инфраструктурних елемената у коридору, допринеће реализацији основних циљева социјалног и економског развоја простора уже и шире зоне утицаја. У складу са тим, очекивања су да ће изградњом аутопута и осталим инвестиционим улагањима доћи до заустављања негативних демографских процеса и повећања механичког прилива пре свега радно способног становништва, уз очекивани пораст наталитета на овом подручју.

На погоршање стања привреде и могућности њеног развоја, на подручју уже и шире зоне утицаја, у највећој мери је утицало непостојање јасне политике развоја, као и неспровођење постојећих стратешких опредељења. Ово се односи у првом реду на неравномерни развој у појединим секторима привреде, али и на паралелну неконтролисану приватизацију појединих делова индустрије.

6. Процена економске оправданости планираних активности

Аутопут Београд - Јужни Јадран, деоница Београд - Пожега, представља први део саобраћајнице од Београда до Јужног Јадрана.

Како инфраструктурни коридор повезује значајне друштвене и привредне центре, са значајном концентрацијом насеља (становништва), привредних и туристичких активности у зони ширег функционалног утицаја инфраструктурног коридора, реализацијом изградње, пре свега аутопута, уз селективну модернизацију железничке и остале инфраструктуре, доћи ће до постепеног активирања овог региона.

Овај процес ће се у највећој мери огледати кроз утицаје на демографска кретања, привредни развој окружења и развој туристичких потенцијала.

Претходна студија оправданости урађена је на основу документационе основе коју чине:

- 1) социоекономски параметри и њихова пројекција (Републички завод за статистику);
- 2) бројања саобраћаја на путевима (Републичка дирекција за путеве);
- 3) референтни систем за магистралну и регионалну путну мрежу РС и база података о путевима (Републичка дирекција за путеве);
- 4) снимања саобраћаја из октобра 2004. године (анкета и бројање) у гравитационом подручју предметне деонице (Саобраћајни институт ЦИП);
- 5) подаци из усвојене варијанте Генералног пројекта.

Студија садржи саобраћајну и економску анализу. Саобраћајне анализе и пројекције рађене су уз коришћење програмског пакета ВИСУМ 9.1, за економску оправданост коришћен софтверски пакет ХДМ-4 модел (Хигхвау Десигн Менаџмент Модел) верзија 1.3, и то поступком анализе на нивоу пројекта по деоницама (пројект анализе бу сецтион), док је за финансијску оправданост коришћена класична метода.

Пројекција саобраћајног оптерећења посматраних путних деоница показује да ће се просечан годишњи дневни саобраћај 2028. године кретати у распону 14.634 до 35.415 возила/дан на појединим деоницама.

Економска анализа извршена је за варијанту без инвестиција (за постојећу путну мрежу) и за варијанту са изграђеном путном деоницом од Београда до Пожеге, при чему је анализа вршена на основу упоређивања разлике у трошковима и користима сведеним на нето садашњу вредност.

У варијанти без аутопута (када се саобраћај одвија по постојећој путној мрежи) целокупни проток возила на посматраним путним деоницама се повећава за 1,2 до 1,4 пута што проузрокује озбиљне проблеме у одвијању саобраћаја: загушења у периодима вршних оптерећења и смањене брзине кретања на појединим деоницама, као и умањену безбедност саобраћаја на оба путна правца.

На основу студије закључује се да пут не може да прихвати веће саобраћајно оптерећење, па је по овом сценарију онемогућен економски развој гравитационог подручја, уз појаву одливања саобраћаја на алтернативне путне правце.

Резултати друштвено-економске анализе и оцене приказане су кроз анализу економских показатеља и анализу осетљивости.

Како поједине путне деонице не представљају самосталне и функционалне целине, већ су саставни део јединствене саобраћајнице, појединачни показатељи финансијске анализе по деоницама не представљају независне елементе за доношење одлуке о изградњи, већ је потребно сагледати целу трасу.

Претходна студија оправданости препоручила је будућем инвеститору да у доношењу пословних одлука користи резултате саобраћајне, економске и финансијске анализе који су у њој вредновани.

ИИ. ЦИЉЕВИ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Општи циљеви

Општи циљеви Просторног плана су:

- 1) реализација поставки Просторног плана Републике Србије, у складу са дефинисаним појасевима интензивног развоја. Подручје Плана дефинисано је као појас Интензивног развоја ИИ значаја;
- 2) јачање саобраћајне и економске повезаности "условног региона" (подручја плана) са суседним регионима и ширим окружењем;
- 3) планско усмеравање уређења, коришћења и заштите простора коридора, у циљу оптималне организације уређења и развоја расположивих ресурса у складу са стратешким поставкама Просторног плана Републике Србије;
- 4) валоризација постојећих ресурса и развојних потенцијала коридора у циљу потпуније интеграције простора;
- 5) интегрално коришћење, уређење и заштита водних ресурса на целом коридору, као и заштита од великих вода у складу са Водопривредном основом Србије;
- 6) очување способности пољопривредног земљишта за производњу хране и аграрних сировина;
- 7) обезбеђење финансијских средстава за реализацију планских решења, доношењем стимулативних пореских и других олакшица за домаће и стране инвеститоре;
- 8) обнова и санација дела постојећих производних капацитета, реализацијом планских решења у циљу интензивирања индустријског раста и развоја (повећање обима производње, индустријске запослености, друштвеног производа и свих квалитативних показатеља степена развоја ове делатности, кроз подршку свим елементима актуелног процеса трансформације);
- 9) повећање рационалности и ефикасности коришћења ресурса у складу са концептом одрживог развоја;
- 10) развој туризма заснован на туристичко-рекреативној понуди планина, климатских бања, села, ловишта, којима су уједно обухваћене и све значајне природне и културно-историјске вредности овог подручја;
- 11) подизања општег стандарда и квалитета живљења у свим насељима на подручју Просторног плана;
- 12) заустављање даље деградације простора и природних добара, применом одговарајућих мера предвиђених овим планом и другим плановима;

- 13) побољшање економског положаја пољопривредног становништва, са ослонцем на повећање ефикасности пољопривредне производње и осавремењавање тржишних, институционалних и инфраструктурних оквира функционисања аграрног сектора;
- 14) повећање површина под шумама;
- 15) укључење у европске интеграционе процесе који се огледају кроз употпуњавање мреже путева (Трансевропске магистрале, повезивање средње и јужне Европе);
- 16) јачање саобраћајне у ужем смислу друмске, мреже путева Србије и Црне Горе, у балканским и шире посматрано европским оквирима;
- 17) саобраћајно и функционално повезивање са дефинисаним европским коридорима, коридором X и Дунавом;
- 18) саобраћајна, економска и социјална интеграција регионалних целина кроз које коридор пролази или их тангира;
- 19) ефикасније укључење у европски транспортни систем, ради унапређења међународне сарадње и вредновања транзитне улоге железница Републике Србије;
- 20) омогућавање примене и развоја интермодалног транспорта, као допуне развоја железничких услуга;
- 21) обезбеђење електроенергетске инфраструктуре за довољно, сигурно, квалитетно и економично снабдевање електричном енергијом свих потрошача, на подручју плана;
- 22) потпуна дигитализација телекомуникационе мреже;
- 23) повећање броја корисничких приступа телекомуникационој мрежи;
- 24) стварање јединствене телекомуникационе мреже различитих сервиса;
- 25) планирање и реализација гасификације у свим већим градовима и насељима;
- 26) заустављање деградације животне средине реализацијом планских решења у циљу обнове и санације стања живог света;
- 27) спровођење мера заштите простора изузетних и јединствених делова природе од значаја за научне, културно-образовне, рекреативне и друге сврхе;
- 28) примена мера заштите од свих облика загађења вода и земљишта у зонама заштите коридора.

2. Посебни циљеви

Посебни циљеви Просторног плана су:

- 1) успостављање квалитетне саобраћајне везе правцем север - југ, односно, повезивање подручја Војводине и Београда са централном и западном Србијом и даље са Црном Гором;
- 2) јачање функционалних веза подручја Просторног плана са непосредним окружењем правцима према: Сремском округу, Мачванском округу, Колубарском округу - општина Ваљево, Златиборском округу - општине Косјерић, Ариље и Ужице, Шумадијском округу - општине Аранђеловац, Топола, Крагујевац и Кнић, Рашком округу - општина Краљево, Моравичком округу - општина Ивањица;
- 3) превазилажење досадашње релативне неразвијености и заостајања у развоју за просеком Републике Србије (општине Уб и Љиг), како у степену ангажованости расположивих ресурса, тако и у погледу квалитета живљења применом Просторног плана дефинисаних мера и политика;
- 4) очување изворишта висококвалитетне подземне воде (свих назначених у поглављу о природним ресурсима) применом посебних мера заштите код постојећих и при реализацији планираних инфраструктурних система;
- 5) подизање саобраћајне доступности, нивоа комуналне опремљености и структуре јавних служби и укупне уређености (грађевинске, амбијенталне и др.) села у општинама Уб, Лајковац, Љиг и другим;
- 6) подстицање укрупњавања газдинстава, трансферима земље, стоке и техничких средстава, у руке економски и демографски виталних домаћинстава, у општинама са изразитом неповољном старосном структуром становништва, обезбеђивањем одговарајућих мера из домена кредитних, фискалних и других политика;
- 7) успостављање система саветодавне пољопривредне службе (по један значајнији центар у Колубарском и Моравичком округу);
- 8) дефинисање стратегије (на локалном и регионалном нивоу) маркетиншко-тржишног наступа у циљу пласмана и промоције оригиналних, регистрованих пољопривредних производа, традиционално везаних за ово подручје Републике Србије;
- 9) побољшање услова функционисања локалне мреже за откуп воћа, шумског воћа, лековитог биља, јестивих гљива у општинама Милановац, Чачак, Лучани и Пожега, у сарадњи са извозним организацијама;
- 10) стабилизовање економских услова сточарске производње и развијање млечне производње и млечно-прерађивачких капацитета, проналаском стратешких партнера за наступ на иностраним тржиштима уз пласирање регистрованих, брендираних производа са подручја Љига, Лајковца, Чачка и др.;
- 11) лоцирање индустријских (радних) комплекса у оквиру коридора, на подручју обухвата Просторног плана;

- 12) комплетирање постојећих, изградња и уређење нових садржаја, као главних генератора укупне туристичке понуде планског подручја;
- 13) активирање Овчара и Каблара, Маљена, Сувобора, Повлена и Рудника, као нових подручја са доминантним природним туристичким ресурсима, који истовремено чине и главне развојне потенцијале недовољно развијених подручја;
- 14) обједињавање туристичко-рекреативне и здравствене понуде, првенствено у бањама Обреновачка Бања, Бања Љиг, Бања Горња Трпача и Овчар Бања, са клупским организовањем појединачних садржаја туристичке понуде (скијашки, коњички, планинарски и други клубови) а по угледу на већ постигнуте резултате у погледу организације, на примеру Бање Врујци;
- 15) повећање стопе запослености у општинама Уб, Љиг, Раковица, са мањим бројем запослених на хиљаду становника, у односу на републички просек;
- 16) примена различитих мера демографских процеса повећања броја становника нарочито у општинама са изразито негативним природним прираштајем (Уб, Љиг и Лајковац);
- 17) комплетирање укупне мреже саобраћајне, водопривредне, комуналне и друге инфраструктуре, као значајног предуслова за економски и социјални развој насеља у зони коридора;
- 18) санација клизишта "Дубоко" на подручју Умке и Барича, као и стварање услова за решавање локалних инфраструктурних система;
- 19) пренамена простора, ради обезбеђења локација за технолошко функционисање коридора, са свим пратећим садржајима;
- 20) реализација планских решења инфраструктурног коридора уз минимално потребно пресецање грађевинског земљишта, односно оптимално тангирање насељених места.
- 21) очување коридора постојећих магистралних и регионалних путева, као и решавање тих саобраћајница у деловима на којим се постојећи путеви измештају у функцији алтернативног путног правца (аутопуту), без наплате путарине, којим ће се прихватати локални и регионални саобраћај са попречних праваца на аутопут, преко система саобраћајних петљи, утврђеног овим Просторним планом;
- 22) изградња обилазница око насеља на свим магистралним правцима ради постизања бржег, безбеднијег и ефикаснијег одвијања саобраћаја;
- 23) реконструкција и модернизација постојећих и изградња нових (једно и двоколосечних) пруга, са параметрима за саобраћај возова брзинама од 100-160 км/х, уз коришћење, у највећој могућој мери постојећих коридора железничких пруга;
- 24) модернизација постојеће пруге Београд-(Ресник)-Подгорица-Бар, као и модернизација пруге Београд-Ваљево-Пожега (двоколосечна пруга за брзине преко 100 км);

- 25) изградња пруге нормалног колосека Београд - Обреновац;
- 26) изградња једноколосечне пруге Чачак-Горњи Милановац-(Лајковац) Топола-Младеновац;
- 27) сарадња Железница Србије и надлежних општинских управа, у циљу дефинисања приоритета и реализације програма обнове пруга;
- 28) одржавање и побољшање квалитета рада и поузданости постојеће електропреносне и дистрибутивне мреже и даљи развој тих мрежа, реализацијом планских решења;
- 29) заштита предвиђених коридора и локација електроенергетске инфраструктуре;
- 30) омогућавање коришћења магистралног оптичког кабла (поред јавног предузећа Телеком Србија као главног корисника) другим заинтересованим корисницима;
- 31) омогућавање коришћења кабловске канализације дуж аутопута за смештање каблова телекомуникационих система везаних за функционисање аутопута (СОС телефони, видео надзор и управљање осветљењем петљи, међусобна телефонска веза база за одржавање, наплатних рампи, диспечерских центара, пренос података рачунарском мрежом);
- 32) резервисање простора потребног за реализацију планираних гасовода у циљу снабдевања гасом, свих већих насеља (у коридору) у општини Обреновац, као и општинама Уб, Лајковац и Љиг, реализацијом планираног гасовода Лисо Поље - Љиг;
- 33) реализација планских решења размештаја магистралних инфраструктурних система у коридору, којим се број премошћавања водотока и депресија, своди на најмању могућу меру, с тим да је за магистралне инфраструктурне системе са значајним техничко-технолошким и локацијским захтевима (аутопут и железничка пруга) пожељан размештај дуж исте обале водотока;
- 34) комплетирање хидротехничке инфраструктуре, као битног предуслова за развој подручја;
- 35) смештај планираног водовода, кишне и фекалне канализације на потезу Остружница - Умка у простор коридора;
- 36) регулација корита реке Саве;
- 37) израда студија регулација водотока на подручјима угроженим поплавама;
- 38) примена мера заштите и очувања, заштићених природних добара који су у широј зони заштите аутопута;
- 39) примена дефинисаних мера заштите предела изузетних одлика "Овчарско-кабларске клисуре", природног добра од изузетног значаја, заштићеног

Уредбом о заштити Предела изузетних одлика "Овчарско-кабларске клисуре"
("Службени гласник РС", број 16/00);

- 40) примена мера заштите и очувања, заштићених културних добара чији простор тангира инфраструктурни коридор;
- 41) примена мера заштите (зона санитарног осматрања), уже зоне заштите (зона ограничења) и зоне непосредне заштите (зона строгог режима) изворишта и водних објеката, као и режима организације, уређења и коришћења простора;
- 42) примена одговарајућих решења депоновања комуналног отпада и процеса рециклаже у складу са применом међународних стандарда.

ИИИ. ПРАВИЛА КОРИШЋЕЊА, УРЕЂЕЊА И ЗАШТИТЕ ПЛАНСКОГ ПОДРУЧЈА

1. Коришћење и заштита природних ресурса

Заштита и коришћење природних ресурса су ширег, националног значаја и као таква морају бити усклађена са стратешким опредељењима дефинисаним у постојећим плановима.

Коришћење природних ресурса базира се на принципима рационалне и контролисане експлоатације, у складу са циљевима концепта одрживог развоја. У том смислу планске одреднице су:

- 1) коришћење пољопривредног земљишта се усмерава ка квалитативном унапређивању постојећег пољопривредног земљишта, у смислу побољшања бонитетних својстава расположивог земљишта или задржавања квалитетних категорија бонитета (већи део пољопривредног земљишта је од прве до пете бонитетне класе), ради рационалнијег и ефикаснијег коришћења производног потенцијала пољопривредног земљишта;
- 2) подстицање укрупњавања поседа и својинске трансформације пољопривредног земљишта, ради подизања нивоа економске ефикасности и побољшања аграрне структуре индивидуалних домаћинстава;
- 3) коришћење квалитетног пољопривредног земљишта искључиво у функцији пољопривреде;
- 4) интензивирање пошумљавања, у складу са природним својствима земљишта (посебно деградираних и необрађених површина, чије коришћење не обезбеђује одговарајуће економске ефекте), у циљу побољшања биолошког стања шумских састојина и реализације биотехничких и друге мере заштите, од ерозије, поплава и осталих начина деградације земљишта;
- 5) обавезивање субјеката изградње инфраструктурних система у складу са програмима и динамиком заузимања земљишта, у погледу реализације планских решења заштитних шума односно заштитног зеленила инфраструктурних система;

- 6) примена концепта одрживог развоја у процесима контролисане експлоатација руда, минерала, геолошког грађевинског материјала као необновљивог ресурса, треба да се одвија контролисано (на детаљно истраженим локалитетима), уз унапређење технолошких процеса;
- 7) расположива изворишта висококвалитетне подземне воде, користити искључиво у сврхе водоснабдевања, уз поштовање предвиђених режима коришћења, применом дефинисаних мера и начина заштите;
- 8) рационално коришћење термоминералних извора применом напредних технолошких метода и техничких елемената експлоатације, уз неопходне мере заштите, искључиво у функцији туризма и лечења;
- 9) очување свих биљних и животињских врста на подручју инфраструктурног коридора у аутохтоном облику, заштита њихових станишта од негативних утицаја проузрокованих изградњом инфраструктурних објеката.

2. Развој и уређење мреже насеља

Усвојена варијанта уравнотеженог привредног развоја подразумева задржавање постојеће развијене хијерархијске структуре насеља, дефинисане Просторним планом Републике Србије и то у шест нивоа центара:

- 1) центар државног и међународног значаја - Београд;
- 2) регионални центри - Чачак;
- 3) субрегионални центар - Обреновац, Лазаревац;
- 4) развијени градски центри - Горњи Милановац;
- 5) градски центри - Пожега, Уб;
- 6) насеља која су општински центри - Чукарица, Сурчин, Лајковац, Љиг и Лучани.

Значајан фактор утицаја на развој и функције појединих насеља, која се налазе у непосредној близини појаса заштите аутопута, представља директан физички утицај трасе коридора. Утицај се огледа у укидању појединих постојећих комуникација и успостављању нових, режимом заштите коридора, тј. резервисањем простора за његов пролазак.

Подручје града Београда у Просторном плану обухвата делове општина Чукарица, Сурчин, Обреновац и Лазаревац. Коридор аутопута пролази непосредно уз изграђене делове насеља Остружница, Умка (Чукарица), Барич, Мислођин (Обреновац).

Подручје Колубарског округа у Просторном плану обухвата делове општина Уб, Лајковац и Љиг. Коридор аутопута пролази непосредно уз изграђене делове насеља Шарбане, Стубленица, Паљуви, Руклада, (Уб), Непричава, Рубибреза,

Пепељевац, Боговађа (Лајковац), Латковић, Цветановац, Бранчић, Лалинци (Љиг).

Подручје Моравичког округа у Просторном плану обухвата делове општина Горњи Милановац, Чачак и Лучане. Коридор аутопута пролази непосредно уз изграђене делове насеља Бољковци, Синошевићи, Таково, Шарани, Брђани (Горњи Милановац), Соколићи, Трбушани, Пријевор, Паковраће (Чачак), Ртари, Марковци, Негришори, Лисице и Крстац (Лучани).

Подручје Златиборског округа у Просторном плану обухвата део општине Пожега. Коридор аутопута пролази непосредно уз изграђене делове насеља Пилатовићи, Прилипац и Горобиље (Пожега).

Развој мреже насеља условљен је укупним ефектима развоја потенцијала у стратешки дефинисаним областима, привреде, инфраструктуре и демографије. У складу са прихваћеном варијантом уравнотеженог развоја, пројекције демографске слике у подручју плана указују на очекивани благи пораст броја становника, као и на побољшање старосне структуре радног и укупног становништва. Очекивани тренд у демографском смислу оствариваће се постепено, пратећи фазе реализације изградње инфраструктурног коридора. Најзначајнији утицај на планирани изглед мреже насеља имаће стратешка опредељења развоја привреде, нарочито индустрије и терцијарног сектора. Активирање гравитационог подручја инфраструктурног коридора, у ужем и ширем смислу, доводи до формирања рационалније мреже функционално повезаних насеља.

Основно опредељење у Просторном плану је формирање полифункционалне структуре делатности у претежно монофункционалним насељима на траси.

Реализација предложених планских решења лоцирања нових радних зона у близини проласка трасе аутопута и на местима значајних (по обиму и капацитету) укрштања токова роба и људи, постепено ће утицати на развој насеља и јачање функционалних и саобраћајних веза у мрежи насеља (Уб, Лајковац, Љиг, Г. Милановац, Лучани, Пожега).

Везе у оквиру мреже насеља унапредиће могућности развоја бањског и сеоског туризма на подручју Просторног плана. Преклапањем постојеће саобраћајне мреже, као везе са постојећим туристичким центрима, и планираног аутопута омогућиће се динамичнији развој насеља са постојећом туристичком понудом и насеља са недовољно искоришћеним потенцијалима. Развој пратећих комплементарних активности, у односу на туристичку понуду, у великој мери опредељује полифункционалност насеља чиме се стичу услови за подизање укупног нивоа развоја насеља. Потенцијални туристички полови развоја у мрежи насеља су бање у Љигу, Обреновцу, Овчар Бања, Трепча, насеља погодна за сеоски туризам - Прислоница, Риђаге, постојећа ловишта као и сви други атрактивни садржаји у коридору.

Ниво опремљености насеља јавним службама је веома неуједначен и опада од севера према југу. Насеља су електрифицирана углавном у периоду 50-тих и 60-тих година, са изузетком Остружнице која је струју добила још 1914. године. Телефон је увођен 80-тих и 90-тих година. Централно водоснабдевање има мањи број насеља у близини општинских центара док канализацију имају само Остружница и Барич. Предшколске установе имају Умка, Барич и Прислоница,

док се у Боговађи налази дечије одмаралиште. Насеља општине Уб и Љиг немају основну школу, само четворогодишњу. Укупно у насељима постоји 13 основних школа и око 40 четворогодишњих школа. Здравствених амбуланти и пошта има у само десетак насеља, док је број домова културе и задружних домова нешто већи (око 30). Неповољна је и инфраструктура земљорадничких задруга, пољопривредних апотека и ветеринарских станица (реферална карта бр. 2).

Развој ове функције мреже насеља налаже подизање квалитета и равномернији распоред јавних служби. Концепт уравнотеженог привредног развоја подразумева задржавање постојећег броја становника, уз постепен благи пораст, што би требало да доведе до сигурног задржавања постојећих јавних функција (заустављања тренда пражњења насеља, а тиме и укидање јавних функција). Планско решење подразумева задржавање мреже обавезних, основних јавних служби у свим насељима у којима постоје. Постојећи јавни садржаји својим капацитетима задовољавају потребе прогнозираног броја становника у II фази реализације Просторног плана. Задирање у проблематику организације шире мреже јавних функција насеља у оквиру општине, представља задатак просторног плана општине.

Развој мреже центара, координирају и реализују регионални и локални органи управе кроз:

- 1) израду и спровођење програма уређења и изградње простора;
- 2) програме интегралног развоја;
- 3) програме рационализације мреже основног образовања, здравствених услуга и сл.

У циљу постизања трајне и стабилне равнотеже између природних и антропогених елемената простора, мрежа насеља треба да се формира тако да у највећој могућој мери искористи све компаративне предности подручја, оних која су затечена, тако и оних које ће се тек створити.

3. Усмеравање демографских процеса и насељавање становништва

Са становништа функционалне класификације насеља на посматраном подручју постоји изражена диференцијација између градских и сеоских насеља. У оквиру диференцијације насеља са становништа функционисања система требало би успоставити квалитетније функционалне везе између елемената система.

Уочава се да се на подручју посматраног просторног плана издвајају три целине:

- 1) београдске општине, код којих се број становника при сваком попису повећава, што се нарочито односи на општину Чукарица код које је дошло до повећања броја становника за 6 до 7 пута у односу на попис из 1948. године;
- 2) општине Колубарског региона, код којих је при сваком попису долазило до смањења броја становника;

- 3) слична је ситуација и код општина Моравичког и Златиборског округа (Пожега), код којих је при сваком попису долазило до смањења броја становника, сем код општине Чачак где је код сваког пописа број становника увећаван, тако да је 2002. године у односу на попис из 1948. број становника повећан за 70%.

Један од најзначајнијих проблема који ће се решавати је депопулација у општинама Колубарског региона (целина ИИ), као и у неким општинама ИИИ целине којом треба да се обезбеди равномернији територијални размештај становништва и повећање малих контигената у емиграционим подручјима са високим индексом старења. Такође неопходно је обезбедити побољшање образовне структуре становника као и прилив инвестиција који ће уз пуно запошљавање постојећег становништва довести и до привлачења становника из других региона.

На тај начин треба да се створе плански предуслови за рационалнији систем насеља у којем треба да се обезбеде повољнији просторно-функционални услови за развој привредних и друштвених делатности у свим насељима посматраних општина. Повећањем друштвеног и личног стандарда становништва, изједначавањем услова живљења у свим насељима смањила би се депопулација појединих подручја, а посебно сеоских насеља.

На територији средишње Србије, кроз коју пролази и планирани коридор, мрежу градова сачињавају центри са врло развијеном функцијском структуром. Поред Београда, који је центар државног и међудржавног значаја, издвајају се и следећи центри:

- 1) Чачак - као регионални центар од изузетног значаја за Моравички округ;
- 2) Лазаревац и Обреновац - као субрегионални центар, са развијеним централним функцијама и гравитационом зоном која обухвата и делове суседних општина;
- 3) Горњи Милановац - као развијени градски центар, са развијеном привредном компонентом, са знатним утицајем на Моравички округ;
- 4) Пожега - као градски центар.

Ефекти утицаја процеса урбанизације, у просторном моделу мреже насеља у Републици Србији су:

- 1) Београд ће јачати своје везе са центрима у окружењу;
- 2) у зонама око макрорегионалних и појединих регионалних и субрегионалних центара, наставиће се процеси деаграризације;
- 3) усмеравање развоја градова са насељима у гравитационој зони;
- 4) јачање неразвијених општинских центара, секундарних центара и центара заједница села;
- 5) процес ширења градова и њихових приградских насеља у наредном периоду неопходно је плански контролисати.

Концепција развоја села полази од начела вишефункционалног развоја сеоског подручја. Ова концепција претпоставља комбиновани развој пољопривреде и других привредних, услужних и посредничких делатности (мали индустријски погони, занатство, трговина, сервисне и финансијске услуге, туризам и домаћа радиност).

За општине кроз које пролази будући аутопут прогнозиран је пораст укупног броја становника. Пројекције становништва по општинама кроз које пролази аутопут рађене су на основу сагледавања досадашњег демографског развоја општина, као и на основу постављених хипотеза о фертилитету, морталитету и миграцијама.

Хипотеза о фертилитету

Усвојена је хипотеза дата приликом израде Просторног плана Републике Србије о опадајућој општој стопи фертилитета. То значи да је претпостављено да ће фертилитет у 2021. години износити само 1,6 деце по породици.

Хипотеза о морталитету

Усвојена је хипотеза дата приликом израде Просторног плана Републике Србије и претпостављено је да ће се морталитет и даље смањивати и да ће очекивано трајање живота мушкараца порастати на 73,5 година, у 2031. години, а жена на око 80 година.

Хипотеза о миграцијама

Претпостављено је да ће у читавом планираном периоду општине кроз које пролази аутопут имати позитиван миграциони салдо.

На основу ових хипотеза и очекиваних позитивних кретања у друштвено-економском развоју у периоду до 2021. године, за општине кроз које пролази планирани аутопут прогнозиран је пораст укупног броја становника по концепту уравнотеженог привредног развоја.

У складу са тим, очекивања су да ће изградњом аутопута и осталим инвестиционим улагањима доћи до механичког прилива пре свега радно способног становништва, до склапања бракова и подизања наталитета на овом подручју. У следећој табели су дате пројекције броја становника по варијанти уравнотеженог развоја.

Табела 1. Пројекција броја становника 2002-2021. године

Ред. бр.	Подручје	2002	2010	2015	2021
А	Република Србија	7.498.001	7.649.280	7.733.793	7.836.442
Б	Град Београд	1.576.124	1.587.000	1.590.000	1.600.000
1.	Лазаревац	58.511	58.600	58.880	59.100

2.	Обреновац	70.975	71.000	71.100	71.150
3.	Чукарица	168.508	168.700	168.733	168.800
4.	УБ	32.104	35.500	37.720	39.186
5.	Лајковац	17.062	17.550	18.100	18.985
6.	Љиг	14.629	16.280	18.930	20.697
7.	Горњи Милановац	47.641	48.530	49.220	50.651
8.	Чачак	117.072	118.958	120.153	121.602
9.	Лучани	24.614	28.120	31.520	34.412
10.	Пожега	32.293	33.200	33.700	34.100
УКУПНО (1-10):		583.409	596.438	608.056	618.683

Код ове варијанте укупан број становника Републике Србије расте по просечној годишњој стопи од 0,2%, док становништво у Београду и припадајућим општинама стагнира, у осталим општинама долази до повећања броја становника, пре свега у општинама Колубарског округа, као и у Лучанима и Пожеги. За општине Колубарског округа УБ и Лајковац пројектован је раст становништва по просечној годишњој стопи од 0,5%, за Љиг и Лучане 1,8%, Пожегу и Горњи Милановац 0,3%, и за Чачак 0,2%.

Док се за Републику Србију прогнозира раст запослености по просечној годишњој стопи од 1,3%, за ово подручје се прогнозира раст по стопи од 1,8% просечно годишње.

Табела бр. 2. Пројекција броја запослених до 2021. год.

Ред бр.	Подручје	2002	2010	2015	2021
А	Република Србија	1.848.531	2.168.455	2.282.584	2.377.692
Б	Град Београд	469.063	566.180	595.979	620.812
1.	Лазаревац	22.635	22.151	23.317	24.289
2.	Обреновац	12.732	14.542	15.308	15.945
3.	Чукарица	26.722	35.518	37.387	38.945
4.	УБ	4.079	4.946	5.206	5.423
5.	Лајковац	3.395	2.995	3.152	3.284
6.	Љиг	2.523	3.661	3.854	4.015
7.	Горњи Милановац	14.445	16.568	17.440	18.166
8.	Чачак	27.386	35.126	36.974	38.515
9.	Лучани	5.550	8.597	9.049	9.426
10	Пожега	6.806	6.974	7.341	7.647
УКУПНО (1-10):		126.273	151.077	159.028	165.654

4. Просторни развој и уређење руралних подручја

4.1. Усмеравање развоја руралних подручја

Утицај инфраструктурног коридора има позитивне и негативне утицаје на развој и уређење села на планском подручју и у окружењу, који се, са становишта очувања примарне функције сеоских атара као система пољопривредног земљишта, могу поделити на две основне групе:

- 1) негативни утицаји на функционалну организацију насеља, првенствено због проласка магистралних инфраструктурних система, стихијског заузимања пољопривредних површина за стамбену изградњу, подизања привредних објеката, оснивања депонија и др., а затим и услед губљења економског интереса једног дела власника пољопривредних фондова за обављање пољопривредних делатности, некритичког преузимања градских узора живљења и др.;
- 2) стимулативни фактори опстанка и развоја села према моделу одрживог развоја, којим се обезбеђује економски просперитет и демографска стабилност сеоског становништва, на бази успостављања комплементарних односа између пољопривредних и непољопривредних делатности.

На основу дефинисаних утицаја, уз уважавање улоге и значаја пољопривредне производње за привредни развој, очување еколошких, пејзажних и културолошко-историјских вредности укупног руралног простора, утврђују се следећи критеријуми за уређење села и руралних подручја:

- 1) развој, уређење и функционално опремање сеоских насеља засниваће се на одређивању његовог места у систему центара заједнице села, и побољшању материјалних услова живљења на селу;
- 2) унапређење стања пољопривредног земљишта засниваће се на разradi комплексних програма уређења система село-атар као органске целине, која обухвата производне функције пољопривреде, шумарства, рибарства, индустрије, сервиса и занатства, а затим и друштвено-економске функције услужних делатности и јавних служби;
- 3) укрупњавање и консолидације поседа развојно перспективних породичних газдинстава, свим мерама техничко-организационе, економске, социо-психолошке и медијске природе;
- 4) увођење савремених здравствено-хигијенских стандарда у опремање сеоских домаћинстава и стајског простора, нарочито у погледу водоснабдевања и санитације отпадних вода, одлагању стајског ђубрива, гајењу и чувању стоке и др.;
- 5) обезбеђењу и заштити сеоских подручја и насеља од негативних утицаја инфраструктурног коридора.

4.2. Просторни развој сеоских подручја

Према дефинисаним утицајима и критеријумима уређења сеоских подручја, овим планом се дефинише развој руралних подручја у функцији пољопривредног развоја, а у складу са принципима и планским одредницама коришћења природних ресурса.

Према обележјима терена (геоморфолошким), структури и облику насеља, структури пољопривредних делатности, начинима и облицима коришћења и употребе земљишта подручје обухваћено планом, подељено је на три целине:

1) Целина 1

Прву целину чине делови подручја градских и приградских општина Београда и то: Сурчин, Чукарица, Обреновац и Лазаревац.

Морфолошки ову целину чине равничарски терени. Насеља у топографском смислу припадају категорији линеарних уз наглашену изграђеност дуж путних праваца Умка, Барич и Мислођин. Ово су релативно урбанизована насеља, која су добро опремљена инфраструктурним системима, услужним делатностима и објектима друштвеног стандарда, у којима се планира:

- 1) интензивирање ратарства и узгајање индустријског и крмног биља;
- 2) интензиван развој повртарства уз ширење постојећих површина;
- 3) пласирање робе на велико тржиште (регион Београд);
- 4) значајније узгајање и производња раног воћа и поврћа (производи са већим продајним профитом) у пластеницима, с обзиром на значајнију платежну моћ становника Београдског региона (у односу на унутрашњост);
- 5) реализација продаје производа и прерађевина од меса и млека.

2) Целина 2

Другу целину чине подручја општина Уб, Лајковац и Љиг, која припадају Колубарском округу.

Морфолошки, већи део ове целине чине Ваљевске планине, а мањи део Шумадијске планине и побрђа.

У топографском смислу насеља припадају типу брдско-планинских подручја (разбијена насеља). У њима се планира:

- 1) интензивирање повртарства и значајнији узгој индустријског и крмног биља;
- 2) интензивнији развој сточарства, у смислу искоришћења постојећих потенцијала (повећање броја грла у оквиру постојећих газдинстава, с обзиром на недовољно искоришћене површине под пашњацима и ливадама);
- 3) повећање приноса укрупњавањем поседа (с обзиром на постојеће стање) и применом савремених агротехничких мера.

3) Целина 3

Трећу целину у оквиру планског подручја чине општине Моравичког и Златиборског округа: Горњи Милановац, Чачак, Лучани и Пожега.

Морфолошки ову целину чине брдско-планински делови Западно-шумадијских планина, где доминирају Овчар и Каблар.

Рурална насеља припадају разбијеном типу брдско-планинских подручја. У развојном погледу подручјем доминирају два јака центра на релативно малом одстојању, Чачак и Пожега (практично ова два центра, са Ужицем формирају, делимично разуђену, заједничку урбану, привредну и функционалну целину). Планира се:

- 1) развој узгоја и производње воћа (нарочито аутохтоних сорти јабука, шљива, малина, купина) и производа од воћа (тржишна афирмација производа - сокова, сушеног воћа, шљивовице и других традиционалних производа);
- 2) интензивирање производње, и маркетиншког пласмана аутентичних и традиционалних производа од меса и млека (тржишна афирмација производа - пршуте, кајмака, сира итд.);
- 3) развој локалне откупне мреже шумског воћа, лековитог биља и печурака као и погона за прераду и дистрибуцију.

5. Просторни развој и размештај привредних делатности

Посебан значај у развоју овог подручја под утицајем инфраструктурног коридора имаће:

- 1) секундарни сектор са развијеном индустријом и грађевинарством;
- 2) агроиндустријски сектор, са програмима примарне и финалне производње у области ратарске, сточарске и воћарске производње, као и програм производње здраве хране;
- 3) угоститељско-туристичке, рекреативне и сервисно-саобраћајне активности.

5.1. Правци развоја индустрије на подручју инфраструктурног коридора

Индустријски развој уз неопходно реструктурирање, остаће и даље окосница развоја, даље специјализације производње и привредног повезивања овог подручја са Београдом, Смедеревом, Ужицем и другим индустријским центрима.

Подручје обухваћено овим планом припада појасу интензивног развоја, са развијеним индустријским центрима. Основна погодност за развој је већи број индустријских, односно урбаних центара сложене структуре, са технолошки релативно добро развијеном индустријом, научно-истраживачким и развојним институцијама, кадром и индустријском традицијом, изграђеним производним капацитетима и инфраструктуром, међу којима доминирају Београд, Горњи Милановац и Чачак.

У структури формирања националног дохотка подручја Просторног плана доминира индустрија са 34,7%, затим следи трговина на велико и мало са 18,6% и пољопривреда са 14,2%.

Уочавају се општине са изразитом доминацијом индустрије у формирању националног дохотка, као што су: Горњи Милановац, Лазаревац и Чачак. Општине у којима доминира пољопривреда у структури формирања националног дохотка су: Уб, Љиг, Лучани, Пожега и Лајковац.

Треба напоменути да је у општинама Пожега и Лучани поред доминације пољопривреде у структури националног дохотка, високо учешће и индустрије. У општинама Лазаревац и Лајковац доминира делатност вађење руда и камена.

Тежиште дугорочног индустријског развоја планског подручја биће развој енергетско-сировинског комплекса (производње и прераде угља, производње електричне енергије, неметала - песка, глине, камена, креча, грађевинских материјала и др.), производња прехрамбених производа, развој прерађивачке индустрије (посебно из области прераде метала, коже, дрвне и текстилне индустрије) и других грана.

Део подручја Просторног плана (Уб, Лајковац) ће свој развој заснивати на експлоатацији и преради ресурса угља. За део поменутих општина експлоатација и прерада угља јавља се и као ограничавајући фактор, највише због угрожавања пољопривредног земљишта, пресељења становништва (и делова насеља), поремећаја режима вода и, посебно, запошљавања чланова домаћинства, која остају без пољопривредног земљишта-економског основа егзистенције.

Развој прераде метала биће селективан и заснован на обнови дела виталних погона оштећених током бомбардовања, примени нових технологија, диверзификацији индустријске производње, укључивању у међународну поделу рада, са применом високе технологије.

Производња неметала (песка, креча, керамичке и опекарске глине, кварцних производа, каолина и др.) захтева развој и структурно прилагођавање, имајући у виду да не задовољава потребе постојећих прерађивачких капацитета у Републици Србији. У овом сектору планира се већи степен прераде, посебно код кварцних пескова и глине.

Експлоатација налазишта неметаличних минералних сировина омогућиће дисперзиван развој производних и прерађивачких капацитета у већем броју мањих центара на подручју општина Уб, Лајковац и Љиг.

Прехрамбена индустрија је једна од перспективних индустријских грана на овом подручју, која може на рационалан начин потпуније да валоризује расположиве ресурсе. Омогућиће повећање производње пољопривредних сировина и смањење регионалних неравномерности у привредном развоју. Отварање малих и средњих капацитета засниваће се, углавном, на иницијативи приватног сектора и, евентуалном, укључивању инопартнера.

Развој текстилне индустрије, производња кожне обуће и галантерије и дрвне индустрије, као радно интензивних грана, и у наредном периоду карактерисаће економска ефикасност и тржишна флексибилност, даље повећање ефикасности,

побољшање дизајна и квалитета производа, иновација и ширење асортимана. Планира се даљи развој индустрије грађевинског материјала, у складу са расположивим ресурсима и могућностима.

Реструктурирање и развој хемијске индустрије засниваће се на ревитализацији постојећих технологија и постројења и већем степену финализације.

Очекивани утицај изградње инфраструктурног коридора је и у формирању нових радних зона дуж коридора у близини петљи које омогућују ефикасну комуникацију у ширем регионалном окружењу. У том смислу се планирају локације радних зона на подручју Обреновца (Мислођин око 6,5 ха) у непосредној близини петље, поред Саве где је могуће оформити зону за робно-дистрибутивни центар и базе за мултимодални саобраћај, Уба (Стубленица - око 10 ха), Љига (Бранчић - око 10 ха), Лајковца (Рубрибреза - око 10 ха). Приоритет у коришћењу простора планираних радних зона у ширем заштитном појасу аутопута имаће складишни капацитети, логистички центри, комерцијално-прометне и саобраћајне услуге, регионални трговински центри и слични садржаји.

5.2. Правци развоја пољопривреде на подручју инфраструктурног коридора

Изградња инфраструктурног коридора ће утицати и на развој пољопривреде јер ће омогућити подизање саобраћајне доступности као и нивоа комуналне и опремљености јавним службама и укупне уређености (грађевинске, амбијенталне и др.) села.

Развој пољопривредне производње уз уважавање компаративних предности појединих делова посматраног подручја захтева укрупњавање поседа, промене у власничкој и институционалној структури, развој тржишта и тржишних механизма, рурални развој и заштиту животне средине. Основна ограничења пољопривредне производње су уситњеност поседа, незавршена власничка трансформација, проблеми у приступу тржишту, низак ниво инвестиција што условљава лошу техничку опремљеност, у неким деловима чак и недостатак радне снаге.

На бази свега наведеног, а уз уважавање пројектованог раста народног дохотка за Републику Србију по стопи од 5% до 2010. године, 3,5% до 2015., а 3,0% од 2015. до 2021. године, као и пројекције инвестиција на једног становника може се очекивати пројекција привредних кретања, тј. народног дохотка, инвестиција и укупног биланса производње и потрошње овог подручја.

Табела 3. Пројекција народног дохотка до 2021. год. (у дин.)

ОПШТИНЕ	2002	2005	2010	2015	2021
Реп. Србија	572.925.791	663.233.219	846.472.329	1.005.343.593	1.200.432.826
Београд (укупно)	171.702.220	198.766.782	253.682.380	301.295.088	359.762.092
Чукарица	8.757.487	9.850.982	11.985.226	13.560.183	15.270.968
Обреновац	3.873.872	4.357.579	5.301.661	5.998.343	6.755.109
Лазаревац	8.521.949	9.586.034	11.662.876	13.195.473	14.860.246

УБ	1.721.403	2.108.793	2.957.691	3.865.584	5.180.252
Лајковац	1.244.885	1.525.038	2.138.944	2.795.515	3.746.257
Љиг	670.321	821.172	1.151.736	1.505.273	2.017.210
Горњи Милановац	3.915.329	4.796.446	6.727.264	8.792.265	11.782.476
Чачак	8.221.639	1.007.1861	14.126.307	18.462.518	24.741.539
Лучани	1.790.037	2.192.872	3.075.617	4.019.708	5.386.793
Пожега	1.793.271	2.196.834	3.081.173	4.026.970	5.396.526
Укупно	40.510.193	47.507.612	62.208.495	76.221.832	95.137.376

За посматрано подручје пројектован је национални доходак по стопи од 5% до 2010. године, 3,5% до 2015. године и 3,3% до 2021. године. За општине колубарског, моравичког округа и за Пожегу пројектоване су нешто више стопе раста националног дохотка и то до 2010. године 7%, од 2010-2015. године 5,5% и до 2021. године 5%, јер се у овим општинама очекује интензивирање привредног развоја.

Инвестиције на једног становника на нивоу Републике Србије су пројектоване до 2010. године по стопи од 12%, од 2010. до 2015. године по стопи од 7% и од 2015-2021. године по стопи од 5%. За Београд и београдске општине коришћена је стопа раста од 10% до 2010. године, 5% до 2015. године и 3% до 2021. год. Високе стопе раста од 16 до 25% су коришћене код пројекције стопе раста инвестиција за општине: Љиг, Горњи Милановац, Лучане, Чачак и Пожегу.

Код пројекције биланса производње коришћене су различите стопе раста за индустрију и пољопривреду. Код индустрије је до 2010. године пројектован раст по стопи од 5% (код општина моравичког и златиборског округа 7-8%) до 2010. до 2015. године 4% и до 2021. године 3,5%.

Раст пољопривреде је пројектован по стопи од 4% до 2010. године, 3% до 2015. године и 2,5% до 2021. године.

5.3. Правци развоја туризма

На основу оцене стања туристичког потенцијала на простору обухваћеним Просторним планом, као и могућности њиховог бржег активирања у склопу укупне туристичке понуде овог подручја развој туризма у широј зони аутопута треба прилагодити потребама других туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на аутопуту поставља у погледу удобности и пријатности путовања.

Уређење и опремање уже зоне аутопута треба прилагодити свим категоријама путника, а просторни размештај тих локалитета ускладити са међународним стандардима.

Могући потенцијали туристичког развоја (дефинисани постојећим и плановима који су у изради) у зони ширег функционалног утицаја коридора су: скијалиште Повлен, летњи и зимски садржаји понуде у простору Дивчибара и Рајца, ловишта, објекти и површине природних вредности, уз услов њиховог непосредног повезивања са потенцијалним туристичким центрима, местима.

Планирање развоја туризма на територији која је обухваћена Просторним планом у складу је са основним поставкама датим у Просторном плану Републике Србије. Шира зона аутопута обухвата следеће туристичке рејоне:

1) Маљенско-Суворборски рејон (са бањама):

Представља део источне субрегије туристичке регије Ваљевских планина и обухвата на планском подручју део територије општина Љиг, Горњи Милановац на подручју Моравичког округа и општине Пожега на подручју Златиборског округа.

Главна туристичка понуда рејона биће организована у следећим комплексима и местима:

- туристички комплекс и центар Дивчибаре;
- туристички комплекс Славковица-Рајац-Суворбор - са гравитирајућим селима Лалинци, Бањани, Дићи, Гукоши, Кадина Лука и Ба (на подручју општине Љиг);
- Бања Врујци-центар бањског подрејона у Маљенско-Суворборској подгорини (са термоминералним водама у Љигу, Мионици и Петници).

2) Колубарско-Тамнавски рејон обухвата део територије општина Лајковац и Уб, са туристичко-рекреативном понудом заснованом на термалним водама и хидротехничким објектима, ловним и риболовним ресурсима и спортско-рекреативним потенцијалима река и простора рекултивисаних копова лигнита.

3) Златиборски рејон

У оквиру Златиборског рејона, планине Златибор и Тара представљају најзначајније туристичке центре Србије, а изградња аутопута ће само повећати њихов значај. Од осталих туристичких дестинација на овом подручју треба поменути Гучу, као и драгачевска и села пожешке општине као што су Жежевица, Роге и Горња Добриња која представљају потенцијал за сеоски туризам. За развој туризма треба нарочито истаћи значај Овчарско-кабларске клисуре са бројним локалитетима споменика културе и археолошких налазишта.

У ужој зони, непосредно уз аутопут, развој туризма је потребно прилагодити захтевима транзитних путника. Наиме, у ужој зони аутопута лоцирани су пратећи садржаји који чине функционалне и садржаје за потребе корисника.

На одморишту О1 код чвора Обреновац, предвиђена је и изградња базе за одржавање у којој би требало да се запосли 40 до 60 радника. Предвиђа се такође паркиралиште, бензинска пумпа, ресторан, кафеи, продавница прехранбене робе, продавница делова за возила, информациони центар. Укупан број запослених на овом одморишту које гравитира општини Обреновац је од 120 до 150.

Следеће одмориште гравитира општини Уб и претпоставка је да ће запошљавати 50 до 70 радника.

Код чвора Лајковац предвиђа се одмориште типа О2 где се поред свих наведених садржаја предвиђа и мањи мотел капацитета 20 до 40 лежајева. Апроксимативни број запослених на овом одморишту је око 150.

На подручју општине Љиг биће лоцирано одмориште типа О1 са 50 до 70 запослених који ће гравитирати тој општини.

Код чвора Таково лоцирана је трећа ауто база са 40 до 60 запослених (углавном из Чачка) који гравитирају општинама Таково и Горњи Милановац.

Код чвора Прељина предвиђа се одмориште са свим својим пратећим садржајима, као и мотел капацитета 50 до 60 лежајева. Укупан број запослених на овом пункту би требало да буде око 200 радника углавном из Чачка.

Код чвора Лучани предвиђа се четврта база за одржавање са 40 до 60 запослених као и са осталим пратећим садржајима, односно укупно око 100 запослених углавном из општине Лучани.

Код чвора Пожега предвиђа се чеono наплатно место са 10 до 15 запослених.

6. Просторни развој, размештај и коришћење инфраструктурних система

6.1. Функционална веза коридора са непосредним окружењем

6.1.1. Функције и значај аутопута Е-763

Планирани аутопут Е-763 на деоници Београд - Пожега је део европске мреже Е путних праваца и представљаће квалитетну подужну друмску везу унутар територије Републике. У систему путне мреже Србије и Црне Горе, наведени путни правац, односно коридор, представља основну везу на правцу север - југ који повезује Војводину, Београд, западну и централну Србију, подручје југозападне Србије са Црном Гором, Јадранским морем и луком Бар. Повезивањем са луком Бар омогућено је повезивање и са јужном Италијом, као и везе са поморским лукама Јадрана и Средоземља. Поменути аутопут и постојеће магистралне саобраћајнице М-5 и М-22 представљаће централни саобраћајни коридор у посматраном подручју. Будућим путем Е-763 ће се одвијати даљински и транзитни саобраћај између Београда и Пожеге. Зона Београда, као неспорни административно-привредни центар Републике, представља генератор кретања људи и робе. Поред тога, путеви који се укрштају у престоници омогућавају дисперзију долазећих возила из правца Пожеге, односно Јужног Јадрана у жељеним правцима:

- 1) путем Е-70 (М-1) преко Руме и Батроваца ка граници са Хрватском и даље на запад коридором Х;
- 2) путем Е-70 (М-1) преко Панчева и Вршца ка граници са Румунијом и даље ка Источној Европи;
- 3) путем Е-75 преко Новог Сада и Суботице ка граници са Мађарском и даље на запад краком коридора Х.

Наведени путеви представљају и могуће правце доласка корисника на будући аутопутски правац. Поред коридора ка иностранству, аутопут Е-763 ће се ослањати и повезивати и мрежу саобраћајница унутар државне заједнице:

- 1) М-4 - Лозница - Ваљево - Лајковац - Лазаревац;
- 2) М-5 - Ужице - Пожега - Чачак - Прељина - Краљево;
- 3) М-19 - Београд (петља Мостар) - Обреновац - Шабац;
- 4) М-21 - Ваљево - Косјерић - Пожега - Ужице;
- 5) М-21.1 - Пожега - Ариље;
- 6) М-22 - Степојевац - Лазаревац - Ћелије (М-4) - Љиг - Горњи Милановац - Прељина - Краљево.

Примарни значај путног сегмента аутопута Е-763 на деоници Београд - Пожега огледа се у обезбеђењу ефикаснијег, економичнијег и безбеднијег превоза људи и транспорта робе између Београда, дела Републике Србије у гравитационом подручју аутопута и територије Црне Горе, закључно са Јадранским приобаљем.

Основна функција пута Е-763 у будућем аутопутском профилу је у омогућавању високог нивоа саобраћајне услуге и комфора коришћења за све његове кориснике као и у обезбеђењу саобраћајнице великог капацитета. Поред наведеног, аутопут на деоници Београд - Пожега је подстицајног карактера за развој подручја кроз која пролази, омогућавајући брзо, квалитетно и поуздано извршење транспортних задатака у гравитационој зони. Коначно, постојање аутопутске саобраћајнице, са свим садржајима које пут његовог ранга мора да поседује, допринеће развоју ближег окружења кроз новостворене активности и наплату услуга.

Систем путне мреже Србије и Црне Горе изградњом аутопута Београд - Пожега пружао би знатно бољу услугу токовима људи и робе који се тренутно одвијају мрежом магистралних путева.

Претходном студијом оправданости аутопута Е-763 Београд-Јужни Јадран, деоница Београд-Пожега, дефинисане су стопе раста обима саобраћаја на путевима планског подручја.

Табела бр. 4. Стопе раста обима друмског саобраћаја

	2003	2008	2013	2018	2023	2028
	година 1	година 6	година 11	година 16	година 21	година 26
стопе раста (%)		4,02	4,25	2,97	2,09	1,50

Узимајући у обзир достигнуте интензитете саобраћајних токова, наведене стопе раста обима друмског саобраћаја као и предложену динамику пуштања у

саобраћај појединих сектора планираног пута приказан је обим друмског саобраћаја на постојећим магистралним путевима М-5, М-19 и М-22 без новопланираног пута Е-763 и после изградње (фазне) деонице Београд - Пожега, путног правца Београд - Јужни Јадран.

Табела бр. 5. Обим друмског саобраћаја на постојећим магистралним путевима М-5, М-19 и М-22 до изградње и након изградње аутопута Београд - Јужни Јадран Е -763, деоница Београд - Пожега

назив деонице	2003. Г.	2008. Г.	2009. Г.	2010. Г.	2011. Г.	2012. Г.	2013. Г.	2018. Г.	2023. Г.	2028. Г.
Остружница - Умка	8688	9140	2778	2896	3019	3147	3281	3798	4212	4538
Орловача - Сремчица	12505	13411	9468	9872	8042	8739	9002	9915	10561	10019
Сремчица - Степојевац	12965	14347	8222	8573	6688	7325	8503	9129	9738	10170
Степојевац - Лазаревац	11940	13157	8222	8573	6688	8584	8503	9129	9738	10170
Лазаревац - Ћелије	12833	14693	8879	9309	7954	5675	9813	10663	11675	12037
Ћелије - Љиг	6022	6442	7749	8071	4864	3015	6179	6846	7455	7872
Љиг - Рудник (Бућин Гроб)	5692	6025	6603	6875	2383	3382	1766	2026	2281	2457
Рудник (Бућин гроб) - Горњи Милановац	6550	7270	7914	8243	2776	5314	3147	3787	4049	4380
Горњи Милановац -										
Прељина (Чачак)	8150	9214	9938	10356	4627	5314	5540	6295	7119	7529
Прељина (Чачак) - Пожега	9460	10717	12047	12277	12326	720	853	1809	2120	3413

Табела бр. 6. Обим друмског саобраћаја на планираном аутопуту Београд - Јужни Јадран, деоница Београд - Пожега

деоница	дужина км	1А 2009. год.	2010. год.	1Б 2011. год.	1В 2012. год.	2013. год.	2018. год.	2023. год.	2028. год.
Остружница - Обреновац	14,10	18520	19331	23379	23916	24201	28864	32345	35415
Обреновац - Лајковац	37,70	9937	10369	14254	14388	12934	15847	17846	19755
Лајковац - Љиг	20,00			13040	13119	10374	11917	13384	14634
Љиг - Таково	25,92			7303	9910	10374	11917	13384	14634
Таково - Прељина	16,28			7303	9910	10374	12183	13384	15262
Прељина -	33,85				13417	13459	14043	15253	15843

1А - година пуштања у саобраћај првог сектора; 1Б - година пуштања у саобраћај другог сектора; 1В - година пуштања у саобраћај трећег сектора

6.1.2. Функције и значај железничких пруга

Развој саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре на Коридору X, као и на бочним везама, је веома значајан као допринос решавања "уског грла" на путу према југоистоку Европе и Блиском истоку. Осим тога, развојем дела Коридора X пруга које се уливају у главну магистралну пругу, уводе се нови стандарди и технологије у транспортни систем, како у технолошком тако и пословном смислу, повезују се Лука Бар и Јадран са северозападом и југоистоком, повећава се доступност европског тржишта, даје се велики допринос екологији којој као критеријуму Европа даје једну од најзначајнијих улога. Кључни елемент је иницирање развоја бочних локалних веза са Коридором аутопута Е-763, што ће резултирати напретком на подручју пратећих делатности.

Наведеним, уз развој комбинованог транспорта, Република Србија и њен највећи транспортни центар Београд добијају још већи европски значај.

На тржишту транспортних услуга изражена је конкуренција разних носилаца транспорта. Развија се низ нових понуда у превозу робе и превозу путника и све већи број логистичких садржаја.

У контексту европских интеграција, транспортни аспект има једну од одлучујућих улога развоја домаћих привредних активности, уједно носи и кључну одредницу у избору најповољнијег пута до одредишних дестинација, елиминишући конкурентске железничке мреже и остале транспортне системе.

6.1.3. Функције и значај водопривредних система

Као изворишта водоснабдевања користе се подземне и површинске воде. Површинске воде се узимају из живог тока и из акумулације, а од подземних вода користе се алувијалне воде, воде из основне водоносне средине, воде из карста, воде издани у оквиру неогених наслага и издани пукотинске порозности.

У ширем подручју инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, главни потрошачи воде су градски центри: Обреновац, Барајево, Уб, Лајковац, Лазаревац, Таково, Горњи Милановац, Чачак и Пожега.

Развој насеља и привреде и размештај инфраструктурних система на подручју Просторног плана усклађиваће се са захтевима система заштите од вода, коришћења вода и заштите вода и условима за реализацију Просторним планом Републике Србије утврђеним водопривредним решењима, и то: Савско-београдског, Колубарског, Западно-моравског и Рзавског система за снабдевање становништва водом.

6.1.4. Функције и значај магистралних телекомуникационих каблова

Просторним планом Републике Србије планирана је изградња оптичких каблова на свим магистралним правцима на територији Републике Србије, како би се извршила замена превазиђеног технолошког система аналогних веза, новим и јефтинијим дигиталним технологијама, које обезбеђују, поред развоја ТТ капацитета терминалног домаћег и транзитног међународног саобраћаја, и развој широкопојасне дигиталне мреже интегрисаних телекомуникационих услуга (ИСДН).

Један од најзначајнијих магистралних праваца оптичких каблова на подручју Републике Србије је правац граница Мађарска-Суботица-Нови Сад-Београд-Ниш и даље два крака: Ниш-граница Бугарске и Ниш-граница Републике Македоније. Највећи значај има реализована деоница оптичког кабла Београд-Ниш. Деоница магистралног оптичког кабла Београд-Ниш представља главни међународни правац и национални саобраћајни правац јер, у телекомуникационом систему непосредно повезује три транзитна подручја (Крагујевац, Ниш и Приштина) са Београдом.

Магистрални оптички кабови у инфраструктурном коридору Београд-Пожега имаће следеће функције у телекомуникационој мрежи Републике Србије:

- 1) повезивање на Београд следећих мрежних група;
- 2) међусобно повезивање следећих центара;
- 3) повезивање на телекомуникациону мрежу одређеног броја крајњих (локалних) централа, које се налазе непосредно на траси или у близини магистралног кабла.

6.1.5. Функције и значај разводног гасовода

Основна намена гасовода је да се индустријским центрима и насељима омогући безбедно и ефикасно снабдевање природним гасом као најквалитетнијим примарним енергентом. Енергетски потенцијал гасоводног система омогућава развој хемијске, прехранбене, машинске, фармацеутске, текстилне и других индустријских грана у његовом непосредном окружењу и радијалним правцима на удаљености преко 100 км, као и интензивнији развој пољопривреде у зимским месецима (коришћење стакленика). Постојећим гасоводима је омогућено снабдевање насеља око Београда (Остружница, Бели Поток, Барич, Умка), Горњег Милановца, Чачка и Пожеге.

У жељи да се разводним гасоводом обухвати што више већих индустријских потрошача широке потрошње, са што повољнијим годишњим радом, предвиђа се да разводни гасовод деоница Београд - Ваљево, пролази близу градова и насеља: Уб, Лајковац, Лазаревац, Ћелије, Словац, Дивци, Мионица, Ваљево, Осечина и Љиг, који се потенцијално могу прикључити на овај разводни гасовод.

Према расположивим подацима на коридору аутопута Београд - Јужни Јадран (деоница Београд - Пожега) изграђени су и у експлоатацији следећи гасоводи:

- 1) магистрални гасовод МГ 05/ИИ, деоница Остружница-Бели Поток, од челичних цеви пречника 609,6 мм на високом радном притиску до 50 бар, место укрштања У1;
- 2) градски гасовод ГМ 05-03, деоница Остружница-Барич, од челичних цеви пречника 273 мм на високом радном притиску до 12 бар, место укрштања У2, на локалитету код Картонке-Умка;
- 3) прикључни гасовод ГМ 05-03/2, деоница прикључак за Зеленгору-Умка, од челичних цеви пречника 60,3 мм на високом радном притиску до 12 бар, место укрштања У3, на локалитету код Зеленгора-Умка;
- 4) градски гасовод ГМ 05-03, деоница Остружница - Барич, од челичних цеви пречника 273 мм на високом радном притиску до 12 бар, место укрштања У4, на локалитету код Прве искре-Барич;
- 5) разводни гасовод РГ 08-11, деоница Прељина - Пожега, од челичних цеви пречника 356 мм на високом радном притиску до 50 бар, место укрштања У9, на локалитету Прељина, место укрштања У10 на локалитету код Трбушана и место укрштања У11 на локалитету Ушћа реке Бјелице у Западну Мораву;
- 6) у насељу Трбушани код Чачка је у експлоатацији дистрибутивна гасна мрежа од полиетиленских цеви за радни притисак до 4 бар различитих пречника, а укрштање је означено са УДГМ.

Такође су констатована блиска приближавања (контакт) осовине саобраћајнице и постојећих гасовода и то:

- 1) контакт К1 је са деоницом градског гасовода, деоница Остружница-Барич, од челичних цеви пречника 273 мм на високом радном притиску до 12 бар, на улазу у Умку;
- 2) контакт К2 је са деоницом разводног гасовода, деоница Прељина-Пожега, од челичних цеви пречника 356 мм на високом радном притиску до 50 бар, на локалитету Доња Ракова;
- 3) контакт К2 је са деоницом разводног гасовода, деоница Прељина-Пожега, од челичних цеви пречника 356 мм на високом радном притиску до 50 бар, на локалитету Доње Поље западно од Лучана.

У оквиру коридора се налазе следеће главне мерно регулационе станице (ГМРС): Умка, Прељина и Чачак, у којима се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12 или 6 бара.

6.1.5.а Ванградски топловод из ТЕНТ А Обреновац

Планирани ванградски топловод од Термоелектране Никола Тесла А у Обреновцу ка топлини Нови Београд, треба да представља једно од могућих решења за даљи развој даљинског система грејања подручја града Београда."

6.1.6. Функције и значај електроенергетских објеката

У коридору аутопута Београд - Јужни Јадран, деоница Београд - Пожега, постоји релативно добро развијена преносна мрежа 400 кВ, 220 кВ и 110 кВ која повезује најзначајније електроенергетске изворе и конзуме.

Најзначајнији део овог система представљају свакако ТЕ Обреновац, као и далеководи ДВ 220 кВ и ДВ 380 кВ са припадајућим трансформаторским станицама и то:

- 1) ДВ 220 кВ до постројења "Обреновац;
- 2) ДВ 220 кВ број 213/2 ТЕ Обреновац А - Београд 3;
- 3) ДВ 220 кВ број 213/1 Б. Башта - ТЕ Обреновац А;
- 4) ДВ 220 кВ број 227/2 Ваљево 3 - ТЕ Обреновац А;
- 5) ДВ 220 кВ број 204 Б. Башта - Београд 3;
- 6) ДВ 220 кВ број 297/2 Чачак 3 - Пожега;
- 7) ДВ 220 кВ број 214/2 Краљево 3 - Пожега;
- 8) ДВ 220 кВ број 214/3 Пожега - чвор Вардиште;
- 9) ДВ 220 кВ број 266 Пожега - Пљевља;
- 10) ДВ 380 кВ број 412 Београд 8 - ТЕ Обреновац А;
- 11) ДВ 380 кВ број 436 Крагујевац 2 - ТЕ Обреновац А.

Осталу мрежу далековода на подручју Просторног плана чине више далековода 110 кВ локалног значаја.

Имајући у виду трајање објеката преносне мреже 110 кВ, 220 кВ и 400 кВ овим просторним планом се предвиђа и ревитализација и изградња делова мреже и резервише простор за планиране коридоре далековода и постројења преносне мреже 110 кВ.

6.2. Положај, уређење и коришћење објеката и површина у коридору

6.2.1. Положај трасе аутопута Е-763

У односу на морфолошке карактеристике и изграђеност простора, коридор аутопута Е-763, деоница Београд-Пожега, укупне је дужине око 149,5 км. Ширина коридора, којом је обухваћена ширина путног појаса од око 70,0 м и обострани ужи (80 м) и шири заштитни појас од 550 м, износи укупно 700 м.

Аутопут у оквиру путног појаса од око 70 м, има по две коловозне траке и једну зауставну траку у оба смера, као и разделно острво између, и има следећи положај и техничке карактеристике по деоницама.

Деоница Београд (Сурчин)-Обреновац
(КМ 0+000-КМ 17+230)

Деоница Сурчин - Обреновац, почиње од денивелисане раскрснице "Сурчин", на укрштају аутопута Е-763 са обилазним аутопутем око Београда и теретном обилазном пругом Батајница-Остружница-Панчево. Овај сектор завршава се на подручју Обреновца, где се траса аутопута уклапа у трасу аутопута који је израдио Институт за путеве из Београда, пошто претходно мостом прескочи реку Саву и реку Колубару, на ушћу ове друге у прву. Укупне дужине је 17,23 км.

На укрштају два аутопутска правца планира се денивелисана раскрсница "Сурчин". Ово место укрштаја, предвиђено је и Генералним урбанистичким планом Београда. Петља "Сурчин", планира се по типу "лист детелине" са пуним садржајем.

После денивелисаног укрштаја "Сурчин", посматрано у правцу раста стационаже, планира се наплатна рампа за наплату путарине на аутопуту Е-763. Наплатна рампа је планирана за број возила која ће се јавити у вршној години, према саобраћајним анализама и прогнозама.

У зони денивелисане раскрснице "Сурчин" траса аутопута се укршта са теретном обилазном пругом, коју "прескаче" истим објектом, као и обилазни аутопут Е-70/Е-75. Због близине пруге, према обилазном путу, краци петље "Сурчин" су делимично на објекту.

Траса аутопута обилази насеље Јаково, војни комплекс у близини насеља и зоне ограничења (водоснабдевање) од Јакова према реци Сави. Траса аутопута на овом делу пролази између две ограничене површине водоснабдевања, у зони постојећег локалног пута. При том прескаче два већа иригациона канала - Петрачки и Зидински, као и неколико мањих, који се могу превезати у нови канал поред аутопута, паралелно са њим, како би се смањио број плочастих пропуста у трупцу аутопута.

У наставку траса аутопута пролази преко алувијалне заравни реке до моста на Сави код Барича, близу ушћа реке Колубаре у Саву. Траса аутопута се до моста на реци Сави протеже наизменичним кривинама, великих радијуса и дугих праваца.

Мост преко реке Саве и Колубаре је најзначајнији објекат на овој деоници. Мост је пројектован у правцу, са нивелетом аутопута која омогућава несметан пролаз бродова при коти велике воде реке (76.00 м). О мосту ће више речи бити у посебном прилогу овог извештаја.

Траса ове деонице се уклапа у планирану деоницу Умка-Обреновац, коју је на нивоу Идејног пројекта урадио Институт за путеве, после "петље" Обреновац.

Петља "Обреновац" планирана је по типу "труба" са приоритетним правцем Обреновац-Београд. Наплатна рампа на аутопуту је на прикључној саобраћајници од аутопута до постојећег пута Београд-Обреновац.

Дужина ове деонице, која може да се упореди са деоницама Остружница-Умка и Умка-Обреновац на десној обали, на основној траси аутопута износи 17,23 км. На деоници постоје три денивелисана укрштаја са постојећом путном мрежом, која су решена тако, да постојећи пут Сурчин-Јаково, "прескаче" аутопут надвожњаком, да постојећи пут Јаково-Бољевци, "прескаче" аутопут надвожњаком и да локални пут у близини канала Петрач, "прескочи" аутопут, такође надвожњаком. Преко канала "Петрач" и Зидинског канала, аутопут Е-763, "прескаче" поменуте објекте.

Одводњавање

Као и на осталим деоницама од Обреновца до Пожеге, одводњавање коловозних површина и разделног појаса између коловозних трака, предвиђено је системом кишне канализације или затвореним системом. Површинска вода се одводи путем ригола или дуж издигнутих ивичњака и трапезастих или сегментних јаркова до сливника са рамом и решетком, и даље, одводним цевима преко ревизионих окана до испуста у ретензије, где се после пречишћавања испушта као чиста у околни терен. Сама ретензија мора да се уради тако да има водонепропусно дно и да се може до ретензије прићи одговарајућим возилом ради потребне интервенције. У предрачуну радова за цео аутопут, овај део коштања, преузет је из пројекта сличне дужине и проблематике.

Мостови и инжењерске конструкције

Поред поменута два велика објекта, на траси овог дела аутопута се налазе и три објекта надвожњака, на укрштају локалних путева и канала преко аутопута, као и надвожњак на "петљи" Обреновац. Такође, има више малих објеката на систему канала на левој обали реке Саве.

Денивелисане раскрснице

На деоници су планиране две денивелисане раскрснице (петље), са обилазним аутопутем Е-70/75 у зони насеља Сурчин - Сурчинска "петља" и на вези са магистралним путем М-19, Београд-Умка-Обреновац-Обреновачка "петља".

Прва, Сурчинска "петља" је пројектована по типу "детелина са четири листа", са комплетним садржајем. Претпоставка је да на обилазном аутопуту Е-70/75 Батајница-Остружница-Бубањ Поток-Панчево, неће бити наплате путарине, јер би у противном, скоро цео транзитни саобраћај који треба да се одвија овом обилазном саобраћајницом, ишао опет кроз центар Београда, постојећом трасом аутопута. У том смислу планирана денивелисана раскрсница има сврху и омогућава лаку дистрибуцију саобраћаја у свим правцима. Део ове "петље", планира се на објекту. То је крак "петље" који из правца југа води у смеру Панчева (Остружница) и уливни крак на аутопут Е-763 из правца запада (Добановаца). Аутопут Е-763 објектом на "петљи" прескаче обилазни аутопут и постојећу пругу нормалног колосека Батајница-Остружница.

Обреновачка "петља", планирана је по типу "трубе". Омогућава саобраћај у свим правцима и по типу и изгледу је веома слична пројектованој "петљи" на деоници Умка-Обреновац, коју је обрадио Институт за путеве. И инвестициона вредност градње ове денivelисане раскрснице по овој варијанти и оној обрађеној у Идејном пројекту, је веома слична.

Локални путеви

Сви главни путеви, пресечени изградњом аутопута, треба да се повежу. Тако је Планом предвиђена изградња надвожњака на путу Сурчин-Јаково и на путу Јаково-Бољевци. Предвиђен је и надвожњак преко аутопута, на локалном путу који Јаково повезује са реком Савом, а простире се између заштићених подручја водозавхвата. Пошто аутопут својим трупом поклапа тај локални пут, предвиђен је паралелан пут поред аутопута."

У пододељку 6.3. План веза инфраструктурних система са окружењем, у тачки 6.3.1. План веза аутопута Е-763 са окружењем, став 3. мења се и гласи:

"Планиране су следеће саобраћајне петље:

Табела број 13. Списак денivelисаних раскрсница на аутопуту Београд - Пожега

Редни број	Назив чвора	Стационажа (км +м)	Растојање (км)	Прикључак
1.	Остружница	0+000		БГ обилаз.
			6,45	
2.	Умка	0+000		М-19
			6+450	
3.	Обреновац	14+100		М-19
			13,20	
4.	Пироман	27 + 300		Р 101 а
			11,90	
5.	Уб	39+200		Р-270
			12,60	
6.	Лајковац	51+800		М-4
			20,00	
7.	Љиг	71+800		М-22
			24,40	
8.*	Таково	96+200		Шумадијска магистрала
			1,52	
8.	Таково	97+720		Р-212
			16,28	
9.	Прељина	114+000		М-22
			12,10	
10.	Паковраће	126+100		М-5

			13,70	
11.	Лучани	139+800		P-227
			7,48	
12.	Пожега	147+280		M-21.1

* Сагласно потреби да се омогући веза аутопута Е-763 Београд-Пожега и "брзе магистралне саобраћајнице" Мали Пожаревац-Младеновац-Топола-Рудник-Таково предвиђен је денивелисани укрштај (петља) на приближној стационажи 96+200 км."

Деоница Београд (Остружница)-Умка
(КМ 0+000-КМ 6+750, дужине $L=6750$ м)

Ова деоница је већ изграђена као полупрофил аутопута са елементима који одговарају савременом аутопуту, односно задовољавају граничне елементе за рачунску брзину $V_r=120$ км/х.

Деоница почиње од денивелисане раскрснице "Остружница" на укрштају обилазнице око Београда и аутопута ка Обреновцу, која има облик "дупле трубе" са пуним програмом веза.

На самој траси се својим значајем и величином издваја вијадукт дужине $L=545$ м којим се премашује урбано ткиво Остружнице, као и два мања моста дужине од по 37 м којима се обезбеђује несметана комуникација на постојећој мрежи градских саобраћајница.

Укрштај са магистралним путем М-19 остварен је на км 6+484.21 денивелисаним укрштајем "Умка". На том месту је предвиђена изградња девијације пута М-19 са мостом дужине $L=100$ м преко аутопута.

Деоница Умка-Обреновац
(КМ 6+750-КМ 14+416.19, дужине $L=7666.19$ м)

Непосредно иза денивелисане раскрснице Умка, која припада првој деоници, траса аутопута се одваја од постојећег пута М-19 и залази у простор инундационе заравни реке Саве и тангирајући десну обалу заузима положај условљен санационим решењима клизишта "Умка" и "Дубоко" у наредном сегменту деонице. Овим простором доминира урбано подручје Умке. Траса аутопута тангира приобално подручје насеља и, сходно димензијама планума и заштитног појаса (12-15 м од ивице коловоза), условљава рушење око 25 стамбених и привредних објеката и помоћних зграда.

Паралелна регулациона грађевина (која залази 160 м и у прву деоницу), на овом потезу има улогу класичне обалоутврде која се у овој зони везује за постојећу обалу.

На овом потезу је предвиђена изградња једног моста, тј. пролаза испод аутопута ка деснообалном форланду, односно платоу ка реци, на км 7+250, дужине 10,0 м.

Предвиђени плато између трупа аутопута и нове регулисане обале је целом дужином грађевине, ширине од 15 до 35 м и има за циљ да обезбеди приступачност обали како пешацима тако и сервисним возилима.

Други сегмент деонице од км 7+800 до км 10+700 у дужини од 2.9 км карактерише зона активних клизишта: Умка (км 7+800 - 9+250, потез 1,45 км) и Дубоко (км 9+250 - 10+700, потез 1,45 км). Приближна површина терена захваћеног клизиштем је 200,0 ха. Дужина клизишта уз падину је 300,0 - 900,0 м.

Основна санациона мера, која има вишеструке ефекте на санирању клизишта, је паралелна регулациона грађевина од ломљеног камена у ерозионој бази Саве, са испуном од песка ка узбрдној страни.

Генерално, осовина паралелне регулационе грађевине је положена ножицом клизишта у ерозионом базису реке Саве и улази у њено корито и до 100 м.

Осовина аутопута је 50 - 70 м ка падини и скоро целом дужином је положена обалном зоном корита реке. Формирани плато између камене грађевине и трупа аутопута је ширине 15-25 м и обезбеђује комуникацију локалне мреже саобраћајница са новом регулисаном обалом реке Саве. У ту сврху су предвиђена два продора кроз труп аутопута ширине по 10 м и висине 3.60 м (на км 7+250), односно 3.70 м (на км 8+000). Дуж описаног платоа је предвиђена саобраћајница за лак саобраћај, ширине 5 м.

Посматрани сегмент ове деонице није значајно оптерећен урбаним садржајима. Осовина аутопута је скоро целом дужином положена обалном зоном корита реке Саве. На км 10+700 се завршава зона клизишта па самим тим и санациона грађевина.

На следећем посматраном потезу (км 10+700 до краја деонице км 14+416) уочава се стамбена и индустријска зона Барича са мрежом локалних саобраћајница и постојећи пут М-19 Београд - Обреновац. Позиција почетног дела посматране деонице (10+900-11+200) је диктирана положајем трасе претходно описаног потеза и пролази насељеном зоном Барича у дужини од 300 м.

У даљем току траса је вођена граничном зоном између индустријског комплекса на северу и магистралног пута М-19 у јужном делу.

Веза аутопута са постојећом путном мрежом се остварује преко магистралног пута М-19 на денivelисаној раскрсници "Обреновац". Петља је развијана у повољним топографским и скромним просторним условима (близина трафо станице). Петља је облика "Трубе" са пуним програмом веза.

Деоница Обреновац-Уб
(КМ14+500=КМ14+416,19 - КМ 40+729,09, дужине $L=26.229,09$ м)

Разматрана деоница аутопута Е-763 (Обреновац-Уб) претежно је смештена на равничарске терене са пространим алувијалним заравнима река Колубаре, Тамнаве, Уба и њихових притока, а мањим делом обухвата падинске делове терена (пред крај деонице).

Трасу аутопута на почетку карактерише мост дужине 108 м (км 16+379) којим се са десне прелази на леву обалу реке Колубаре. Наредних 11 км траса је вођена пространом заравни река Колубаре и Тамнаве. Овај део трасе аутопута пролази преко пар канала за наводњавање и локалних путева (прилаз "депонији" општине Обреновац, пролази за локална насеља и пољопривредна добра) за које је обезбеђен пролаз кроз труп аутопут мањим мостовима или бетонским плочастим пропустима дужине 5 м.

На км 27+325.50 аутопут прелази преко индустријске пруге и регионалног пута Р-101а, мостом дужине 103 м. Следећи прелаз је преко реке Тамнаве на км 30+572, мостом дужине 74.20 м.

Од км 31+424, где се налази и надвожњак за локални пут, траса је вођена између одбрамбених насипа реке Тамнаве са десне стране аутопута и падине са леве стране аутопута. На овом делу трасе осовина аутопута се састоји од континуалних "С" кривина које прате рељеф падине.

Удаљавањем од корита реке Тамнаве (км 36+850) траса аутопута се пење уз падину и излази на мању висораван пред насеље Стублине.

Пред сам крај деонице у насељу Стубленица траса аутопута прелази преко две дубоке јаруге. Дужина првог моста је 103 м (км 39+378), а другог уједно и најдужег моста на предметној деоници је 194 м (км 39+641). Крај деонице карактерише пролаз трасе испод регионалног пута Р-270 (км 39+886) и денивелисана раскрсница-петља "УБ" (км 40+291).

Денивелисана раскрсница "УБ" (км 40+291) решава везу аутопута са Р-101, Р-270, Уба и околних насеља. Планирана денивелисана раскрсница је облика "труба", са доминантним правцем Уб - Београд и Београд - Уб. Од постојеће саобраћајне структуре изградњом петље "УБ" потребно је извршити измештање - девијацију локалног пута Дрење - Стублине (прикључак на Р-270) у дужини од 550 м.

Деоница Уб-Лајковац
(КМ 39+800=КМ 40+729.09 до КМ 52+294.68, дужине Л=12494.68 м)

Траса аутопута има правац север-јур, хоризонталне кривине великих радијуса и при том нема великих успона и падова. Прелази преко низа мањих попречних долина, природних и вештачких препрека и, на крају, преко широке долине Колубаре. На овој деоници постоји неколико мањих насеља разбијеног типа, па је траса углавном вођена тако да се избегну веће концентрације објеката.

Деоница почиње на јужном ободу насеља Стубленица мостом дужине Л=141 м преко локалног мањег водотока и локалног пута, одакле наставља опруженом трасом покрај Паљува, где наилази на долину реке Кладнице преко које прелази мостом дужине Л=600 м. Траса затим пролази западно од Рукладе, прелазећи преко више мањих водотокова све до Рукладске реке која је премошћена објектом дужине Л=240 м.

Након преласка преко моста траса аутопута се издваја правцем ка југоистоку, пролазећи преко села Непричава и Рубибреза, и пресеца широку долину реке

Колубаре, дуж које су положени и постојећи магистрални пут М-4 и паралелно са њим железничка пруга Београд-Бар. Аутопут је на овом делу смештен на мосту дужине $L=577$ м.

Укрштај и веза са магистралним путем М-4 остварени су денивелисаном раскрсницом "Лајковац", лоцираној на пространом платоу између регулисаног корита реке Колубаре, железничке пруге и поменуте магистралне друмске саобраћајнице.

Несметана комуникација на мрежи локалних путева омогућена је преко три надвожњака код насеља Паљуви, Руклада и Непричава. Укупна дужина измештених локалних путева у оквиру пројекта ове деонице је 1,5 км.

Деоница Лајковац-Доњи Бањани
(КМ 52+200 = КМ 52+294.68 до КМ 76+270, дужине $L=24070$ м)

Деоница почиње од денивелисане раскрснице "Лајковац" мостом ($L=70$ м) преко регулације реке Колубаре, југозападно од Лајковца. По преласку Колубаре, траса је положена у широку речну долину. Осовина се даље пружа североисточним ободом села Пепељевац, а затим прелази у долину реке Љиг, у простор између брдских падина са западне стране и самог речног корита.

Почев од насеља Боговађа и Жупањац аутопут по благо заталасаном терену опруженом трасом пролази долином Љига, заузимајући правац североисток-југозапад и прилагођавајући се пројектованој регулацији реке.

Код места Латковић траса у широком луку скреће на југ, да би у близини ушћа реке Качер једним мостом прешла реку Љиг и магистралну саобраћајницу М-22. На месту укрштања са овим путем предвиђена је денивелисана раскрсница "Љиг", на око 1,2 км североисточно од истоименог града.

Непосредно по преласку реке Љиг и пута М-22, траса улази у долину реке Качер и, користећи падину са њене западне стране, савлађује превој Бранчићи тунелом дужине $L=850$ м. Тунел "Бранчићи" представља најзначајнији објекат на овој деоници, али, без обзира на то, примењени елементи одговарају рачунској брзини $V_r=120$ км/х.

Деоница Доњи Бањани-Бољковци
(КМ 75+600 = КМ 76+270 до КМ 86+316.67, дужине $L= 10716.67$ м)

Траса аутопута се на овој деоници пружа правцем северозапад-југоисток и смештена је у узаној долини реке Драгобиљице са којом се више пута укршта. Примењени гранични елементи одговарају рачунској брзини $V_r=120$ км/х.

Непосредно после тунела Бранчићи, који припада претходној деоници, траса се укршта са магистралним путем М-22. Пошто новопроектирани аутопут залази делом у коридор постојећег М-22, извршиће се измештање магистралне саобраћајнице у дужини од око 1100 м. На овом месту је предвиђен надвожњак у дужини од 530 м.

По преласку Драгобиљске реке мостом $L=22$ м, траса у даљем току улази у доста узану, али мирну долину реке Драгобиљице, чији регулисани ток прелази мостом $L=50$ м, а одмах затим улази у тунел дужине око 150 м.

По изласку из тунела траса даље наставља уз регулисано корито реке, често прелазећи са једне на другу обалу. На овом делу деонице предвиђено је пет мостова (четири дужине од по 15 м и један дужине 20 м) и један надвожњак дужине 115 м којим се задржава комуникација на локалној путној мрежи.

У месту Лалинци труп аутопута залази у коридор регионалног пута Р-2126, чији се континуитет задржава надвожњаком дужине $L=206$ м. Дужина девијације пута Р-2126 на овом сегменту деонице је 1300 м.

Траса опружено наставља ка Бољковцима, успут прелазећи реку Драгобиљицу на још два места објектима распона од по 15 м.

Обилазећи Бољковце по јужном ободу, аутопут улази у тунел дужине $L=185$ м. По изласку тунела и преласка на десну обалу Драгобиљице мостом $L=98$ м, траса опет залази у простор регионалног пута Р-2126 који се у овом случају измешта северно уз падину. Дужина девијације регионалног пута на овом делу је 733 м.

Деоница се завршава мостом преко реке Драгобиљице дужине $L=48$ м.

Деоница Бољковци-Таково
(КМ 86+316.67 до КМ 98+887.99, дужине $L=12571.32$ м)

Деоница трасе аутопута између Бољковаца и Такова је са елементима који одговарају рачунској брзини $V_r=100$ км/х. Разлог су неповољнија конфигурација терена и врло ограничен простор за смештање трасе између реке Драгобиљице и регионалног пута Р-2126.

Од долине поменуте реке до превоја Врнчани траса се местимично поклапа са регионалним путем Р-2126. На тим деловима предвиђа се измештање регионалне саобраћајнице која повезује Доње Бањане са Таковом и Горњим Милановцем.

До км 90+000 траса се пружа правцем северозапад-југоисток. При преласку преко превоја Врнчани траса скреће ка југу и спушта се долином реке Лесковице у Таково, пресецајући регионални пут Р-212.

На месту укрштаја аутопута са Р-2126 са планираним аутопутем Е-763, формираће се денивелисани укрштај Врнчани у функцији регионалног пута Р-2126 са планираним аутопутем Е-763.

Сходно потреби да се омогући и веза аутопута Е-763 Београд - Пожега и будуће "брзе магистралне саобраћајнице" Мали Пожаревац - Младеновац - Топола - Рудник - Таково, предвиђен је денивелисани укрштај (петља) "Таково 1" на приближној стационажи 96+000 км.

Деоница Таково-Прељина
(КМ 98+887.99 до КМ 115+700.25, дужине $L=16812.26$ м)

Деоница почиње јужно од Такова где мостом прелази реку Дичину и локални пут (Л=150 м), а затим улази у уску долину поменуте реке. Због врло неповољне теренске конфигурације траса је у првом сегменту деонице, до км 109+459,17, вођена елементима који одговарају рачунској брзини $V_r=100$ км/х.

Траса се пружа веома стрмим падинама дуж леве обале Дичине, све до уласка у тунел дужине Л=240 м. По изласку из тунела траса прати леву обалу реке у дужини од око 1,2 км, да би затим преко вијадукта (Л=100 м) поново ушла у врло дугачак тунел на км 101+800 дужине око 1000 м.

Тунелом траса избија у узану долину Пауновачког потока, одакле се његовом десном стрмом обалом спушта на нешто шири плато.

Траса даље скреће ка југу и опет улази у уску долину Дичине, прелази са једне на другу обалу преко пет мостова дужине по 100 м, пружајући се стрмим падинама испресецаним мањим јаругама на источној и западној страни реке.

На овом потезу се јавља још један тунел дужине 440 м, мост-подвожњак (Л=100 м) и мост при преласку на десну обалу Дичине (Л=150 м).

Пролазећи затим западним делом насеља Брђани, траса се укршта са локалним саобраћајницама (два надвожњака) и улази у доњи део долине реке Дичине, која је овде доста широка. Због промењених теренских услова створили су се услови да се, почев од км 109+459,17 траса води елементима за $V_r=120$ км/х.

У трианглу између река Дичине и Чемернице и локалног пута са северозапада предвиђена је на км 114+800 петља "Прељина". Овај денивелисани укрштај је у функцији повезивања зоне око насеља Чачак, магистралних путева М-5 и М-22 са планираним аутопутем Е-763.

Деоница Прељина-Трбушани (КМ 115+700.25 до КМ 123+972.78, дужине Л= 8272.53 м)

Од денивелисаног укрштаја "Прељина" траса улази у пространу долину реке Чемернице и заузима правац исток-запад, обилазећи Чачак са северне стране.

На км 117+430 мостом (Л=15м) прелази преко мањег воденог тока, који се спушта са бочне јаруге и улива у Чемерницу. Континуитет локалног пута којим се повезује насеље Ракова са Чачком остварује се надвожњаком на км 117+742.

Бочну притоку Чемернице, Милићевачку реку, траса прелази мањим мостом дужине 15 м.

На северном ободу насеља Трбушани траса скреће на југозапад, укршта се са регионалним путем Р-259 (надвожњак), прелази Чемерницу мостом распона 40 м на км 121+030 и улази у тунел.

Тунел дужине 330 м представља најзначајнији објекат на овом делу трасе. Тиме што траса тунелом пролази кроз Трбушане избегнуто је евентуално рушење објеката на насељеном подручју и измештање регионалног пута Р-226, који остаје на превоју изнад тунела.

Од значајнијих објеката јавља се још надвожњак на км 122+360 којим је омогућена комуникација приградских насеља са северне стране аутопута и Чачка.

На деоници од Прељине до Трбушана примењени елементи на траси омогућавају брзину од 120 км/х.

Деоница Трбушани-Лучани
(КМ 123 + 338.81 = КМ 123+972.78 до КМ 140+000, дужине $L=16661.19$ м)

На потезу између Трбушана и Лучана траса аутопута је са граничним елементима који одговарају рачунској брзини $V_r=100$ км/х. Веома сложена конфигурација терена, близина заштићеног подручја Овчарско-Кабларске клисуре и локација фабрике "Милан Благојевић" у Лучанима условили су то да на траси постоји велики број објеката, од којих су неки врло великих димензија.

Траса аутопута од Трбушана, узводно од водозахвата у селу Пријевор, у непосредној близини ушћа реке Каменице у Западну Мораву, прелази објектима преко поменутог реке ($L=133$ м) и магистралног пута М-5 ($L=523$ м). Претходно је траса аутопута "прескочила" железничку пругу Чачак - Пожега дужим објектом ($L=418$ м). Одмах по преласку реке и магистралног пута М-5 планирана је денивелисана раскрсница "Паковраће" за везу аутопута и магистралног пута М-5, која би послужила и као западна веза града Чачка.

Даље се траса аутопута пење по источној падини планине Овчар, прелазећи преко низа бочних дубоких јаруга и мањих водотокова. Од објеката се на овом потезу јављају вијадукт дужине $L=243$ м и мањи мост $L=25$ м.

Регионални пут Р-227а прелази преко аутопута надвожњакром на км 128+690. Траса затим прелази преко неименоване реке мостом дужине 173 м и преко јаруге вијадуктом $L=313$ м, а одмах затим скреће на југозапад и улази у тунел $L=1440$ м. Излазни портал тунела је у близини села Недовићи.

У наставку траса аутопута се пружа поред регионалног пута Р-227а, на удаљености од 500 м до 1 км од њега, са југоисточне стране. Траса аутопута са опруженим елементима хоризонталног плана обилази са југоисточне стране село Марковицу и поред села Негришори улази у клисуру Кукића потока. На овом потезу су предвиђена три моста дужине од по 208 м, један мањи објекат преко реке дужине 73 м и два надвожњака на локалним путевима. Кроз село Негришори траса пролази мањим тунелом ($L=320$ м) чиме је избегнуто евентуално рушење стамбених објеката.

Даље траса излази у нешто ширу долину реке Бјелице, прелази је и скреће ка југозападу. На платоу у долини Бјелице, у подножју брда Висојевац сместиће се денивелисани укрштај "Лучани", као веза аутопута и регионалног пута Р-227.

Деоница Лучани-Пожега
(КМ 140+000 до КМ 147+282, дужине $L=7282$ м)

Почетак деонице је код денивелисане раскрснице "Лучани". На подручју падине Крстац траса аутопута улази у тунел дужине око 2 км и избија са друге стране у широку долину реке Моравице, у рејону насеља Прилипац. Даље се развија у широкој речној долини, прелази реку и долази до Горобиља, одакле ће осовина наставити даље ка Црној Гори.

6.2.1.1. План размештаја функционалних и пратећих садржаја за потребе корисника у коридору аутопута Е-763

У оквиру аутопута и његовог коридора, који је најзначајнији у овом простору за интеграцију и развој подручја, као и генерисање токова развоја, наћи ће се и одговарајући садржаји.

Пратећи садржаји на сваком путу представљају основу за неометано функционисање самога пута, те за задовољавање потреба корисника. Успешним планирањем програма, типологије и локације пратећих садржаја омогућиће се квалитетнија услуга на посматраном путу. Могуће је пратећи садржај посматрати као засебан подсистем пута, чији је циљ истоветан циљу саме градње путног правца: омогућавање брзог, безбедног и економски прихватљивог транспорта људи и робе. Пратеће садржаје чине функционални садржаји и садржаји за потребе корисника.

Функционални садржаји директно утичу на експлоатационе услове. Чине их службе и објекти који омогућавају одржавање и мање оправке путних објеката и елемената пута (базе за одржавање путева), службе и објекти за управљање и контролу саобраћаја, службе и објекти за наплату путарине.

Садржаје за потребе корисника чине објекти са задатком да омогуће безбедније, комфорније и интересантније путовање (паркиралишта, одморишта, станице за снабдевање горивом, мотели, сервисне станице за возила). Утицај на експлоатацију пута је индиректан.

Просторна расподела, типологија и програм пратећих садржаја јавља се као складан однос између потреба будућих корисника за одређеним услугама и захтева за минимизацију утицаја на неометано одвијање саобраћајног тока.

Планом су одређене макролокације пратећих садржаја. Тачне локације појединих садржаја, као и прецизни капацитети установиће се у оквиру Плана детаљне регулације и Идејних пројеката појединачних деоница. Микролокација будућих садржаја бира се на основу просторно функционалних могућности и атрактивности терена.

Функционални садржаји

Окончањем изградње аутопута и почетком експлоатације јавља се потреба за формирањем и организовањем служби надлежних за стање на путном правцу. При томе је потребно обратити пажњу на техно-експлоатационе показатеље: услове у саобраћајном току и путне услове. Оправдање за формирање функционалних садржаја проистиче из чињеница: у аутопут су инвестирана значајна средства те је потребно и континуирано одржавање; функционални значај аутопута у путној мрежи не допушта ризик прекида саобраћаја. Услед

обавезе за одржањем прописаног нивоа квалитета појединачних употребљених путних елемената формирају се базе за одржавање.

Базе за одржавање, на основу усвојеног линијског система одржавања пројектованог аутопута Београд - Пожега, као основни задатак имају да покривају својим активностима тзв. јединичну деоницу аутопута, дужине 40-60 км. При томе, макролокација предвиђених база треба да задовољи одређене захтеве:

- 1) близина урбаних насеља;
- 2) комунална опремљеност (струја, вода, канализација);
- 3) погодне границе јединичних зона (могућност неометаног окретања комуналних возила, у близини денивелисаних раскрсница);
- 4) еколошки критеријуми.

Близина урбаних насеља омогућава постављање база за одржавање без капацитета за становање запослених те пружа могућност организовања "кућних дежурства". При томе, и запосленима је омогућено краће време путовања до радног места.

Неометан рад базе за одржавање захтева комплетно опремање комуналним инсталацијама. Струја, вода, канализација, грејање, телефон и рачунарске везе предуслов су за успешно функционисање базе.

Границе јединичних зона је потребно да се налазе на местима где је омогућена неометана промена смера кретања возила, без утицаја на услове одвијања саобраћајног тока као и на безбедност свих учесника. Денивелисани укрштаји и платои у оквиру наплатних места представљају погодне предуслове за разграничење јединичних зона.

Активности у оквиру базе за одржавање проузрокују нарушавање животне средине те је потребно избор локације прилагодити и поменутом критеријуму. Пре свега је потребно обратити пажњу на заштиту вода од загађења.

Предвиђене су четири базе за одржавање, чије су макролокације у оквиру или у непосредној близини следећих чворова: Обреновац, Лајковац, Таково, Лучани. Њиховим позиционирањем у оквиру петљи омогућава се неометано функционисање базе уз истовремено коришћење простора унутар чвора. У наредној табели дате су и дужине појединих сектора које је предвиђено да наведене базе одржавају у северном и јужном смеру простирања путног правца.

Табела бр. 7. Макролокације база за одржавање путева

Ред. број	Назив чвора	Деонице	Дужина по смеру у км	Укуп. дужина у км
1.	Обреновац	Остружница - Умка - Обреновац Обреновац - Уб	14,100 25,100	39,200

2.	Лајковац	Уб - Лајковац	12,600	32,600
		Лајковац - Љиг	20,000	
3.	Таково	Љиг - Таково	25,920	42,740
		Таково - Прељина	16,820	
4.	Лучани	Прељина - Паковраће - Лучани	25,800	33,280
		Лучани - Пожега	7,480	

У иницијалном периоду, база лоцирана у оквиру петље Лучани ће у јужном смеру одржавати аутопут Е-763 до краја изграђеног дела, тј. петље Пожега. Са наставком изградње путног правца ка Црној Гори промениће се и њен делокруг деловања.

Изградња база прати изградњу планираног путног правца. Обавезни садржаји и капацитет базе за одржавање зависе од:

- 1) просторних карактеристика подручја деонице (географски положај, надморска висина, метеоролошки услови, карактеристике терена);
- 2) дужине деонице (дужина и укупна површина која се одржава);
- 3) специфичних карактеристика деонице (дужина и врста мостова, дужина и врста тунела, карактеристике трасе); и
- 4) дефинисаних стандарда и програма одржавања деонице (зимско одржавање, приоритети).

Доминантни програмски услов за дефинисање и димензионисање садржаја је ниво зимског одржавања. У оквиру база за одржавање потребно је обезбедити следеће садржаје, оквирних вредности појединих капацитета:

- 1) управна зграда - површине 600 м² -1200 м²;
- 2) паркинг простор за возила (возила запослених и посетиоци) - 25 - 40 паркинг места;
- 3) покривено складиште - површине 400 м² -700 м²;
- 4) отворено складиште - површине 400 м² -1400 м²;
- 5) магацин соли - капацитета 1000 м³ -1500 м³;
- 6) станица за снабдевањем течним горивом - два точиона места (бензин и дизел гориво), резервоари од приближно: 10 м³ за бензин и 25 м³ за дизел;
- 7) радионица за одржавање возила и опреме -2-4 радна места са обавезним постојањем радног места са каналом; и
- 8) гаража са делом за прање возила - 15 - 20 места.

Оријентациона, површина потребна за базе за одржавање се креће у опсегу од 1,5 ха до 4 ха.

Развој информационе и комуникационе технологије створио је предуслове за успешно управљање и контролу саобраћајних токова. Постигнути ефекти вођења корисника и контроле њиховог понашања на будућем аутопутском правцу Е-763 Београд - Пожега зависиће пре свега од степена организованости система контроле и управљања.

Систем контроле и управљања саобраћајем потребно је да садржи:

- 1) телефонске стубиће;
- 2) систем видео надзора;
- 3) сензоре локалних метеоролошких услова;
- 4) сензоре саобраћајног тока (интензитета, структуре; позиција после сваке петље);
- 5) патролно возило;
- 6) телекомуникациону опрему;
- 7) вертикалну сигнализацију (пожељна је променљива сигнализација).

Основни објекти система контроле и управљања саобраћајем налазиће се у оквиру база за одржавање путева док ће сама опрема бити распоређена дуж аутопута. Информације о условима одвијања саобраћаја ће се прослеђивати: служби одржавања аутопута, полицији, медицинској служби, ватрогасној служби. По пријему информације, и на основу ингеренција, уследиће предузимање потребних радњи. Комуникација са будућим корисницима аутопута одвијаће се и уз употребу променљиве сигнализације.

Наплата путарине представља један од начина прикупљања финансијских средстава потребних за функционисање аутопута. Дефинисањем услова коришћења аутопута на нивоу Генералног пројекта и увођењем наплате путарине усмерена су одређена планерска и пројектантска решења.

Усвојени затворени систем подразумева да сви саобраћајни токови који улазе или напуштају аутопутску саобраћајницу Е-763 морају да прођу кроз наплатно место. Тиме је омогућена потпуна контрола приступа аутопуту. Избегнут је проблем заобиласка наплатног места (случај код отвореног система наплате путарине). Применом затвореног система обухваћени су сви корисници, без утицаја карактера тока, транзитни или регионални саобраћај.

Технологија опслуживања корисника код затвореног система подразумева да свако возило приликом уласка на Е-763 добија картицу, или неки други вид евидентирања о месту уласка. При напуштању аутопутског правца, на основу претходно поменути картице, бива установљена пређена релација те наплаћена надокнада, одређена тарифом коришћења деонице аутопута Београд - Пожега.

Основни недостаци затвореног система огледају се кроз увећане инвестиционе и експлоатационе трошкове (услед великог броја наплатних места) као и кроз ометање одвијања саобраћајног тока (двоструко заустављање возила). Системи новије генерације, за електронску наплату путарине, омогућиће повећање ефикасности наплате уз истовремено олакшавање кретања корисника у зонама наплатних рампи (наплата се врши на основу електронске идентификације возила које пролази кроз наплатну рампу, не заустављајући се, а потом се потребна надокнада наплаћује са рачуна корисника).

Објекти наплате путарине, главна и споредна наплатна места (затворени систем наплате путарине) формиран са циљем убирања накнаде коришћења аутопута, треба да садрже:

- 1) наплатни плато;
- 2) острва на наплатном платоу (мин. ширине 1,7 м, мин. дужине 15 м);
- 3) наплатне кабине (минимално 2 на споредном наплатном месту, а 8 на главним наплатним местима);
- 4) централна пословница;
- 5) објекте контролне станице;
- 6) осветљење;
- 7) помоћне површине.

Број кабина пре свега зависи од интензитета саобраћајних токова на посматраном пресеку али и од начина евидентирања возила, односно наплате надокнаде за коришћење аутопута.

Потребно је предвидети могућност промене намене појединих наплатних канала, нарочито у случају главних (чеоних) наплатних места, како би се побољшала опслуга у вршним сатима за смер са тренутно већим оптерећењем. Споредна наплатна места предвиђена су, за затворени систем наплате путарине, на свим денивелисаним раскрсницама тако да се обухвате саобраћајни токови који улазе или излазе са планираног аутопута.

Просторним планом, предвиђено је постојање два главна наплатна места: код Остружнице и испред Пожеге (гледано у смеру од Београда). Споредна наплатна места су лоцирана на десет денивелисаних укрштаја који се налазе између петље Остружница и петље Пожега.

Површина потребна за главно наплатно место је око 3 ха, док је споредно наплатно место могуће организовати и на око 1 ха.

Садржаји за потребе корисника

Предвиђени су следећи пратећи садржаји за потребе корисника пута.

Станице за снабдевање горивом (ССГ), које су намењене превасходно опслуживању свих врста моторних возила, по питању допуне погонског горива. С обзиром да је предметна деоница аутопутског профила и део међународне путне мреже потребно је да бензинске станице буду у складу са домаћим и европским стандардима по питању изграђености, опремљености, доступности и безбедности. На основу предложеног растера појављивања садржаја за потребе корисника у оквиру Просторног плана, јасна је потреба за формирањем станица за снабдевањем горивом на свим одмориштима и у оквиру мотелског комплекса. Тиме се постиже постојање 7 пумпи у сваком од смерова кретања, са просечним међурастојањем од 25 км на целој деоници аутопута Е-763 Београд - Пожега.

Паркиралишта (П) служе краћем задржавању корисника (15-30 мин.), постављају се обострано, смакнута у односу на главни саобраћајни ток. Суседна паркиралишта треба да су на сваких 10-15 км, а у зависности од осталих садржаја на траси као и макролокацијских услова. Обавезни садржаји на паркиралиштима су: паркинг простор за путничка и комерцијална возила, санитарни чвор, вода за пиће, зелене површине прилагођене одмору корисника, опремљене клупама и столовима. Проблем формирања и позиционирања паркиралишта ће се разрешавати на нивоу предстојећих урбанистичких планова и идејних пројеката.

Одморишта (О) служе дужим задржавањима путника (30-90 мин.), постављају се на растојањима од приближно 25 км. Обавезни садржаји на њима су: станица за снабдевање горивом, ресторан, кафеи, продавница прехрамбене робе, продавница делова за возила, информациони центар, као и сви садржаји паркиралишта.

Мотели (М), намењени дужем задржавању уз могућност ноћења корисника, постављају се на растојањима 30-70 км. Поред свих садржаја наведених за паркиралишта и одморишта, потребно је да се у оквиру комплекса налази и сервисна радионица за све врсте возила, као и шири дијапазон занатско-трговинских продавница, пошта, мењачница.

Одређивање тачне локације објеката пратећих садржаја је комплексан задатак, који захтева сагледавање и анализу више утицајних параметара:

- 1) одржавање потребног ритма између објеката у простору;
- 2) саобраћајно-технички услови;
- 3) просторна ограничења;
- 4) природне и историјске карактеристике посматраног локалитета;
- 5) могућност комуналног опремања;
- 6) снабдевање и одржавање објеката пратећих садржаја; и
- 7) услови заштите животне средине.

Табела бр. 8. Макролокације и тип садржаја за потребе корисника

Редн и број	Тип садржаја	Страна	Стационажа (км+м)	Међу растојање на југ (км) на север	
1.	ССГ	обострано	5+600	-	
2.	О-1	обе стране	17+100	11,50	
3.	О-1	обе стране	35+800	18,70	
4.	О-2	обе стране	55+200	19,40	
5.	О-1	обе стране	81+500	25,90	30,90
6.	УЦ	смер од Београда	113+200	31,40	
	О-2	смер ка Београду	112+700	31,22	
7.	О-1*	обе стране	145+000	31,80	

* - условно, у зависности од следеће деонице аутопута и ритма појављивања пратећих садржаја.

Саобраћајно-технички услови подразумевају формирање уливно/изливних трака у односу на главни правац саобраћајног тока, омогућавање уочљивости и препознатљивости објеката пратећих садржаја, опремање објеката осветљењем, зеленилом, урбаним мобилијаром, доминантност у односу на околни пејсаж.

Табела бр. 9. Врсте услуга у појединим пратећим садржајима за кориснике

Врста пратећег садржаја	километража								
	0+00 УЦ	10-20 П-2	20-40 О-1	30-60 П-1	40-80 О-2	50-100 П-1	60-120 О-1	70-140 П-2	80-160 УЦ
Врста услуге									
телефон за помоћ	О	О	О	О	О	О	О	О	О
телефон јавни	О	-	А	-	О	-	А	-	О
вода за пиће	О	А	О	А	О	А	О	А	О
санитарни чвор	О	А	О	А	О	А	О	А	О
информације	О	-	А	-	О	-	А	-	О
простор за одмор	О	А	О	-	О	-	О	А	О
рекреација	О	-	А	-	О	-	А	-	О
продавнице	О	А	О	-	О	-	О	А	О
Кафе	О	-	О	-	О	-	А	-	О
ресторан	О	-	А	-	О	-	А	-	О
Мотел	О	-	-	-	А	-	-	-	О
гориво	О	-	А	-	О	-	А	-	О
ауто-сервис	О	-	-	-	А	-	-	-	О

О - обавезан садржај; А - могућ садржај; УЦ - услужни центар, О - 1 и О - 2 одморишта, П - 1 и П - 2 паркиралишта

На основу претходно наведеног, могуће је свести потребне садржаје у оквиру одморишта типа О-1 као и оријентационе вредности параметара капацитета:

- 1) телефон за помоћ;
- 2) јавни телефон;
- 3) вода за пиће - чесма на отвореном;
- 4) санитарно хигијенски чвор - површине 40 -100 м²;
- 5) информације - табла са називом и планом одморишта укључујући и информацију о станици за снабдевање горивом, на улазу, као и табла са основним информацијама о даљем путу на излазу (о главним скретањима, растојањима, туристичким, културним и природним локалитетима, наредним станицама за снабдевање горивом);
- 6) простор за одмор и рекреацију - за приближно 100-200 особа, на оквирној површини од 500 м², са парковским мобилијаром (клубе, столови, корпе за отпатке) и стазама;
- 7) продавнице општих артикала - храна, пиће, штампа, цигарете, укупне површине до око 100 м²;
- 8) кафе и ресторан - за оријентационо 50 особа у затвореном делу и 70 места на тераси, кухиња и мокри чвор, службени смештај особља ресторана, 250 м² + 100 м² тераса;
- 9) станица за снабдевање горивом - 6 мултифункционалних обостраних точионих места, 4 у делу за путничке аутомобиле, 2 у одвојеном делу за комерцијална возила, са пуним асортиманом моторних бензина и дизел горива, као и засебно место за плин, место за проверу и регулацију притиска у пнеуматичима, место за промену уља, простор за чекање возила у реду, продавница потрошног материјала, ситних резервних делова за моторна возила и опреме;
- 10) паркинг простор - за 20 - 40 путничких возила, 4-8 аутобуса, 8-16 теретних возила, са потребним пролазним саобраћајним тракама.

Оријентационо, површина одморишта О-1 са наведеним садржајима се креће око 3 ха.

Слично, у оквиру одморишта типа О-2 потребно је да се појаве садржаји са следећим оријентационим вредностима параметара капацитета:

- 1) телефон за помоћ;
- 2) јавни телефон;
- 3) вода за пиће - чесма на отвореном;
- 4) санитарно хигијенски чвор - површине 40 -100 м²;

- 5) информације - засебан информативно-туристички пункт, површине око 25 м², као и табла са називом и планом одморишта укључујући и информацију о станици за снабдевање горивом и о мотелу, на улазу, те табла са основним информацијама о даљем путу на излазу (о главним скретањима, растојањима, туристичким, културним и природним локалитетима, наредним станицама за снабдевање горивом и мотелима);
- 6) простор за одмор и рекреацију - за приближно 100-200 особа, на оквирној површини од 500 м², са парковским мобилијаром (клубе, столови, корпе за отпатке) и стазама;
- 7) продавнице општих артикала - храна, пиће, штампа, цигарете, укупне површине до око 100 м²;
- 8) кафе и ресторан - за оријентационо 120 особа у затвореном делу и 150 места на тераси, кухиња и мокри чвор, службени смештај особља ресторана;
- 9) мотел - са 50 - 60 лежаја, могуће уз објекат ресторана;
- 10) станица за снабдевање горивом - 6 мултифункционалних обостраних точионих места, 4 у делу за путничке аутомобиле, 2 у одвојеном делу за комерцијална возила, са пуним асортиманом моторних бензина и дизел горива, као и засебно место за плин, место за проверу и регулацију притиска у пнеуматичима, место за промену уља, простор за чекање возила у реду, продавница потрошног материјала, ситних резервних делова за моторна возила и опреме;
- 11) паркинг простор - за 62 - 150 путничких возила, 12 - 20 аутобуса, 24 - 40 теретних возила, са потребним пролазним саобраћајним тракама.

Оријентациона површина одморишта О-2 са наведеним садржајима је 3 - 5 ха.

Пратећи садржај са свим функцијама који се може понудити корисницима будућег аутопутског правца је услужни центар, односно предвиђени објекат мотела у близини денивелисане петље "Прељина", у смеру ка Чачку. Поменути садржај ће омогућавати корисницима активан и пасиван одмор, преноћиште, услуге исхране, освежења и слично, као и евентуалне захвате на возилима у циљу одржања потребног нивоа техничке исправности. У смеру ка Београду предвиђено је одмориште типа О-2.

Након израде планова детаљне регулације и идејних пројеката појединачних деоница аутопута, омогућиће одређивање микролокација предвиђених објеката пратећих садржаја и прецизирање њихових капацитета.

6.2.2. Положај коридора магистралне железничке пруге

На подручју Просторног плана задржавају се све постојеће железничке пруге: Ресник (Београд) - Бар, Сталаћ - Краљево - Пожега, са службеним местима (станицама и стајалиштима) и индустријским колосецима, а који се односе на постојеће пруге, са свим прикључним пругама и осталим железничким инфраструктурним садржајима (радионицама, сервисима, зградама,

електротехничким постројењима, инсталацијама, приступним и сервисним путевима и комуналним прикључцима) и железничким земљиштем.

Планирана је реконструкција и модернизација постојеће магистралне међународне пруге (Београд) - Ресник - Бар у двоколосечну пругу:

- 1) слободан профил за габарит возила УИЦГЦ и путничке возове са нагињућим колским сандуком;
- 2) максимални дозвољени притисак по осовини возила од 225 кН;
- 3) максимални дозвољени притисак по дужном метру возила од 80 кН;
- 4) дозвољена брзина за саобраћај возова 100 -160 км/х.

За реализацију овако постављених техничко-технолошких параметара планира се реконструкција и модернизација магистралне пруге (Београд) - Ресник - Бар. Постојећа пруга (Београд)-Ресник-Подгорица-Бар, планирана је за модернизацију, која ће омогућити савремену експлоатацију према европским и светским стандардима. Просторним планом Републике Србије, пруга Београд-Ваљево-Пожега треба да буде двоколосечна и способна за брзине преко 100 км/х. У наставку даље модернизације пруге планирана је изградња другог колосека и подизање техничких карактеристика пруге за саобраћај возова брзина преко 100 км/х, сагласно званичним програмима развоја железница Србије, односно у складу са финансијским потенцијалима. Изградња другог колосека је за сада само у плановима и није у пројектној разради.

За повезивања делова мреже магистралне пруге (Београд)-Ресник-Подгорица-Бар новим пружним везама на предметном подручју планира се изградња, реконструкција и модернизација следећих железничких праваца:

- 1) Задржавање постојеће железничке инфраструктуре (пруга и објеката).
- 2) Постојећа обилазна пруга Београд Ранжирна "А"-Остружница-Батајница планирана је за модернизацију која ће омогућити савремену експлоатацију према европским и светским стандардима. Просторним планом Републике Србије ("Службени гласник Републике Србије", број 13/96), пруга Београд Ранжирна "А"-Остружница-Батајница треба да буде двоколосечна. У наставку даље модернизације пруге планирана је изградња другог колосека и електрификација тог правца као и подизање техничких карактеристика пруге за саобраћај возова брзина преко 100 км/х сагласно званичним програмима развоја железница Србије, односно у складу са финансијским потенцијалима. Изградња другог колосека је за сада само у плановима и није у пројектној разради.
- 3) Завршетак изградње техничко-путничке станице Кијево и изградња одговарајућих колосечних веза за повезивање са ранжирном станицом у Макишу.

Модернизација и реконструкција железничких капацитета подлеже постојећој законској регулативи која дефинише потребну техничку документацију са свим потребним условима изградње.

За ефикасно функционисање железнице у садејству са осталим системима превоза, а у интересу становника и привреде, неопходно је планирати проширење мреже железничких пруга.

Истраживања су показала да се подручје Београдског железничког чвора може проширити и употпунити изградњом следећих пруга:

- 1) Београд - Обреновац је једна од најзначајнијих планираних пруга, која је већ егзистирала као узани колосек до шездесетих година, када је укинута. Од тада па до данас, повремено су оживљаване идеје о повратку железнице на овом правцу.
- 2) Шабац - Обреновац је у плану железнице Србије и за коју за сада не постоји валидна документација.
- 3) Вреоци - Аранђеловац означена као пруга нормалног колосека је такође у дугорочним плановима Железнице Србије, али нема валидне документације.
- 4) Чачак - Горњи Милановац дужине око 20 километара у програмима железнице није приоритет, а постојећа документација из периода 80-тих година се мора иновирати.

Све планиране пруге имају документацију из ранијих периода или постоје само као назначени планови железнице Србије без валидних истраживања, тако да је неопходно урадити документацију, да би се дефинисало адекватно планско решење.

У овом просторном плану се планови развоја железничке инфраструктуре могу назначити као смернице за дугорочнији период и евентуално довођење документације на одговарајући ниво да би се дала конкретна планска решења, о чему се говори у поглављу ИВ тачка 4.5. Активности на допуни просторног плана.

6.2.3. Положај водопривредних објеката у инфраструктурном коридору

Од Остружничке петље до Мале Моштанице (од км 0+0.00 до км 9+0.00) у зони трасе планиране саобраћајнице се простиру постојећи водовод и планирани канализациони колектори.

Између 51 и 52 км и 72 и 73 км планираног аутопута, постојећа канализација пресеца планирану трасу.

Регионални колубарски систем за снабдевање становништва водом ће се развијати на подручју средњег и доњег слива Колубаре. Обухват (прве и друге фазе) Регионалног система до 2020. године су насеља у општинама Ваљево, Мионица, Лајковац, Уб и Љиг на планском подручју.

За Горњи Милановац је предвиђен гравитациони довод воде до хидрауличког чвора у Брђанима одакле се вода препумпава до градског резервоара.

У зони планираног коридора се налази и магистрални цевовод регионалног система Рзав. Овај систем у ширем смислу припада западно-моравско - Рзавском

систему и као највећи потенцијални ресурс воде који превазилази потребе самог региона.

Инфраструктурни коридор пре обиласка Овчарско - Кабларске клисуре пролази кроз ужу зону водозахвата код Пријевора.

Водоснабдевање

У снабдевању насеља водом, приоритетно и максимално биће коришћена локална изворишта подземних и површинских вода, а недостајуће количине ће се обезбеђивати из регионалних система, са ослањањем на изворишта законом заштићена од загађења, која се димензионишу за обезбеђеност од 97%. Дугорочне потребе за водоснабдевањем засниваће се на изградњи интегралних водопривредних система, с посебним ослонцем на вишенаменске акумулације. Приоритет у коришћењу вода има планска рационализација потрошње, вишекратно коришћење вода у технолошким процесима (рециркулација) и унапређење технолошких процеса производње и прераде.

Потенцијална изворишта за водоснабдевање мање погодним подземним водама се налазе дуж алувиона Саве, Колубаре и Западне Мораве.

У ширем плану је повезивање наведеног регионалног система на подсистем "Увац" који је ван предметног коридора, а глобално превођење вишка воде ка сливу Колубаре.

Регионални Колубарски систем за снабдевање становништва водом

Окосницу система за снабдевање водом насеља и индустрија, које троше воду највишег квалитета, представља Регионални колубарски за снабдевање становништва водом, који ће се развијати на подручју средњег и доњег слива Колубаре. Обухват (прве и друге фазе) Регионалног система до 2020. године су насеља у општинама Ваљево, Мионица, Лајковац, Уб и Љиг на планском подручју.

Табела бр. 10 Планиране потребе за водом у 2021. години

Корисник	Потребе за водом подручја општина 2021. (106 м ³)		
	Уб	Лајковац	Љиг
Насеља	4,9	2,9	2,3 1,1
Индустр.	0,8	1,2	
УКУПНО	5,7	4,1	3,4

У зони коридора, су Љиг, Лајковац и Уб, са планираним капацитетима датим у табели. Кључни објекти прве фазе реализације Регионалног система су: водоакумулација "Ровни" на реци Јабланица, цевовод сирове воде, од водоакумулације до фабрике воде, фабрика воде "Пећина" (у даљем тексту: ППВ "Пећина") изнад Ваљева, планирана са вршним капацитетом 1.800 л/с, који ће

се реализовати у три фазе развоја од по 600 л/с, од којих је реализована прва и магистрални цевовод чисте воде, којим ће се вода пребацивати од резервоара, у зони свих низводних насеља прикључених на овај систем, до Лазаревца.

Другом фазом развоја Регионалног система до 2020. године предвиђена је изградња водоакумулације "Струганик" на Рибници са одговарајућим постројењем за пречишћавање воде, које би се прикључило на постојећи Регионални систем, чиме ће се омогућити проширење овог система и на насеља на подручју општине Љиг.

Снабдевање водом подручја општине Лајковац

Насеља општине Лајковац снабдевају се из доста оскудних изворишта подземних вода, чији су капацитети највећим делом већ ангажовани. Дугорочно и стабилно снабдевање водом високог квалитета обезбедиће се реализацијом прве фазе Регионалног система. У оквиру планираног капацитета Регионалног система у вршним условима потрошње резервише се 120 л/с за подручје општине Лајковац.

Снабдевање водом подручја општине Уб

Уб и остала насеља на подручју општине снабдевају се из изворишта подземних вода ограниченог капацитета, и то из: постојећег изворишта у Такову (око 40 л/с) и подземних вода добијених одводњавањем површинског копа "Тамнава-западно поље" (15-20 л/с). С тим да ће нека сеоска насеља у зони будућих површинских копова остати без воде (пресушивањем бунара). Дугорочно снабдевање насеља на подручју општине Уб засниваће се на радовима који ће се одвијати у два правца:

- 1) проширењу локалних изворишта на подручју општине, и то по приоритетима: (а) одржавању на нивоу садашње издашности (40 л/с) изворишта градског водовода Уба у Такову; (б) захватању подземних вода из седимената горњег и средњег тријаса и горње креде на локалитетима Памбуковице, Чучуге и Докмира (око 80 л/с); (в) коришћењу бунара у оквиру система за одводњавање површинских копова (око 10-15 л/с); и (д) реализацији мале акумулације "Памбуковица" на реци Уб (око 100 л/с); и
- 2) повезивању водоводног система са Регионалним системом, из кога се резервише 80 л/с вршне потрошње, чиме ће се значајно повећати поузданост водоводног система на подручју општине Уб.

Снабдевање водом подручја општине Љиг

До реализације друге фазе Регионалног система, Љиг и околна насеља ослањаће се само на локална изворишта подземних и површинских вода, и то на: извор Љига у селу Ба и воде из приобалних алувиона, уз евентуална обogaћивања издани вештачком инфилтрацијом. Дугорочно решење за подмирење потреба за водом насеља на подручју општине Љиг биће омогућено по комплетном формирању друге фазе Регионалног система.

Снабдевање водом подручја дела општине Горњи Милановац

У зони насеља Таково протежу се две магистралне линије градског водовода које припадају бањанском (АЦ Ф400) и брезанском водоводном систему (АЦ Ф300). Оне ће се укрстити са планираном трасом магистралне саобраћајнице, па је у зони укрштаја неопходно применити све стандардне мере заштите.

Снабдевање водом дела општине Лучани

Општина Лучани се делом снабдева из регионалног система "Рзав", а делом из локалног водоводног система.

У зони коридора насеља налази се од значајнијих објеката и фабрика воде "Милан Благојевић" капацитета 350 л/с која, осим дела насеља и околних села снабдева и постројења истоимене фабрике.

Регионални систем водоснабдевања "Рзав" - Ариље

У зони планираног коридора се налази магистрални цевовод регионалног система Рзав.

Овај систем у ширем смислу припада западно-моравско - Рзавском систему и као највећи потенцијални ресурс воде који превазилази потребе самог региона. У плану је превођење дела ове воде ка сливу Колубаре.

Концепција регионалног водосистема "Рзав" базирана је на захватању сирове воде из акумулације "Ариље" на профилу "Ђурића коса", гравитационог довода воде до постројења за прераду воде и дистрибуције воде за пиће магистралних цевовода природним падом до градских резервоара у Ариљу, Пожеги, Лучанима и Чачку. За Горњи Милановац је предвиђен гравитациони довод воде до хидрауличног чвора у Брђанима одакле се вода препумпава до градског резервоара.

Капацитет система је $Q_{\max} = 2500$ л/с сирове воде или 2300 л/с чисте воде за период до 2030. године. У првој фази изграђено је постројење за прераду воде капацитета 1300 л/с сирове воде тј. 1200 л/с чисте воде и магистрални цевоводи за коначан капацитет система осим деонице цевовода од Ариља до рачве за Лучане. Изграђен је привремени водозахват сирове воде из тока реке Рзав из кога се вода захвата до изградње бране са акумулацијом и црпна станица сирове воде капацитета 300 л/с.

Расподела воде по градовима извршена је на основу потреба у води за прву фазу (Табела бр. 11).

Табела бр. 11 Потребе за водом у првој фази

Корисник	Потреба у води И фаза л/с
Ариље	100

Пожега	200
Лучани	150
Чачак-Љубић	320
Чачак-Бељина	280
Горњи	150
Милановац	

У ове количине урачунате су и потребе у води месних заједница тј. насеља који су лоцирани дуж магистралног цевовода или су прикључена на градски водовод.

Површина слива реке Рзав је 580 км². Просечан годишњи проток је 8 м³/с, минимална вода Q_{мах} = 0,9 м³/с. За повратни период од 10 година проток износи Q_{10%} = 270 м³/с.

За хватање сирове воде искоришћена је постојећа брана "Шевељ" висине 7 м у чијем левом блоку је направљен водозахват помоћу кога се вода из живог тока захвата и преко система грубих, финих решетки и сита одводи до црпне станице усисним цевоводом 1200 мм дужине 230 м.

У табели бр. 12 дате су карактеристике магистралних цевовода у овом региону.

Табела бр. 12. Карактеристике магистралних цевовода

Деоница цевовода	Пречник	Врста матер.	Дужина деон.	Радни притисак	Проток
	мм	-	М	бар	л/с
Фаб. рез. Љубић	1200	бетон	42.473	6-14	130
	1000	челик			
Крак Пожега	800	бетон	5.454	7	75
Крак Лучани	500	ЛГЦ	2.100	7	85
Крак Ариље	300	ЛГЦ	3.036	5	30
Цев. сирове воде	1200	Челик	2.880	5	600

За изравнавање часовне неравномерности потрошње воде на постројења за прераду воде изграђени су резервоари чисте воде укупне запремине 8580 м³. Запремина резервоара "Љубић" Чачак је 2 400 м³, "Бељина" у Чачку је 500 м³, у Лучанима 2x1000 м³ (крак за Бељину је у изградњи), резервоара у Пожеги 1500 м³, у Лучанима 2x1000 м³. У Ариљу није изграђен резервоар за пријем воде, већ се вода дистрибуира директно у градску мрежу.

Наводњавање и одводњавање

У зони предметног коридора аутопута Београд-Јужни Јадран не постоје значајни системи за наводњавање и одводњавање, изузев система за заштиту отворених рудних копова. На основу анализираних постојећих потенцијала, постоји могућност за изградњу локалних система за наводњавање и одводњавање. Ови

пројекти би се решавали на локалном (општинском, насељском) нивоу у зависности од потреба и могућности.

За саму магистралну саобраћајницу, предвиђа се контролисани, затворени систем одвођења атмосферских вода, са ретензирањем и третманом пре увођења у природне водотоке, сходно водопривредним условима у вишим фазама пројекта.

Уређење десне обале реке Саве у зони клизишта "Умка" и "Дубоко"

Осовина аутопута се, на деоници од Умке до Барича, с обзиром на геолошке и топографске услове на десној обали, води кроз постојеће корито реке Саве па су предвиђени хидротехнички радови у кориту реке Саве.

Тиме косина трупа аутопута на предметном сектору уједно представља и десну обалу мајор корита реке Саве, па се изградњом трупа аутопута, формира нова линија одбране од поплаве.

Десна обала реке Саве на посматраном делу и приобални део су захваћени активним клизиштем, па се овим радовима уједно стварају услови за његову санацију клизишта "Умка" и "Дубоко".

Обала која се на читавом потезу формира изнад и дуж паралелне камене грађевине се штити облогом која има за циљ да заштити новопроектвану насуту обалу од дејства таласа, спољне и унутрашње ерозије и статичког и динамичког дејства леда.

Формирањем нове десне обале паралелном каменом грађевином, осигурава се плато са речне стране и стварају услови за изградњу предвиђених објеката на вишим котама (изнад нивоа велике воде).

Стога се може констатовати да планирани хидротехнички радови, у склопу којих је паралелна камена грађевина и насуту плато лоциран према реци Сави, имају троструку улогу и то:

- 1) формирање потребне територије за изградњу аутопута;
- 2) хидротехничко уређење и осигурање десне обале реке Саве;
- 3) стабилизацију клизишта "Умка" и "Дубоко".

6.2.4. Положај коридора телекомуникационе инфраструктуре

Магистрални оптички кабл коридора Јужни Јадран у потезу Београд - Пожега прати аутопут Е-763 са леве стране гледано ка Пожеги у левој банкини, на дубини од 0.8 до 1 метра, у ПВЦ цеви пречника 40 мм, са предвиђеном резервном цеви положеном у исти ров. На местима одвајања локалних оптичких каблова предвиђени су бетонски ревизиони шахтови 1x1x1 м.

6.2.5. Положај коридора разводног гасовода

Траса разводног гасовода Ваљево-Београд креће из ГМРС "Церак" одакле прати коридор Ибарске магистрале све до Мељака, где се одваја и, поред села Вранића и Дражевца, у зони села Стублина улази у коридор планираног аутопута за Београд-Јужни Јадран. Код села Црвена Јабука магистрални гасовод се одваја од реке Тамнаве и обилази Уб са источне стране где се предвиђа ГМРС Уб. Нешто пре Лајковца, код Руклада, магистрални гасовод се дели на два крака у правцу:

- 1) Љига, пратећи планирани коридор источне варијанте аутопута Београд-Јужни Јадран; код Лајковца се предвиђа ГМРС Лајковац; код насеља Ћелије коридор аутопута са МГ улази у долину реке Љиг са југоисточне стране, пружајући се левом обалом реке Љиг скоро паралелно са постојећим магистралним путем Р-22 Ћелије-Љиг. Непосредно испред града Љига предвиђа се ГМРС Љиг;
- 2) Ваљева, при чему овај крак који даље наставља ка Мионици и Осечини излази из планског подручја у непосредној близини места Лајковац (КО Непричава).

Такође је и предвиђена изградња ГМРС Трбушани. Локације предвиђених ГМРС утврдиће се разрадом планских решења у плановима детаљне регулације уз поштовање прописима предвиђених услова:

- 1) да су ван насељених места и индустријских зона (200 м до 1000 м), а поред локалних путева којима се омогућава непосредни приступ станицама и напајање на електро и ТТ мрежу;
- 2) минимално сигурносно растојање према другим наменама, становању или радним зонама је 15 м, за капацитете станица до 30.000 м³/х, односно до 25 м за капацитете станица преко 30.000 м³/х, када су станице у објектима од чврстог материјала (зидани објекти);
- 3) највеће сигурносно растојање од станица и трафостаница, железничких пруга и аутопута је 30 м.

На потезу планираног Разводног гасовода РГ 05-06, деоница Београд-Ваљево-Љиг и постојећег Разводног гасовода РГ 08-11, деоница Прељина-Пожега, планиране су локације за станице компримованог природног гаса (СКПГ), на растојању око 25 км и у близини већих насељених места. Њихова локација може бити у саставу планираних бензинских станица пунктова за мотеле или као самостална. Око планираних саобраћајних петљи, пунктова, терминала и паркинга траса планираног гасовода заобилази исте, периферно, на истим одстојањима као и код паралелног провођења.

6.2.6. Положај коридора електроенергетске мреже

Може се рећи да се коридори постојећих и будућих електроенергетских водова 400 кВ, 220 кВ и 110 кВ углавном укрштају са коридором будућег аутопута. То је свакако повољнија ситуација од паралелног вођења, како због брзине решавања појединих колизија тако и због инвестиционих улагања на решавању колизија да би се у потпуности задовољили важећи прописи.

Суштина задовољења прописа код укрштања далековода и будућег аутопута је у принципу замена постојећих стубова у укрштајном распону, стубовима веће висине на прописној удаљености и поштовањем осталих прописаних елемената (појачана механичка и електрична изолација, угао укрштања, напрезање проводника и др.).

6.3. План веза инфраструктурних система са окружењем

6.3.1. План веза аутопута Е-763 са окружењем

Обезбеђење приступачности будућем аутопутском правцу Београд - Пожега свим корисницима омогућиће се формирањем довољног броја укрштања и петљи на којима ће се обављати размена возила са мрежом путева ниже категорије. Обезбеђењем паралелних путних праваца и изградњом денivelисаних укрштања (подвожњаци и надвожњаци) омогућиће се комуникација различитих страна инфраструктурног коридора без утицаја на услове одвијања саобраћаја на аутопуту Е-763.

Веза аутопута Београд - Пожега са постојећом путном мрежом остварује се путем петљи, применом следећих критеријума:

- 1) обезбеђење веза са аутопутем на местима укрштања са магистралним и саобраћајно најоптерећенијим регионалним или локалним путевима;
- 2) обезбеђење везе са аутопутем за регионалне и општинске центре на подручју Просторног плана;
- 3) обезбеђење везе са аутопутем за поједина подручја (планирана за развој туризма од међународног и националног значаја) и значајне просторно-развојне структуре (индустрија, робно-транспортни центри и др.).

Планиране су следеће саобраћајне петље:

Табела бр. 13. Списак денivelисаних раскрсница на аутопуту Београд - Пожега

Редн и број	Назив чвора	Стационажа (км +м)	Растојање (км)	Прикључак
1.	Остружница	0+000	6,45	БГ обилаз.
2.	Умка	6+450	7,65	М-19
3.	Обреновац	14+100	13,20	М-19
4.	Пироман	27 + 300	11,90	Р 101 а
5.	Уб	39+200	12,60	Р-270
6.	Лајковац	51 + 800	20,00	М-4
7.	Љиг	71+800	24,40	М-22
8.*	Таково	96+200	1,52	Шумадијска магистрала
8.	Таково	97+720	16,28	Р-212

9. Прељина	114+000	12,10	M-22
10. Паковраће	126+100	13,70	M-5
11. Лучани	139+800	7,48	P-227
12. Пожега	147+280		M-21.1

* Сагласно потреби да се омогући веза аутопута Е-763 Београд - Пожега и "брзе магистралне саобраћајнице" Мали Пожаревац - Младеновац - Топола - Рудник - Таково предвиђен је денивелисани укрштај (петља) на приближној стационажи 96+200 км.

У складу са напред наведеним, планиране су следеће петље:

- 1) Остружница, у функцији повезивања обилазнице око Београда Е-70/Е-75 са планираним аутопутем Е-763 са пуним програмом веза;
- 2) Умка, у функцији повезивања зоне око насеља Умка, магистралног пута М-19 те регионалног пута у непосредној близини Р-107, са планираним аутопутем Е-763;
- 3) Обреновац, у функцији повезивања зоне око насеља Обреновац, магистралног пута М-19 и регионалних путева Р-101 и Р-201 који се налазе у близини предложеног чвора са планираним аутопутем Е-763;
- 4) Пироман, у функцији повезивања насеља југозападно од Обреновца и регионалног пута Р 101а са планираним аутопутем Е-763;
- 5) Уб, у функцији повезивања зоне око насеља Уб и регионалног пута Р-270 са планираним аутопутем Е-763;
- 6) Лајковац, у функцији повезивања зоне око насеља Лајковац и магистралног пута М-4 са планираним аутопутем Е-763;
- 7) Љиг, у функцији повезивања зоне око насеља Љиг, магистралног пута М-22 као и регионалних путева Р-202 и Р-271 са планираним аутопутем Е-763;
- 8) Врнчани у функцији повезивања регионалног пута Р-212-б са планираним аутопутем Е-763.
- 9) Таково, у функцији повезивања аутопута Е-763 и "Шумадијске магистрале";
- 10) Прељина, у функцији повезивања зоне око насеља Чачак, магистралних путева М-5 и М-22 са планираним аутопутем Е-763;
- 11) Паковраће, у функцији повезивања зоне око насеља Чачак, магистралног пута М-5 и регионалног пута Р-227а са планираним аутопутем Е-763;
- 12) Лучани, у функцији повезивања зоне око насеља Лучани и регионални пут Р-227 са планираним аутопутем Е-763;
- 13) Пожега, у функцији повезивања зоне око насеља Пожега и магистралног пута М-21.1 са планираним аутопутем Е-763, као и магистралних путева М-5 и М-21 који се налазе у непосредној близини.

Све локације наведених и потенцијалних укрштаја (типа денивелисаних раскрсница) дефинишу се на основу критеријума за њихово успостављање.

Денивелисаним укрштањима се обезбеђује повезивање и проходност мреже локалних саобраћајница, на подручју посматраног инфраструктурног коридора Београд - Јужни Јадран, путем пропуста изнад или испод аутопута Е-763.

Размештај денивелисаних укрштаја дефинише се на основу следећих критеријума:

- 1) задржавањем постојећих траса свих регионалних и локалних путева и њиховог денивелисаног укрштања са аутопутем;
- 2) денивелисано укрштање са железничким пругама (аутопут изнад пруге);
- 3) обезбеђењем денивелисаног укрштања за све атарске путеве (пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 500 м, у ком случају се обезбеђује изградња деонице атарског пута дуж оgrade аутопута до погодног места за укрштање;
- 4) обезбеђењем, уколико је то потребно, бар једног денивелисаног укрштања за подручје једне катастарске општине чију територију пресеца аутопут;
- 5) размештајем денивелисаних укрштања локалних и атарских путева са аутопутем обезбедиће се удаљеност суседних укрштања која је већа од 1,5 км, а мања од 3 км.

Приликом ближег детерминисања врсте, намене, те димензионисања денивелисаних укрштања испоштоваће се следећи услови:

- 1) надвожњаци имају предност на отвореним просторима док су у урбаним срединама пожељнији подвожњаци;
- 2) димензионисањем надвожњака/подвожњака омогућити двосмерни саобраћај свих врста возила уз минималну висину подвожњака 4,5 м и ширину 6 м;
- 3) предвидети вишенаменску употребу мостова и пропуста, са могућношћу коришћења за колски и пешачки саобраћај, пролаз ниске дивљачи и водоземаца.

6.3.2. Алтернативни путни правци

Алтернативни путни правци за основне функције имају обавезу да омогуће кретање корисницима који иду правцем пружања планираног путног правца и у случајевима када они не желе да користе аутопут, као и да омогуће усмеравање регионалних и локалних кретања ка аутопуту преко најближе петље.

Алтернативни путни правац, у варијанти прилаза Београду левом обалом Саве, ће бити планиран нови паралелни пут поред аутопута, пошто аутопут својим трупом поклапа локални пут који Јаково повезује са реком Савом, а простире се између заштићених подручја водозахвата. Алтернативни путни правац почиње, у

варијанти прилаза Београду десном обалом реке Саве, код петље Остружница, 0+000 км, магистралним путем М-19, који прати трасу планираног аутопута до иза петље Умка, 6+450 км где прелази на леву страну новопроектваног пута, гледано у смеру пораста стационаже. Непосредно након тога, постоји укрштање магистралног пута са регионалним путем Р-107 (представља везу са Великом Моштаницом). Магистрални правац М-19 одговара као алтернативни правац до иза петље Обреновац, 14+100 км, где се поново враћа на десну страну планираног аутопута, након чега је потребно прећи на регионални пут Р-101. У зони петље Обреновац је и веза са регионалним путем Р-201, који омогућава везу ка Степојевцу.

Поменути регионални пут Р-101, паралелно са трасом будућег пута води кориснике до Уба. У зони села Стублине, одваја се регионални пут Р-101а омогућавајући везу ка Великим Црљенима. Регионални пут Р-270 ствара могућност за попречну везу пута Р-101а са Убом при чему је укрштај путева у зони села Каленић. Након Уба, крећући се и даље регионалним путем Р-101, корисник је у могућности да стигне до магистралног пута М-4, у зони села Словац чиме је омогућена веза ка Ваљеву на запад, и Лајковцу, на исток.

Магистрални пут М-4 се у месту Лајковац укршта са планираном трасом аутопута, пролази на леву страну новопроектваног правца и након тога у Ћелијама спаја са магистралним путем М-22 где је омогућена веза ка Лазаревцу (на север) и ка Љигу (на југ).

Корисници из зоне Београда до места Ћелије могу да користе и, до сада главну, путну везу Београда ка Чачку, правац пута М-22. Од Ћелија до Љига корисницима је на располагању магистрални пут М-22 (са леве стране будућег аутопута Е-763) или регионални пут Р-271. При томе, попречне везе регионалним путевима Р-205 и Р-205б, омогућавају везу између наведених алтернативних правца.

У Љигу се сустижу путеви М-22 (који прелази на десну страну планиране трасе пута), Р-202 и Р-271. Алтернативно, од Љига постоји могућност кретања ка Горњем Милановцу, а потом и Чачку користећи се трасом магистралног пута М-22. У зони села Дољи Бањани се са магистралног правца одваја регионални пут Р-212б који на блиском растојању са трасом будућег пута, претежно са леве стране, води кориснике ка Такову и Горњем Милановцу (Таково и Горњи Милановац су повезани путем Р-212 у који се улива пут Р-212б). На изласку из Љига, са магистралног правца М-22 одваја се регионални путни правац Р-212а који са десне стране планираног пута омогућава везу Љига и Такова.

Раскрсница регионалних путева Р-212а и Р-212 у зони села Дренова омогућава наставак везе ка Трбушанима и даље ка Чачку, при чему је потребно користити регионални пут Р-259. Тренутна веза Чачка и Пожеге је магистрални пут М-5. Алтернативе будућем путу на поменутом потезу могу бити и везе путем коришћења М-5, Р-227а поред Лучана и поново М-5 до Пожеге.

На подручју Чачка, планиран је коридор Северне обилазнице око Чачка, који уједно може да се користи као алтернативни путни правац. Ова обилазница се Просторним планом дефинише само коридорски, док ће разрада и дефинисање конкретне трасе бити обавеза Просторног плана општине Чачак.

6.3.3. План веза железничких пруга са окружењем

Везе железничких пруга са окружењем дефинисане су железничким станицама и стајалиштима, као и робним терминалима. На постојећим пругама локације станица и стајалишта се не налазе у оквиру граница плана.

Планирање нових службених места на новим пругама условљено је потребама привреде подручја којим пролази траса пруге, и прогнозираним очекиваним бројем путника. Дефинисање положаја службених места у корелацији је са техничким параметрима пруге и близином насељеног подручја, те могућношћу повезивања новог службеног места са већ постојећим друмским саобраћајницама.

6.3.4. План веза магистралног оптичког кабла са окружењем

Магистрални оптички кабл у правну Београд-Пожега се грана у следећим чворним централама:

- 1) чворна централа Радљево, грана се ка важном чворном центру Уб, остварујући приступ већ постојећим правцима ка Бањанима, Новацима и Памбуковици, као и планираном правцу ка Бајевцу, а од Радљева се такође грана ка крајњој централаи Бргуле;
- 2) чворна централа Пепељевац, грана се ка важном центру Лајковац, одакле има приступ постојећем правцу ка Лазаревцу и Словцу, као и планираном правцу ка Јабучју и грана се ка чворној централаи Боговађа и крајњој централаи Врачевић;
- 3) чворна централа Дићи, грана се ка важном чворном центру Љиг и има приступ планираним правцима ка Ракарима и Ивановцимађе, гранајући се ка Славковици.

6.3.5. План веза разводног гасовода са окружењем

Планирани гасоводи, остварују везу са окружењем путем ГМРС. У коридору су планиране следеће ГМРС:

- 1) ГМРС Уб;
- 2) ГМРС Лајковац;
- 3) ГМРС Љиг; и
- 4) ГМРС Трбушани.

Локације предвиђених ГМРС утврдиће се разрадом планских решења уз поштовање прописима предвиђених услова.

6.3.6. План веза електроенергетске инфраструктуре с окружењем

Веза електроенергетског инфраструктурног система с окружењем оствариће се повезивањем трансформаторских станица ТС (110/35 кВ, 220/110 кВ, 400/220/110 кВ) са преносном мрежом (110 кВ, 220 кВ, 400 кВ) и то:

Постојећи далеководи:

- ДВ 110 кВ број 104/1 Београд 2 - Београд 32 (Макиш),
- ДВ 110 кВ број 104/2 Београд 32 (Макиш) - Београд 25,
- ДВ 110 кВ број 130/1 Београд 2 - Београд 21,
- ДВ 110 кВ број 117/1 + 121/1 на заједничким стубовима,
- ДВ 110 кВ број 121/1 Београд 2 - Београд 10 (Мислођин),
- ДВ 110 кВ број 117/1 Београд 2 - Београд 35 (Сремчица),
- ДВ 110 кВ број 1191 Београд 22 (Барич) - ТЕ Колубара,
- ДВ 110 кВ број 121/2 Београд 10 (Мислођин) - ТЕ Обреновац,
- ДВ 110 кВ број 121/3 ТЕ Обреновац - ЕВП Бргуле,
- ДВ 110 кВ број 121/4 ЕВП Бргуле - ТЕ Колубара,
- ДВ 110 кВ број 107/2 Тамнава - Ваљево 3,
- ДВ 110 кВ број 120/2 Лазаревац - ЕВП Словац,
- ДВ 110 кВ број 182 Г. Милановац - чвор Бељина,
- ДВ 110 кВ број 1183 Чачак 3 - Г. Милановац,
- ДВ 110 кВ број 115/4 чвор Бељина - Пожега,
- ДВ 110 кВ број 1137 Гуча - Пожега,
- ДВ 110 кВ број 1115 Ивањица - Пожега,
- ДВ 220 кВ број 213/2 ТЕ Обреновац А - Београд 3,
- ДВ 220 кВ број 213/1 Б. Башта - ТЕ Обреновац А,
- ДВ 220 кВ број 227/2 Ваљево 3 - ТЕ Обреновац А,
- ДВ 220 кВ број 204 Б. Башта - Београд 3,
- ДВ 220 кВ број 297/2 Чачак 3 - Пожега,
- ДВ 220 кВ број 214/2 Краљево 3 - Пожега,
- ДВ 220 кВ број 214/3 Пожега - чвор Вардиште,

- ДВ 220 кВ број 266 Пожега - Пљевља,
- ДВ 380 кВ број 412 Београд 8 - ТЕ Обреновац А,
- ДВ 380 кВ број 436 Крагујевац 2 - ТЕ Обреновац А;

Нови далеководи и ТС:

- нови ДВ 110 кВ РП Обреновац - ТС Београд 22 (Барич),
- нови ДВ 110 кВ ТС Лазаревац - ТС Љиг,
- нова ТС 110/Х кВ Чачак 4,
- нови ДВ 110 кВ ТС Пожега - ЕВП Чачак.

6.4. Потребне површине за коридоре инфраструктурних система

За потребе изградње магистралних инфраструктурних система, у оквиру планског подручја, утврђене су потребне површине, на основу критеријума за дефинисање ширине заштитних појаса тих система, чиме се постиже:

- 1) задовољење просторних услова за смештање планираног инфраструктурног система;
- 2) утврђивање безбедносног растојања од инфраструктурног система, ради заштите од негативних утицаја на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења; и
- 3) обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији инфраструктурног система од негативних утицаја из окружења, нарочито од непланске изградње, неконтролисаног одлагања отпада и других активности.

Простор потребан за изградњу и заштитни појас планираних магистралних инфраструктурних система у коридору је укупне површине 147,6 км² (односно око 15,88 % површине планског подручја) и ширине од 670 м за аутопут, 250 м за железничку пругу, 200 м за гасовод и 4 м за оптички кабл, као и 300 м за потенцијални коридор пловног пута, и то за:

- 1) трајно заузимање земљишта за потребе изградње и функционисања магистралних инфраструктурних система и објеката у Инфраструктурном коридору појас просечне ширине од:
 - 70 м за аутопут, уз додатне површине за мотел око 5 ха, за одмориште око 3 ха, за петљу око 5 ха и базу за одржавање пута око 3 ха,
 - 35 м за железничку пругу, уз додатне површине за станице и друге садржаје,
 - 5 м за гасовод;

2) заштитне појасе магистралних инфраструктурних система у
Инфраструктурном коридору:

- непосредни појас заштите - простор ширине 80 м за аутопут, 25 м за пругу, 5 м за гасовод и 4 м за оптички кабл,
- шири појас заштите - простор ширине 520 м за аутопут, 50 м за пругу и 16 м за гасовод.

За изградњу далековода обезбеђује се земљиште за изградњу у ширини:

- ДВ 400 кВ - 60 м;
- ДВ 110 кВ - 30 м;
- ДВ 2x110 кВ - 40 м.

По завршетку изградње, земљиште се враћа у првобитно стање и задржава постојећи имовински статус, изузев за стубове далековода.

У време нормалног погона далеководи се штите ужим коридорима, а за одржавање и отклањање хаварија обезбеђује се радни простор ширине као при изградњи.

За изградњу и трафостаница оријентационе потребне површине су:

- ТС 400/Х кВ - мин 250 м x 250 м;
- ТС 110/Х кВ - мин 50 м x 80 м.

Ширина заштитних појаса магистралних инфраструктурних система дата је оквирно и биће коначно утврђена разрадом планских решења на нивоу урбанистичких планова.

Табела бр. 14. Биланс потребних површина за планиране магистралне инфраструктурне системе у коридору

Инфраструктурни систем	траса	Површина у км ²		укупно коридор
		пратећи објекти појас заштите	шири	
Аутопут	10,60	0,7	88,37	99,67
Пруга				
Гасовод	0,5	0,5	5	1,5
Пловни пут 38 км	-	-		11,4
Оптички кабл	0,6	-		0,6
УКУПНО:	11,70	1,2	93,37	113,17

Према начину обезбеђења земљишта за планирану намену, планом се резервише простор за потребе потпуне и делимичне експропријације за

изградњу траса и објеката магистралних инфраструктурних система површине 11,70 км² (односно 1,72% површине планског подручја), без простора за њихове заштитне појасе у којима се не мења режим власништва над земљиштем, површине 93,37 км² (односно 13,72 % површине планског подручја).

6.5. Правила за међусобно усаглашавање инфраструктурних система

Основна правила за усаглашавање инфраструктурних система дефинисана су важећим законима, подзаконским актима и техничким прописима. Овим правилима се одређује међусобни однос инфраструктурних система у простору, односно њиховог трасирања и паралелног вођења кроз заједнички коридор, уз обавезно уважавање правила функционисања и заштите сваког појединачног система, што подразумева рационални приступ у коришћењу земљишта у коридору. Овим планом утврђују се правила за следеће инфраструктурне системе:

Саобраћајна инфраструктура

Укрштање пруге и аутопута са осталим инфраструктурним системима као што су водовод, електроенергетске, телекомуникационе, топоводне, гасоводне и др. инсталације (као и отворени водотокови) планирани су под правим углом. Све надземне водове треба реконструисати и провести испод пруге и пута.

Укрштање инфраструктурних система одвијаће се применом следећих правила:

- планирана су денивелисана укрштања аутопута или железничке пруге са магистралним и регионалним путевима,
- укрштање аутопута или железничке пруге са локалним путевима извешће се груписањем и изградњом паралелних веза, али не дуже од 2,0 км од места укрштања, односно 2,5 км од железничке пруге,
- телекомуникациони каблови (оптички, коаксијални) код паралелног полагања са аутопутем и железничком пругом, морају се полагати изван земљишног појаса аутопута или пруге, или изузетно на спољној ивици путног појаса,
- код паралелног полагања телекомуникационих каблова са водоводном и канализационом мрежом, кабловском електроенергетском мрежом минимално хоризонтално растојање не сме бити мање од 1,0 метара,
- телеграфске и телефонске ваздушне и кабловске линије и водови ниског напона могу да се постављају и у заштитном појасу аутопута уз сагласност правног лица које управља аутопутем,
- инсталације и водови који су положени уз пругу морају бити ван пружног појаса тј. морају бити удаљени најмање 6 м од осовине последњег колосека у насељима или 8,0 м на отвореној прузи,
- за водове у пружном појасу потребне су посебне мере заштите.

Енергетска инфраструктура и однос према осталим системима у инфраструктурном коридору

Приближавање и паралелно вођење далековода са другим објектима инфраструктуре врши се под следећим условима:

- удаљеност било ког дела стуба од ивице аутопута је најмање 40,0 м, а при паралелном вођењу дужем од 5,0 км удаљеност је најмање 100,0 м, с тим што се на брдовитим и шумовитим пределима може смањити на 40,0 м;
- удаљеност било ког дела стуба, од ограде пруге за возове великих брзина је најмање 25,0 м и од најближе шине пруга за нормалан транспорт најмање 15,0 м;
- удаљеност ТТ каблова од стубова далековода износи најмање: за 110 кВ - 10,0 м; 220 кВ - 15,0 м; 400 кВ - 25,0 м;
- хоризонтална удаљеност између најближих проводника далековода и ТТ вода је најмање једнака висини стубова увећана за 3,0 м и уз појачану механичку и електричну сигурност износи за: 400 кВ - 5,5 м; 220 кВ - 4,0 м и 110 кВ - 3,0 м.

Гасоводна инфраструктура

Магистрални гасовод, по правилу, ће се укрштати са свим осталим инфраструктурним системима бушењем испод тих система и постављањем у заштитну цев, по могућству под углом од 90°, на минималној дубини од 0,8 м од дубине дренажног канала и 1 м од водоводних, телекомуникационих и других цеви.

Водопривредна инфраструктура

Положај трасе инфраструктурних система (аутопут, пруга, гасовод, оптички кабл) биће ван зоне непосредне и уже заштите подземних и површинских изворишта водоснабдевања. Тамо где то није могуће, заштита изворишта обезбедиће се посебним пројектом заштите и континуалне контроле квалитета вода.

Минимално хоризонтално растојање трасе цевовода при паралелном вођењу трасе у односу на трасу оптичког и коаксијалног кабла и трасу гасовода износи 1,0 м мерено од спољних ивица ровова, 1,5 м од ножице насипа и 2,0 м од спољних ивица друмског и железничког земљишта.

Све активности на усаглашавању инфраструктурних система са водопривредном инфраструктуром обављаће се уз сагласност и контролу надлежних органа за послове водопривреде.

7. Намена површина посебне намене са билансима планираних намена

7.1. Планирана намена са билансима површина

Биланси планиране намене површина на око 772,92 км² подручја Просторног плана инфраструктурног коридора Београд - Јужни Јадран, имаће следећу структуру: грађевинско земљиште* 128,55 км² (16.63%), пољопривредно земљиште 443,24 км² (57.35%), шумско земљиште 162,44 км² (21.02%) и остало земљиште 28,09 км² (3.63%).

Површина зоне изградње аутопута (у табели ИП/70 м, односно 35 м лево и 35 м десно од осе пута) заузимаће 10,60 км² односно 1,56% укупне планиране површине подручја, односно 11,70 км² алтернативно варијанта левом обалом Саве на подручју града Београда.

Сходно учешћу појединих катастарских општина, конверзија површина на нивоу општина креће се од 2,13 км² на подручју општине Горњи Милановац, 1,61 км² на подручју општине Обреновац, 1,44 км² на подручју општине Љиг, 1,27 км² на подручју општине Чачак, 1,23 км² на подручју општине Уб, 1,1 км² на подручју општине Сурчин, 1,04 км² на подручју општине Лајковац, 0,66 км² на подручју општине Чукарица, 0,65 км² на подручју општине Лучани, 0,37 км² на подручју општине Лазаревац и 0,20 км² на подручју општине Пожега.

Промене биланса основних намена површина указују на уједначено смањење површина свих категорија земљишта, услед формирања путног коридора, са тим да су најевидентније промене на грађевинском земљишту кроз које траса аутопута највећим делом пролази.

У следећој табели приказан је однос постојећих и планираних површина по категоријама земљишта по општинама (са катастарским општинама које су у границама плана).

Табела број 15. Однос постојећих и планираних биланса површина

општина		П/км ²	грађ. зем.	%	пољ. зем.	%	шум. зем.	%	остал о	%	ИП/70 м	%
Чукарица	пост	31,73	31,73	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,66	2,08
	план		31,07	97,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
Сурчин	пост	94,60	14,26	15,00	62,37	66,00	13,37	14,00	5,12	5,00	1,10	1,16
	план		10,80	12,00	51,80	55,00	24,00	25,00	8,00	8,00		
Обреновац	пост	88,42	46,35	52,42	32,79	37,08	6,91	7,81	2,37	2,69	1,61	1,82
	план		46,12	52,16	31,72	35,87	6,91	7,81	2,06	2,33		
Лазаревац	пост	37,54	3,85	10,26	21,92	58,38	11,34	30,21	0,43	1,15	0,37	0,99
	план		3,85	10,26	21,62	57,59	11,34	30,21	0,36	0,96		
Уб	пост	86,29	3,83	4,43	70,97	82,24	8,67	10,07	2,82	3,26	1,23	1,43

	план		3,51	4,07	70,26	81,42	8,49	9,84	2,80	3,24		
Лајковац	пост	73,93	9,83	13,29	45,12	61,03	16,52	22,34	2,46	3,34	1,04	1,41
	план		9,52	12,88	44,93	60,77	16,02	21,67	2,44	3,30		
Љбиг	пост	75,75	5,56	7,34	50,39	66,52	17,28	22,81	2,53	3,34	1,44	1,90
	план		4,95	6,53	50,09	66,13	17,00	22,44	2,27	3,00		
Г. Милановац	пост	120,11	5,26	4,38	65,59	54,60	45,59	37,96	3,68	3,06	2,13	1,77
	план		5,01	4,17	64,39	53,61	45,48	37,87	3,10	2,58		
Чачак	пост	99,05	9,26	9,35	68,33	68,98	16,89	17,05	4,57	4,62	1,27	1,28
	план		8,81	8,89	67,74	68,39	16,88	17,04	4,33	4,37		
Лучани	пост	34,34	2,28	6,64	21,71	63,24	9,06	26,39	1,28	3,73	0,65	1,89
	план		2,30	6,70	21,34	62,14	8,81	25,66	1,24	3,61		
Пожега	пост	31,16	2,74	8,79	19,42	62,32	7,51	24,10	1,49	4,78	0,20	0,64
	план		2,61	8,38	19,35	62,10	7,51	24,10	1,49	4,78		
□	пост	772,92	134,95	17,46	458,61	59,33	153,14	19,81	26,75	3,46	11,70	1,51
	план		128,55	16,63	443,24	57,35	162,44	21,02	28,09	3,63		

*Категорија грађевинског земљишта представља збир категорија Г-ГР-ЗЕМ, ГР-У-ГП и ГР-ВАН-ГП за податке преузете из РГЗ.

7.2. Правила за утврђивање зона заштите магистралних инфраструктурних система и режим коришћења простора у зонама заштите

Утврђују се следеће зоне заштите магистралних инфраструктурних система:

- 1) ужа зона заштите - простор ширине 40 м лево и десно од зоне изградње аутопута (путно земљиште), 25 м лево и десно од пружног појаса, 6 м лево и десно од трасе гасовода и 4 м лево и десно од трасе оптичких каблова;
- 2) шира зона заштите - простор ширине од 260 м лево и десно од ужег појаса заштите аутопута, 100 м лево и десно од ужег појаса заштите пруге, 16 м лево и десно од ужег појаса заштите гасовода и 25 м лево и десно од трасе далековода.

Овим просторним планом утврђују се следећи режими коришћења простора у зонама заштите аутопута:

- 1) режим коришћења простора у ужој зони заштите (40 м лево и 40 м десно од путног земљишта) дефинисан је следећим правилима која се односе на коришћење простора:
 - дозвољено је обављање делатности у функцији инфраструктурног система,
 - у грађевинским подручјима насеља које тангира или кроз која пролази аутопут, не дозвољава се изградња нових и реконструкција постојећих објеката,
 - у ванграђевинским подручјима насеља кроз које пролази аутопут, простор се може користити сходно одредбама Закона о јавним путевима;
- 2) режим коришћења простора у широј зони заштите:
 - дозвољено је обављање активности које нису у супротности са дефинисаним планским решењима која се односе на просторне, функционалне и техничке захтеве реализације и функционисања планираног инфраструктурног система,
 - у ванграђевинском подручју простор се може користити у складу са претходно дефинисаним режимима заштите, уз поштовање правила која се односе на уређење и изградњу објеката, а дефинисана су просторним плановима и посебним правилницима.

Овим просторним планом утврђују се следећа правила за коришћење простора у зонама заштите и то:

- 1) у ужој и широј зони заштите аутопута не могу се лоцирати намене и објекти следећег садржаја:
 - депоније комуналног и другог отпада,
 - рудници, каменоломи, кречане и циглане,
 - сточне пијаце,
 - кафилерије,
 - животињске фарме,
 - кванташке пијаце и други садржаји и објекти за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима;
- 2) у ужој зони заштите аутопута могу се градити:
 - станице за снабдевање моторних возила горивом,
 - аутосервиси,

- објекти за привремени смештај онеспособљених возила,
- ауто-базе за пружање помоћи и информација учесницима у саобраћају,
- угоститељски објекти,
- туристички објекти,
- трговински објекти,
- и други објекти у функцији инфраструктурног коридора;

3) у широј заштитној зони овим планом утврђене су радне зоне у оквиру којих приоритет имају складишни капацитети, индустријски паркови, објекти комерцијалних и саобраћајних услуга и сл., као и еколошки "чисти" производни погони мањих и средњих капацитета и то на подручју:

- Обреновца локација Барич-Мислођин око 6,5 ха,
- Уба локација Стубленица око 10 ха,
- Љига локација Бранчић око 10 ха,
- Лајковца локација Рубрибреза око 10 ха;

4) за проширење и реконструкцију постојећих и изградњу планираних производних, складишних, дистрибутивних, услужно-трговинских и других капацитета у широј заштитној зони аутопута обавезна је израда процене утицаја на животну средину, с тим што ће се овим елаборатом обрадити утицаји тих објеката на саобраћајне објекте у коридору и утицај саобраћајних објеката из коридора на наведене објекте и намене, с тим да ће трошкове спровођења свих мера заштите животне средине сносити инвеститори објеката у заштитним појасима;

5) за потребе коришћења пољопривредних површина у ужој зони заштите утврђују се следећа правила:

- забрањује се подизање засада и шума у зони поред аутопута и пруге које ограничавају прегледност и сигурност саобраћаја,
- у начелу се не препоручује садња поврћа, воћа и крмног биља.

Овим просторним планом се предвиђа заштита насеља од негативних утицаја планираних магистралних инфраструктурних система и то:

1) у случају када је траса аутопута у грађевинском подручју насеља:

- за све постојеће и планиране стамбене објекте у заштитним појасевима (до 300 м од трасе аутопута) предузеће се мере заштите од буке и вибрација и загађености ваздуха,
- сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу (до 40 м од аутопута) измештаће се на друге локације у грађевинском подручју

насеља, под условом да се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (бука, аерозагађење);

- 2) у случају када је траса железничке пруге у грађевинском подручју насеља:
 - за све постојеће и планиране стамбене објекте у ширем заштитном појасу (удаљеност 100 м од осе последњег колосека) предузеће се мере заштите од буке и вибрација,
 - стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу (удаљеност 25 м од осе последњег колосека) изместиће се на друге локације у грађевинском подручју насеља, под условом да се техничким решењима не може обезбедити одговарајућа заштита од буке и вибрација;
- 3) трасе магистралних гасовода поставити ван грађевинског подручја насеља, а када то није могуће, обезбедити минималну удаљеност од 30 м од најближих стамбених објеката као и неопходне мере заштите од акцидената у ширем заштитном подручју на удаљености до 200 м;
- 4) у непосредном појасу заштите магистралног оптичког кабла не дозвољава се изградња нових и реконструкција постојећих објеката и подизање трајних засада;
- 5) у појасу од 50 м са обе стране стубова 110 кВ, 220 кВ и 400 кВ далековода не дозвољава се изградња нових објеката и подизање трајних засада;
- 6) зоне заштите изворишта и водних објеката, режим организације, уређења и коришћења простора устанављавају се као:
 - шира зона заштите (зона санитарног осматрања), дозвољено је слободно коришћење земљишта, уз изузетне мере ограничења које прописују надлежни органи здравствене службе,
 - ужа зона заштите (зона ограничења), забрањује се копање канала и извођење земљаних радова; пробијање горњег (заштитног) слоја земљишта, односно копање шљунка, песка, глине и др., грађење уређаја за уклањање отпадних материја (канализација, септичке јаме, ђубришта), гајење стоке и ђубрење земљишта или обављање делатности која би могла загадити водоносни слој и изменити квалитет воде у објекту за снабдевање воде који се напаја подземном водом,
 - зона непосредне заштите (зона строгог режима), служи искључиво за потребе водовода, не дозвољавају друге активности.

7.3. Правила градње

Просторним планом општине се дефинишу правила уређења простора и изградње објеката у подручјима која су ван градског грађевинског земљишта, или се дају смернице за израду правилника који ова правила дефинише у потпуности. Како за општине у оквиру овог просторног плана не постоји просторни план израђен у складу са важећим Законом о планирању и изградњи,

овим просторним планом су дата правила уређења и изградње за ванграђевинска подручја по општинама.

Приказана правила неће представљати планску обавезу при изради просторног плана општине, али ће имати инструктивни карактер.

У графичком прилогу, шематски су приказана подручја обухваћена генералним плановима, зоне ван граница генералних планова за које важе општа и привремена правила градње, дефинисана општинским правилницима који су у употреби, зона заштите коридора (300 м лево и десно), локације планираних радних зона и зоне специјалне намене.

Делови општина Сурчин, Чукарица, Обреновац, Чачак и Лучани обухваћени су Просторним или генералним плановима. На територији општине Сурчин важи Просторни план општине Сурчин. На целокупној територији општине Чукарица, која је обухваћена Просторним планом, важи Генерални план Београда. За делове општина Обреновац, Чачак и Лучани, које обухватају градско грађевинско земљиште, а налазе се у планском подручју, важе ревидирани генерални планови.

У ванграђевинском рејону општина обухваћених Просторним планом, у употреби су општински правилници који дефинишу правила уређења и изградње на тим подручјима. У свим општинама, са изузетком општина Лазаревац и Лучани, важе привремена правила градње, до окончања израде и процедуре усвајања просторних планова општина. У општинама Лазаревац и Лучани у употреби су општа правила која прописују подзаконски акти из ове области.

Правила уређења простора у зони заштите инфраструктурних коридора и правила која се односе на уређење и коришћење планираних радних зона дефинисана су у претходном поглављу.

У оквиру планског подручја дефинисане су зоне специјалне намене на територији општина Чукарица, Обреновац, Лајковац, Пожега и Чачак.

Највећи део обухвата Просторног плана односи се на подручја ван грађевинског рејона за која су правила уређења и грађења дефинисана кроз претходно наведене категорије.

С обзиром на обимност података, детаљни приказ правила уређења и градње која су у употреби налази се у аналитичко-документационој основи.

У табеларном приказу који следи дате су основне категорије намене земљишта и правила уређења и изградње за ванграђевинска подручја по општинама.

Табела број 16. - Правила за уређење простора и изградњу објеката ван грађевинског рејона

ванграђевински рејон општине	коришћење земљишта	мин. површ. парцеле	макс. коеф. изграђ.	макс коеф. заузет.	макс. спрат. објекта
Сурчин	мале густине	6-12 ари	1,3	50 %	П+1+Пк
	рурално стан.	4-8 ари	0,7	30 %	П+1+Пк
	викенд-зоне	/	0,4	25 %	П+Пк

Обреновац	мале густине	6-12 ари	1,3	50 %	П+1+Пк
	рурално стан.	4-8 ари	0,7	30 %	П+1+Пк
	викенд-зоне	/	0,4	25 %	П+Пк
Лазаревац	сеоске зоне	6-12 ари	0,6	30 %	П+1
	мале густине	4 ара	1,0	40 %	П+1+Пк
	викенд-зоне	/	0,3	20 %	П+Пк
Уб	пословно-произв. објекти	према намени	0,8	55 %	П-П+1+Пк
	сеоски обј. концентр. тип	4 ара	1,0	40 %	П+1+Пк
	сеоски обј. разбијени тип	6 ари	0,6	30 %	П+1+Пк
Лајковац	сеоске зоне	/	0,6	30 %	П+1
	мале густине	/	1,0	40 %	П+1+Пк
Љиг	мале густине	4-8 ари	1,0	40 %	П+1+Пк
	викенд-зоне	/	0,3	20 %	П+Пк
Горњи Милановац	приград. зоне	3-4 ара	0,6	40 %	П+1
	сеоске зоне	4 ара	0,6	40 %	П+1
	викенд-зоне	/	0,3	20 %	П+Пк
Чачак	приград. зоне	4 ара	0,6	40 %	П+2
	сеоске зоне	4-12 ари	0,6	40 %	П+1+Пк
Лучани	сеоске зоне	6 ари	0,6	30 %	П+1
	мале густине	4 ара	1,0	40 %	П+1+Пк
	викенд зоне	/	0,3	20 %	П+Пк
Пожега	непољопривр.	4 ара	П+1	40 %	П+1
	мешовита - стамбени део	8 ари	0,6	30 %	П+1
	мешовита економски део		0,8	70 %	П+Пк
	пољопривред. стамбени део	12 ари	0,6	30 %	П+1
	пољопривредна економски део		0,8	70 %	П+Пк

8. Заштита животне средине

8.1. Утицај инфраструктурног коридора на животну средину

На основу мера заштите животне средине, предвиђених Просторним планом Републике Србије, извршена је подела на осам категорија загађености у Републици Србији. Подручје предметног просторног плана обухвата подручја различитих категорија загађености, и то у:

- другој категорији локалитета са прекорачењем граничних вредности загађивања се налазе Лучани (ИИа - велики загађивач) и Обреновац, Лајковац и Лазаревац (ИИБ - средњи загађивач);

- трећој категорији су локалитети у близини (10 км) локалитета друге категорије и то Чукарица, Горњи Милановац и Чачак (ИИИБ-средњи загађивач);
- четвртој категорији су загађења у општинама Уб и Пожега, од прехранбене, текстилне индустрије и др.;
- петој категорији загађења у општини Љиг су туристички комплекси, недовољно контролисана посета и др.

Утицаји инфраструктурног коридора на животну средину детаљно су обрађени у фази израде Аналитичко-документационе основе и Стратегије, а сумарна анализа са закључцима налази се у елаборату Извештаја о стратешкој процени утицаја, рађеног паралелно са изградом Просторног плана.

Аерозагађење

Проблематика аерозагађења није посебно изражена у инфраструктурном коридору, обзиром на осавремењавање возног парка у будућности и значајне рестрикције у погледу квалитета издувних гасова, треба очекивати, без обзира на пораст оптерећења, смањење концентрација полутаната.

Загађење вода

Ниво загађености атмосферских отпадних вода одређује се на основу захтеваног квалитета за упуштање у реципијент. На основу предвиђених вредности концентрација полутаната у атмосферској отпадној води која настаје експлоатацијом аутопута Е-763 - Београд - Јужни Јадран може се рећи да концентрација већине полутаната прекорачује МДК (суспендованих материја, масти и уља као повећане вредности за ХПК и БПК₅) што наводи на закључак да при експлоатацији будућег аутопута може доћи до загађења површинских и подземних вода посматраног коридора уколико се атмосферске отпадне воде неконтролисане и без адекватног третмана испуштају у природне реципијенте.

Загађење тла

У погледу загађења тла, издвајају се две фазе које се односе на период изградње и период експлоатације аутопута, као и сезонска и инцидентна загађења тла. Коридор пролази кроз квалитетније земљиште и у том смислу нема алтернативе, обзиром да је учињен напор да се на овом простору велики линијски инфраструктурни објекти обједине у јединствен коридор и минимално угрозе тло.

Бука

Коришћењем софтверског пакета заснованог на упутству "Рихтлиниен фър ден Лармсхутз ан Страссен", урађен је прорачун нивоа буке на карактеристичним профилима, будућег аутопута Е-763, по деоницама за планирану годину.

На основу израчунатих вредности прогнозираних нивоа буке може се приметити да на појединим деоницама аутопута Београд - Јужни Јадран нивои саобраћајне буке прекорачују прописани МДК за насељена подручја. Утицај буке ће се јавити у насељима која се налазе на удаљености од око 75 м дању и 160 м ноћу.

Вибрације

Применом методологије: "УС Департмент оф транспортацион, Федерал Транзит Администрацион", процењени су нивои и брзине вибрација, под утицајем путног саобраћаја деонице аутопута Е-763 Београд-Пожега у посматраном коридору.

На основу прорачуна, може се закључити да се брзине за ретке појаве вибрација (од 0.5 мм/с) не достижу, а за фреквентне појаве вибрација (0.2 мм/с) се достижу и то на удаљености од 17 м, а на деоници Лучани-Пожега не достижу ни на 40 м удаљености од ивице коловоза аутопута.

Утицај на педосеквенце

У случају непредузимања заштитних мера и радова (одвођење и дренажа подземних, али и текућих, односно површинских вода са самог трупца аутопута, пошумљавање и затрављивање, као и примена-бујичарско-грађевинских радова како техничког, тако и биолошког типа уопште у најугроженијим сливовима) може доћи до даље деградације у развоју земљишних типова.

Утицај на вегетацију и флору

Утицаји у току експлоатације аутопута на вегетацију и флору могу се рефлектовати кроз повећање количине издувних гасова, због предвиђеног тзв. тешког саобраћајног оптерећења. Изведени хидротехнички објекти (планирани радови типа регулације) могу показати позитивне ефекте на хабитус и еколошку амплитуду биљних врста, а због синергистичког деловања и интеракција на релацији педосеквенце - воде - вегетационо - флорни састав. Планирани радови биолошког типа, пошумљавања у сливовима, првенствено бујичне генезе, могу такође имати значајне позитивне реперкусије на здравље и хабитус већ постојеће вегетофлоре, као и на земљиште и воде.

Утицај на фауну, станишта и биодиверзитет

Негативни утицаји који се јављају при експлоатацији пута огледају се кроз могућност изгинућа животиња на отвореном путу, ремећење мира у ловишту, кроз које пут пролази, повећаним нивоом буке, као и кроз повећан ниво свих видова загађивања. Посебан вид опасности по фауну истражног подручја представља могуће загађивање тла (одлагање отпада-депоније и одлагалишта, хемијско загађење (минералним уљима), површинских и подземних вода, као и аерозагађење у случају акцидентних ситуација.

Истраживања нивоа буке (СЕЛ - соунд експосуре левел) указују да дивље и домаће животиње реагују на буку преко 90 дБ, а да се драстични ефекти уочавају при буци од преко 100 дБ. Због тога је ова вредност (САД) узета као

минимална вредност нивоа буке која производи појаву узнемиравања за цео животињски свет.

Утицај на пејсаж

За потребе анализе утицаја на пејсаж примењена је упрошћена модификована методологија по којој је целокупна траса у дужинском смислу подељена у три категорије:

- 1) изражен утицај (дужина трасе на насипима висине преко 6 м);
- 2) мање изражен утицај (дужина трасе на насипима мањим од 6 м);
- 3) нема утицаја (дужина трасе у усеку, тунелу и мосту).

На основу овако валоризованих утицаја по појединим - главним деоницама усвојеног коридора могу се извести следећи закључци:

- 1) на око 6,5 % од укупне дужине трасе аутопута (дужина трасе на насипу преко 6м) јавља се изражен утицај на визуелна загађења, односно на пејсаж;
- 2) на око 41,1 % трасе, утицај на пејсаж је мање изражен;
- 3) око 52,4 % трасе је ван утицаја.

Синтезни, општи закључак по питању угрожености пејзажа изградњом аутопута Београд - Јужни Јадран је да је доста добро валоризован и изабран управо онај коридор који ће имати најмање негативних импликација, а са истовремено највећим, добрим декоративно - естетским, тј. визуелним ефектима крајолика са богатом и раскошном вегетофлором која ће у вегетативном периоду пружати максимум позитивних импресија.

8.2. Смернице за заштиту животне средине

Утврђују се смернице за мере заштите животне средине и предела, које ће се примењивати у даљој разради Просторног плана одговарајућим урбанистичким плановима и актима утврђеним законом на планском подручју и техничкој документацији за утврђивање траса планираних магистралних инфраструктурних система и објеката.

Смернице за заштиту становништва

Када је реч о заштити становништва од нежељених утицаја аутопута на безбедност и раздвајање простора (ометање слободе кретања) препоручују се следеће мере заштите:

- постављање заштитне оgrade ради спречавања преласка и погибије пешака преко аутопута;

- остављање простора са спољне стране жичане оgrade за несметано кретање пешака и маневрисање пољопривредне механизације и прилаз обрадивим површинама уз аутопут;
- денивелисано укрштање са локалним путевима;
- изградња пратећих садржаја за потребе корисника пута, паркиралишта, одморишта, мотела и станица за снабдевање горивом.

Смернице за заштиту пољопривредног земљишта

Смернице за заштиту односе се пре свега на рационално коришћење простора за потребе изградње и експлоатације магистралних инфраструктурних система и то трасирањем инфраструктурних система најкраћим путем од Београда до Пожеге, трасом оптимално прилагођеном условима терена, паралелним вођењем инфраструктурних система у коридору и коришћењем постојећих траса увек када је то технички и функционално изводљиво.

Пољопривредно земљиште се штити контролисаним пречишћавањем атмосферских вода са коловоза пре упуштања у најближи реципијент.

Смернице за заштиту земљишта, подземних и површинских вода

Потребно је обратити пажњу на решења при пројектовању система одвођења атмосферских вода, посебно у зони водотока, како би се спречило директно изливање штетних материја које се налазе на коловозу.

Препоручује се да се предвиди заштита подземних вода и земљишта од пробоја загађења, посебно код превоза опасних материја.

Препоручује се да се предвиде зоне утицаја и количине загађивача које спирањем са коловоза аутопута доспевају у земљиште (и воде) и утврдити смернице за коришћење, односно намену таквог земљишта.

На потезу од Умке до Барича препоручује се: формирање потребне територије за изградњу аутопута, регулација на левој обали Саве у реону Болеваца, хидротехничко уређење и осигурање леве и десне обале реке Саве и стабилизација клизишта "Умка" и "Дубоко".

Препоручује се да је при извођењу радова на регулацији и уређењу водотокова у зони радова, обавезна примена тзв. "натуралног уређења" и избегавање бетонирања обала и корита водотока (могу се употребити камен и сл. материјали) уколико је реч о подручју природног добра.

У циљу минимизирања негативног ефекта експлоатације аутопута предлаже се:

- контролисано сакупљање атмосферских отпадних вода које се сливају са коловозних површина (затворени систем одводњавања);
- пречишћавање отпадних вода пре њиховог упуштања у реципијент.

Ниво пречишћавања отпадних вода условљен је квалитетом воде реципијента. На основу степена загађености атмосферских отпадних вода и захтеваног квалитета за њихово упуштање, препоручује се да се врши прикупљање атмосферских отпадних вода у ретензије, лоциране дуж трасе аутопута. У ретензијама се не врши само задржавање, односно таложње суспендованих честица већ и тешких метала. Ретензије је неопходно одржавати повременим чишћењем муља који се у њима задржава. Муљ се мора депоновати на прописано место уколико он садржи тешке метале. Пажљиво ретензија се врши преко коалесцентних филтера у најближи реципијент (отворени ток). Коалесцентним филтерима се врши уклањање нафте и нафтних деривата. Препоручује се мониторинг квалитета атмосферских отпадних вода пре њиховог упуштања у реципијент.

У зони коридора поред природне заштићености водоносних средина, мора се узети у обзир и значај издани, односно акумулације подземних вода за јавно водоснабдевање при чему је степен значаја одређен према типу насеља које користи или може користити одређену издан, односно акумулацију подземних вода.

Поред формираних изворишта укључују се и зоне санитарне заштите. Узимајући у обзир и ове параметре морају се применити одговарајуће мере заштите (према законској регулативи) на следећим локацијама потенцијалних (и постојећих) изворишта:

- изворишта за водоснабдевање градских насеља - Лазаревца и Лајковца (Непричава);
- ужа зона санитарне заштите београдских изворишта укључујући и извориште "Вич Баре";
- десна алувијална раван Саве;
- део терена истражног простора северно од уже зоне санитарне заштите београдског изворишта;
- алувијална раван Колубаре;
- постојеће извориште у селу Ба;
- потенцијал термалних вода (из дубоке карстне издани) код хотела "Љиг" (на левој обали реке Љиг);
- термални извори у селу Савинац;
- регионални водосистем "Рзав".

У појасу уже зоне заштите препоручује се забрана копања канала и извођења земљаних радова, пробијање горњег (заштитног) слоја земљишта, односно копање шљунка, песка, глине и сл. Препоручује се забрана изградње уређаја за уклањање отпадних материја.

Појас зоне непосредне заштите служи искључиво за потребе водовода те се у њему препоручује забрана других активности.

Планирана саобраћајница угрожава све водотоке у зони непосредног утицаја. Регулациони радови не смеју угрозити постојећи режим вода.

Препоручује се да минимално хоризонтално растојање трасе ценовода при паралелном вођењу трасе у односу на трасу оптичког и коаксијалног кабла и трасу гасовода износи 1,0 м мерено од спољних ивица ровова, 1,5м од ножице насипа и 2,0м од спољних ивица друмског и железничког земљишта.

Препоручује се да се евентуални укрштаји подземне хидротехничке инфраструктуре обезбеде заштитним цевима и шахтовима са једне и друге стране магистралног пута.

Размештај магистралних инфраструктурних система у коридору којим се број премошћавања водотока и депресија и међусобног укрштања своди на најмању могућу меру, с тим да је за магистралне инфраструктурне системе са значајним техничко-технолошким и локацијским захтевима (аутопут и железничка пруга) пожељан размештај дуж исте обале водотока.

Препоручује се да се сва укрштања планираних инфраструктурних система: аутопут, пруга, оптички кабл и гасовод са водотоцима у природном или уређеном стању, организују тако, да се не ремети основна намена и функција водотока.

Препоручује се да се објекти локалног карактера, као што су мостови и пропусти треба димензионишу на велике воде вероватноће појаве једном у сто година. На месту укрштања, заштиту обала и корита од ерозије обезбедити обалоутврдама 3,0 м узводно и низводно од места укрштања уз одводњавање у зони моста.

Препоручује се да се положај трасе површинског или подземног линијског водног објекта предвиди по правилу ван водног земљишта, а на местима укрштања са водотоком, укрштај од приближно 90°, под условом да се подземни линијски објекти на месту укрштања обезбеђују мостом за већи водоток или заштитним цевима испод дна (регулисаног или нерегулисаног) мањег водотока.

Препоручује се да се заштита квалитета вода оствари применом четири групе мера:

- 1) технолошких мера - изградњом постројења за пречишћавање отпадних вода (ППОВ) на местима концентрисаних загађења, и то:
 - ППОВ општег типа на крају канализационих система насеља са више од 5.000 еквивалентних становника (ЕС), пре упуштања употребљене воде у водоток,
 - постројења за предтретман отпадних вода појединих индустрија, пре њиховог упуштања у канализационе системе насеља, с тим да се степен пречишћавања (ефективност) ППОВ одређује у складу са захтевима одржавања водотока - рецепијената у прописаној класи;
- 2) уређивање режима малих вода и пречишћавање отпадних вода у склопу решења водопривредних система коришћења, уређења и заштите речних

вода, ради обезбеђења прописане категорије водотока, а посебно најузводнијих деоница основног тока реке и притока;

- 3) водопривредних мера - наменским испуштањем чисте воде из акумулација, ради побољшања водних режима у периодима маловођа, као и у случају акцидентних загађења;
- 4) организационих и економских мера, којима се онемогућавају и санкционишу активности које доводе до нарушавања квалитета вода.

Препоручује се обезбеђење просторних и других услова за реализацију пловидбе доњим током реке Колубаре у оквиру интегралног водопривредног решавања потенцијалног пловног пута ИВ категорије, којим би се, преко Саве, омогућило повезивање планског подручја са европском мрежом унутрашњих пловних путева.

Смернице за заштиту од ерозија и бујице

Одређеним биолошким, биотехничким и техничким мерама за контролу ерозионих и транспортних процеса у сливовима, могу се смањити ерозиона продукција и транспорт наноса, а тиме и степен угрожености саобраћајнице од ерозије и бујица.

Поред антиерозионих и бујичарских мера и радова, постоји још један аспект решавања проблематике угрожености будуће саобраћајнице од ерозије, бујица и наноса. Ради се о хидрауличком димензионисању објеката на местима укрштања аутопута са бујичним водотоцима. С тог аспекта, посебно треба водити рачуна о опасности од заустављања наноса и формирања наносних наслага у зонама мостова и пропуста. То значи да се код хидрауличног димензионисања ових објеката мора имати у виду неопходност остварења адекватног транспортног капацитета за вучени нанос.

Смернице за заштиту од поплава

Препоручује се да се одбрана од поплава оствари у оквиру интегралних система:

- 1) активном одбраном у оквиру акумулационих басена, којима се ублажавају таласи великих вода;
- 2) пасивном одбраном, реализацијом линијских заштитних система;
- 3) планском контролом изградње у угроженим зонама (уз диференциране степене заштите, у складу са значајем подручја које се штити) (изградња линијских система - насипа дуж тока Колубаре, Дичине и Западне Мораве и мањим бујичним токовима).

Смернице за заштиту од буке и вибрација

У подручјима са изграђеним стамбеним, пословним или привредним објектима (Остружница, Умка, Барич, Брђани), на којима се очекује ниво буке изнад граничних вредности од аутопута и пруге, предвидети техничке мере заштите у

облику звучних баријера одговарајућих материјала и облика, који ће у што мањој мери нарушити визуелна својства предела.

Препоручује се, као мера заштите од буке, а пре израде физичких баријера типа заштитних конструкција, израда пројекта мониторинга, како би се пратило стање нивоа буке у посматраном коридору. За насељена подручја на удаљености мањој од 165 м од ивице аутопута препоручује се заштита од буке услед ноћног саобраћаја.

Препоручује се да се примени одговарајући звучно-изолациони омотач на фасадама објеката угрожених буком.

Препоручује се уградња одговарајућег завршног асфалтног слоја коловоза на деоницама аутопута кроз насеља.

На основу испитивања угрожености постојећих објеката, који се налазе унутар растојања од 50 м лево и десно од ивице коловоза и 125 м од ивице путног земљишта, препоручује се предвиђање одговарајуће мере заштите од вибрација.

Препоручује се заштита објеката од могуће појаве фреквентних вибрација на удаљености до 17 м од аутопута. Интервенције су могуће поред осталих и уградњом еластомера у труп аутопута.

Смернице за заштиту од загађења ваздуха

Заштита ваздуха се унапређује стварањем система зелених површина као и изградњом гасовода и топловода који ће довести до смањења сагоревања фосилних горива за потребе домаћинства. Препоручују се следеће мере заштите ваздуха:

- Смањење емисија продуката сагоревања "сус" мотора може се постићи смањењем потрошње горива и коришћењем еколошки прихватљивијих горива.
- Препоручује се формирање зелених појасева који би били у функцији умањења негативних ефеката загађења ваздуха. Појасеве треба лоцирати на свим деоницама где аутопут тангира рурална и урбана насеља. Тамо где нема просторних могућности за формирање заштитних зелених појасева предвидети постављање физичких баријера.
- Препоручује се обезбеђивање одговарајућег хортикултурног решења за заштиту од појачаног загађивања ваздуха од аутопута на локацијама пратећих садржаја (одморишта, паркиралишта, бензинских станица и мотела).

Смернице за руковање чврстим отпадом

Препоручује се да се комунални отпад може привремено депоновати дуж трасе у специјалним судовима намењеним за ову сврху, а за њихову евакуацију надлежне су општинске комуналне службе.

На локацијама пратећих садржаја аутопута препоручује се прикупљање и одлагање смећа, уважавајући локалне услове за одлагање отпада, као и његов третман. За прикупљање чврстог отпада обезбедиће се контејнери и њихово периодично пражњење од стране надлежне комуналне организације.

Препоручује се забрана депоновања шута земље и осталог отпада у зони трасе инфраструктурних објеката и непосредно уз њу, током и по завршетку радова - осим на локацијама које ће се пројектом организације градилишта утврдити као привремене или трајне депоније.

Препоручује се утврђивање услова за засебно депоновање и заштиту хумуса од спирања који ће се користити за радове на санацији.

Смернице за заштиту фауне

Препоручује се подизање заштитне ограде око аутопута. Иако ће ова ограда спречавати репродуктивну и сваку другу комуникацију унутар популација, као и међу популацијама различитих врста с једне и друге стране саобраћајница, она представља сигурну заштиту од излетања домаћих и дивљих животиња на аутопут или пругу и њиховог изгинућа.

Препоручује се предвиђање цевастих пропуста за ситне животиње пречника 1 метра на 500 м до 1 км у трупцу аутопута у ловиштима "Посавина" (Општина Обреновац), "Тамнава" (Општина Уб) и "Колубара" (Општина Лазаревац) јер се у посматраном коридору ова ловишта издвајају по бројности како ситне, тако и крупне дивљачи. У осталим ловиштима је распоред и бројност ситне дивљачи таква да је мања могућност њиховог изгинућа.

На местима изградње мостова, у трупцу аутопута, постоји могућност да и крупнији представници фауне на овим местима испод мостова прелазе с једне на другу страну саобраћајнице. Осим што прати линију пута, потребно је да се ограда завршава на основи моста, тако да усмерава дивљач ка пролазу испод моста. Изградња хидротехничких пропуста (плочасти ширине 5 м и цеваста пречника 2 м) могу бити места за пролаз и ситнијих представника фауне.

У случају акциденталних ситуација на овом простору, препоручује се интензиван мониторинг врста угрожених удесом и то не само мониторинг стања популација, већ и мониторинг стања станишта.

Да би се установило штетно дејство у случају акцидената, екипе за снимање стања, процену и отклањање последица је неопходно попунити стручњацима из области заштите природе и екотоксикологије, као и ветеринарима и предвидети узорковање и анализе биљног и животињског материјала.

Смернице за заштиту вегетације

Препоручује се планирање траса инфраструктурних система тако да се изградњом потпуно не униште већи шумски комплекси, приобаља водотока, делови мочварних површина, напуштени делови корита и др. Иако се ради о мањим површинама, окруженим насељима и пољопривредним земљиштем, оне представљају последње остатке природних станишта флоре и фауне.

Препоручује се да се при одређивању локација пратећих садржаја узму у обзир решења која ће постојећи зелени фонд максимално очувати, а посебно високо зеленило, вреднија појединачна стабла, групације и шумарке.

Препоручује се да се при подизању нових зелених површина избегава линеарно зеленило, строга парковска решења и парковске врсте. Ово се односи и на уређење одморишта и простора око евентуалних објеката.

Потребно је избећи садњу врста чији плодови би могли да се користе у људској или сточној исхрани. Користити врсте отпорније на аерозагађивања.

Препоручује се подизање заштитног зеленила уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денivelисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидената (ограничења за подизање зеленила у заштитним зонама гасовода и електроенергетских водова).

Приликом покривања шкарпи вегетацијом, треба имати у виду да постоји природни, максимални степен нагиба до кога се вегетација може одржати без помоћи техничких мера. Препоручује се да евентуални подзиди треба да буду од камена.

Препоручује се да сва позајмишта везана за изградњу инфраструктурних објеката по завршетку радова треба довести у одговарајуће функционално стање усаглашено са непосредном околином. Позајмишта рекултивисати тако што се прво насипа хумусним земљиштем, а затим се пошумљава - озелењава одговарајућим врстама дрвећа и жбуња, пре свега аутохтоним.

Препоручује се да се по завршеном извођењу грађевинских радова обавезно успостави биљни покривач (култивисати терен) на свим угроженим местима, применом одговарајуће флоре и таквих врста које су биолошки постојане у датим климатским условима, отпорније на штетне утицаје (издувне гасове и сл.), као и да је избор врста усклађен са околним простором и његовом наменом.

Смернице за заштиту пејсажа

За смањење негативног визуелног ефекта препоручују се следеће мере заштите:

- Адекватно озелењавање насипа и конструкција аутохтоним врстама;
- Уклапање усека и насипа у природни облик терена;
- Поновно успостављање трајног биљног покривача на свим местима на којима су престале активности које прате грађење;
- Формирање нових појасева заштитног зеленила, који ће смањити утицај монотоности трасе, наизменичним отварањем и затварањем визура према околном пределу.

Смернице за заштиту у удесним ситуацијама од изливања нафте и нафтних деривата

Уколико дође до акцидентног изливања нафте и нафтних деривата из цистерни при транспорту у друмском саобраћају препоручује се предузимање следећих мера заштите:

- затварање оштећених цистерни;
- хватање загађујуће материје која истиче;
- препумпавање преосталих количина из оштећених цистерни;
- израду ровова за сакупљање истеклих загађивача;
- одстрањивање површински сакупљених загађивача, као и замену натопљеног тла и његово депоновање на погодну локацију, у складу са Правилником о критеријумима за одређивање локације и уређење депонија отпадних материја ("Службени гласник РС", број 54/92);
- црпљење загађене подземне воде из постојећих бунара у близини места удесног изливања;
- на угроженим пољопривредним површинама у периоду од 2 до 3 године треба гајити културе које имају способност деконтаминације терена, а које у том периоду не могу служити за исхрану.

У случају изливања већих количина нафте и нафтних деривата и њиховог продирања у земљиште и подземне воде, препоручује се предузимање следећих мера заштите:

- посипање угрожених површина земљишта сорбентом (средством које се користи за ефикасно прикупљање просутих масти и уља процесом сорпције), који се након упијања изливеног уља покупи и односи на прераду или спаљивање;
- скидање контаминираних слојева земље и насипање неконтаминираним.

У случају паљења нафте и нафтних деривата гашење вршити сувим прахом и халонима, угљен диоксидом или пеном. Вода не сме да се користи за гашење оваквих пожара, осим за хлађење других цистерни које нису захваћене пожаром, а налазе се у непосредној близини.

Смернице за мере заштите од отпадних, опасних и штетних материја

Према Закону о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 66/91, 83/92, 53/93 - др. закон, 67/93 - др. закон, 48/94 - др. закон, 53/95 и 135/04) заштита од отпадних опасних материја врши се:

- прописивањем начина поступања са појединим отпадима који имају својства опасних материја;

- прописивањем критеријума заштите животне средине за локацију и уређење депонија отпадних материја;
- прописивањем методологије за процену опасности односно ризика од удеса и опасности од загађивања животне средине мерама припрема за могући хемијски удес и мерама отклањања последица удеса;
- прописивањем начина вођења евиденције о врстама и количинама опасних материја у производњи, употреби, превозу, промету, складиштењу и одлагању;
- одређивањем отпадака који се могу користити и прерађивати као секундарне сировине.

Законом о превозу отпадних материја ("Службени лист СФРЈ", бр. 27/90 и 45/90 и "Службени лист СРЈ", бр. 24/94 - др. закон, 28/96 - др. закон, 21/99 и 68/02) уређени су услови под којима се врши превоз опасних материја и радње које су у вези са тим превозом, припремање материје за превоз, утовар, истовар и успутне манипулације.

9. Заштита природних и културних добара

9.1. Утицај инфраструктурног коридора на природна добра

Заштита посебних природних вредности обухвата између осталог и заштиту простора који садрже карактеристичне представнике појединих екосистема, као и изразита биогеографска подручја, односно представнике појединих типова предела.

Коридор аутопута Е-763 Београд-Јужни Јадран тангира простор на коме се налазе следећа заштићена природна добра:

- 1) Споменик природе - "Група стабала храста лужњака - Јозића колиба" (Обреновац, Велико Поље);
- 2) Споменик природе "Стабло храста цера - Орлијак" (Горњи Милановац, Љеваја);
- 3) Споменик природе "Стабло храста лужњака - Сражев" (Горњи Милановац, Таково);
- 4) Меморијални природни споменик "Таковски грм" - место подизања ИИ српског устанка (Горњи Милановац, Таково);
- 5) Природни споменик "Два храста цера - Селиште" (Горњи Милановац, Таково);
- 6) Заштићена околина споменика културе од великог значаја "Савинац" (Горњи Милановац, Шарани);

7) Предео изузетних одлика "Овчарско-кабларске клисуре", природна добра од изузетног значаја.

9.2. Смернице за заштиту природних добара

Ако се у току извођења радова на траси наиђе на природно добро које је геолошко-палеонтолошког и минералошко-петрографског порекла, за које се претпоставља да има својства природног споменика, извођач радова је дужан да о томе обавести организацију за заштиту природе и да преузме све мере заштите да се до доласка овлашћеног лица, природно добро не оштети и да се чува на месту и положају у коме је нађено.

Заштита природних добара спроводиће се сагласно установљеном режиму заштите ИИИ степена, којим је:

- забрањено заштићена стабла посећи, ломити и сећи гране, кидати лишће и плодове или предузимати било које друге радње које би измениле његов изглед или довеле у питање његов биолошки опстанак;
- забрањена испаша стоке и ложење ватре;
- забрањена садња било каквог другог зеленила;
- забрањена промена намене заштићене површине;
- забрањено постављање табли на стаблима.

Заштитом подручја изузетних одлика у режиму ИИИ степена заштите забрањено је:

- изводити радове и активности које би нарушиле геоморфолошке одлике подручја (експлоатација камена, шљунка и других минералних сировина, отварање позајмишта земље, одлагање и депоновање земљишта и другог материјала, каптирање извора или делова водотока), обављати друге делатности и изводити радове којима се угрожавају вредности предела изузетних одлика;
- градити објекте на заштићеном подручју;
- депоновати комунални и индустријски отпад, шут, секундарне сировине и др.;
- сећи или уништавати дрвеће жбуње и осталу вегетацију на подручју када се тиме угрожава биолошка разноврсност и стабилност природних екосистема и изазивају процеси ерозије.

Мере заштите треба применити за заштићена природна добра, а према условима за заштиту природе и животне средине за израду Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Београд - Јужни Јадран, издатог од Завода за заштиту природе Србије јуна 2005, по којима су евидентирана природна добра заштићена према Закону о заштити животне средине и имају статус трајне обавезне намене и без одговарајућег поступка по наведеном закону не могу се мењати.

Ради очувања заштићених природних добара, актима о заштити зависно од специфичности добра, прописане су мере његове заштите које се односе на изричито забрањене радње и радње којима се обезбеђује унапређење добра (уз напомену да се на простору природног добра не могу обављати радови без претходне израде процене утицаја планираних, односно дозвољених радова на заштићено добро).

9.3. Утицај инфраструктурног коридора на непокретна културна добра

Инфраструктурни коридор аутопута Е-763 Београд-Јужни Јадран тангира простор на коме се налазе следећа заштићена културна добра и дати су и у рефералној карти бр. 3. Према подацима Завода за заштиту споменика културе у оквиру граница Плана се налазе следећа културна добра:

1. Јаково - манастир Фенек (СК 114)
2. Јаково - Златни крст - камен међаш манастира Фенек, ХVIII век (евидентирани СК)
3. Бољевци - Крушка - вишеслојно налазиште (евидентирано АН)
4. Бољевци - Зидине - насеље - римски период (евидентирано АН)
5. Бољевци - Мишкаћевац - вишеслојно налазиште (евидентирано АН)
6. Барич - Доњи потес - вишеслојно налазиште (евидентирано АН)
7. Барич - код Цркве - насеље - праисторијски период (евидентирано АН)
8. Барич - црква Покрова Богородице из XIX века (евидентирани СК)
9. Умка - насеље - римски период (евидентирано АН)
10. Умка - праисторијско и римско насеље (евидентирано АН)
11. Мала Моштаница - насеље праисторијског периода (евидентирано АН)
12. Мала Моштаница - вишеслојно налазиште - римски и средњовековни период (евидентирано АН)
13. Мислођин - механа Узун Мирка Апостоловића (СК 107)
14. Мислођин - Црквиште (СК)
15. Остружница - црква Св. Николе из XIX века (евидентирани СК)
16. Бело Поље - насеље праисторијског периода (евидентирано АН)
17. Бело Поље - остаци римског и средњовековног насеља (евидентирано АН)
18. Бело Поље - вишеслојно археолошко налазиште (евидентирано АН)

19. Обреновац - потес код Колубаре - средњовековно налазиште (евидентирано АН)
20. Велико Поље - Паљевине, праисторијски период (евидентирано АН)
21. Пироман - локалитет Пироман, вишеслојно налазиште (евидентирано АН)
22. Жупањац - Лугови (СК)
23. Жупањац - Каменичка воденица (евидентирани СК)
24. Жупањац - стара кућа Борислава Лазића (евидентирани СК)
25. Чибутковица - локалитет код Цркве - средњовековни период (евидентирано АН)
26. Чибутковица - црква из ХИХ века (евидентирани СК)
27. Чибутковица - стара кућа породице Неговановић (евидентирани СК)
28. Чибутковица - кућа Зорке Милошевић (евидентирани СК)
29. Лисо Поље - Мађарске куће - римски период (евидентирано АН)
30. Бргуле - Протина воденица на реци Колубари (СК 962)
31. Бргуле - комплекс римске виле рустике, римски период (евидентирано АН)
32. Мургаш - Ђидина кафана (СК 1605)
33. Непричава - Илића конак (СК 1608)
34. Непричава - Каменолом - праисторија - винчански период, (евидентирано АН)
35. Непричава - остаци виле рустике - римски период (евидентирано АН)
36. Стрмово - кућа Милана Живојиновића (евидентирани СК)
37. Стрмово - вајат Боривоја Јовановића (евидентирани СК)
38. Пепељевац - кућа Живка Јовановића (СК 1610)
39. Пепељевац - Качњак (евидентирани СК)
40. Пепељевац - Угарско гробље у дворишту домаћинства Радмиле Вуксановић (евидентирано АН)
41. Пепељевац - Мађарско гробље (у селу) - вишеслојно налазиште (евидентирано АН)
42. Ђелије - локалитет Анине - римски период (евидентирано АН)

43. Ћелије - средњовековни манастир и спомен костурница из II светског рата (евидентирани СК)
44. Лајковац - Јолића воденица (евидентирани СК)
45. Боговађа - манастир Боговађа (СК 265)
46. Боговађа - камени мост на реци Љиг (евидентирани СК)
47. Липље - кућа Радивојчића (СК 1606)
48. Латковић - црква из XIX века (евидентирани СК)
49. Дудовица - кућа Чедо Перлића (евидентирани СК)
50. Дудовица - кућа Зорке Ђурчић (евидентирани СК)
51. Моравци - црква из XIX века (евидентирани СК)
52. Цветановац - црква из XIX века (евидентирани СК)
53. Љиг - кућа са првом апотеком у Љигу (СК 1548)
54. Љиг - црква из XIX века (евидентирани СК)
55. Дићи - остаци средњовековне цркве и гробља (СК 965)
56. Шарбане - налази средњовековног новца (евидентирано АН)
57. Љеваја - конак Чалуковића (евидентирани СК)
58. Таково - Таковски грм (ПКИЦ)
59. Таково - Црква брвнара (СК 502, категорисано: изузетан значај)
60. Таково - Стара школа Александра Обреновића - Таковски музеј (евидентирани СК)
61. Шарани - Савинац, црква Св. Саве (СК 381, категорисано: велики значај)
62. Шарани - кућа Владана Лазовића (евидентирани СК)
63. Брђани - мост кнеза Милана Обреновића (евидентирани СК)
64. Прислоница - кућа Бранка Гојковића (евидентирани СК)
65. Прислоница - кућа Бојовића (СК 1665)
66. Прислоница - кућа Божовића (евидентирани СК)
67. Прислоница - црквиште у Бојовићима (евидентирано АН)

68. Прислоница - црквиште код Манастирске реке (евидентирано АН)
69. Прислоница - манастир Вујан (СК 378, категорисано: велики значај)
70. Соколићи - Црквине - средњевековно црквиште са гробљем (евидентирано АН)
71. Соколићи - кућа Радомира Луковића (евидентирани СК)
72. Прељина - црква, XIX век (Изнад Цркве крајпуташице) (евидентирани СК)
73. Прељина - Црквиште - средњевековни период (евидентирано АН)
74. Прељина - Хиподром - вишеслојно налазиште (евидентирано АН)
75. Љубић - Коњевићи - насеље римског периода (евидентирано АН)
76. Љубић - код гробља у Шебецима - праисторијски период (евидентирано АН)
77. Љубић - меморијални комплекс (ПКИЦ 396, категорисано: изузетни значај)
78. Ракова - стара школа (евидентирани СК)
79. Вранићи - кућа Зорке Чолић (СК 904)
80. Пријевор - Питомине, римски период (евидентирано АН)
81. Пријевор - Аде - римски период (евидентирано АН)
82. Пријевор - кућа Рајка Симеуновића (евидентирани СК)
83. Пријевор - кућа Мирослава Васиљевића (евидентирани СК)
84. Пријевор - чардак Лазаревића (СК 532)
85. Пријевор Мађарско гробље - средњевековни период (евидентирано АН)
86. Видова - праисторијски тумули код савременог гробља (евидентирано АН)
87. Паковраће - метох манастира Сретење (СК 1667)
88. Дучаловићи - тумули - праисторијски период (евидентирано АН)
89. Пилатовићи - Велика хумка - Трњаци - праисторијски период (АН 33, категорисано: изузетан значај)
90. Горобиле - Слатина, некропола под хумкама - праисторијски период (евидентирано АН)
91. Горобиле - Порта - праисторијске хумке и римска некропола (евидентирано АН)

92. Горобиле - Црква брвнара са гробљем (евидентирани СК)

93. Горобиле - кућа Миће Јешића и кућа Олге Јешић (два објекта)
(евидентирани СК).

9.4. Смернице за заштиту непокретних културних добара

Препоручују се следеће мере заштите непокретних културних добара на подручју инфраструктурног коридора:

- на наведеним културним добрима не може се вршити раскопавање, рушење, преправљање или било какви радови који могу да наруше својства културног добра без претходно утврђених услова и сагласности;
- пре изградње појединачних инфраструктурних система мора се обезбедити стручна опсервација терена од стране надлежне службе заштите културних добара;
- до утврђивања мера техничке заштите постојећих непокретних културних добара и њихове околине, не могу се вршити активности изградње и уређења простора без претходне сагласности надлежне службе заштите културних добара;
- ако се при извођењу земљаних радова наиђе на археолошка налазишта или предмете, извођач радова је дужан да, без одлагања, прекине радове и обавести надлежну службу заштите споменика културе и предузме мере да се налаз не уништи или оштети, да се сачува на месту и у положају у ком је откривен, у складу са чланом 109. Закона о заштити културних добара ("Службени гласник РС", број 71/94);
- инвеститор је дужан да се при изради планова детаљне регулације обрати територијално надлежним заводима за заштиту споменика културе ради издавања услова и сагласности и омогући да у оквиру граница урбанистичког плана стручна служба обави проспекцију и евиденцију културних добара.

10. Коришћење и уређење простора од интереса за одбрану земље и заштиту од елементарних непогода

На основу постављених услова и захтева од стране Министарства одбране Србије и Црне Горе, сектора за материјалне ресурсе, Управе за инфраструктуру, а у складу са потребама прилагођавања овог плана одбрани земље, у Просторном плану су око војних комплекса планиране и дефинисане зоне просторне заштите.

Војни комплекси који се налазе у границама Просторног плана имају категорије перспективних и оних који то нису.

Објекти који су перспективни, третирају се као комплекси специјалне намене и њихове зоне просторне заштите дефинисане су као простор од посебног значаја за одбрану земље, односно око њих су планиране зоне забрањене и зоне ограничене градње.

За војне комплексе који нису перспективни, а налазе се у Просторном плану, према добијеним условима Министарства одбране Србије и Црне Горе, нису дефинисане зоне просторне заштите.

При изради планске документације хијерархијски нижег нивоа као и за пренамену комплекса који нису перспективни обавезна је сагласност Министарства одбране.

У складу са одредбама закона о планирању и изградњи, Закона о одбрани ("Службени лист СРЈ", бр. 43/94, 11/95 - СУС, 28/96 - др. закон, 44/99 и 3/02) и Закона о одбрани ("Службени гласник РС", бр. 45/91, 58/91 - исправка, 53/93 - др. закон, 67/93 - др. закон, 48/94 - др. закон) и на основу Одлука о врстама инвестиционих објеката и просторних и урбанистичких планова значајних за одбрану земље ("Службени лист СРЈ", број 39/95), као додатан прилог уз овај просторни план биће урађен посебан Анекс Просторног плана, за све елементе који не могу бити доступни јавности.

Анекс Просторног плана ће поред елемената планирања у зони објеката специјалне намене, садржати и све потребне мере цивилне заштите становништва, материјалних и културних добара за сва насељена места у границама плана.

Заштита од елементарних непогода и удесних ситуација дефинисаће се посебним програмом у Анексу Просторног плана на начин предвиђен прописаном методологијом за процену опасности од хемијског удеса и загађивања животне средине, поступцима и мерама припреме, и мерама за отклањање последица удеса.

Границе, положај и просторне заштите објеката специјалне намене графички су приказани на Рефералној карти број 3: "Природни ресурси и рурална подручја, заштита животне средине, природних и културних добара".

Табела број 17. - Зоне просторне заштите око војних комплекса

Војни комплекс	Величина и назив зоне просторне заштите
"Јаково"	500 м зона забрањене градње
"Река Остружница" - сектор 1	500 м зона забрањене градње
"Река Остружница" - сектор 2	500 м зона забрањене градње
"Село Барич"	500 м зона забрањене градње
"Велико Брдо"	1,5 км зона забрањене градње
"Прислоница"	200 м зона забрањене градње 300 м зона ограничене градње

ИВ. ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Критеријуми за избор приоритета и приоритети у имплементацији Просторног плана

1.1. Критеријуми за избор приоритета у имплементацији Просторног плана

- приоритети развоја утврђени у оквиру Просторног плана Републике Србије, Регионалног просторног плана Административног подручја Београда и Регионалног просторног плана Колубарског округа погођеног земљотресом;
- реализација стратешких опредељења која су од највећег значаја за остваривање основних циљева, чиме се омогућава активирање развоја на планском подручју;
- остваривање планских концепција и решења (мера и начина за њихово спровођење), који својом делимичном или потпуном реализацијом, представљају полазни основ (услов) за реализацију осталих циљева и стратешких опредељења.

1.2. Приоритети у имплементацији Просторног плана

Скуп предложених планских концепција и решења, назначених као приоритети, условљен је пре свега пројектном, техничком и аналитичком документацијом, израђеном за потребе изградње аутопута (као најзначајнијег инфраструктурног објекта) и примарним активностима на уређењу простора уз поштовање предложене динамике (етапне изградње аутопута).

Приоритети су:

- обезбеђење неопходних услова за опремање и функционисање инфраструктурних система у коридору у складу са законским прописима, уз санацију до сада насталих штета од постојећих инфраструктурних система и будуће спречавање свих негативних утицаја;
- социјална, економска и еколошка заштита становништва у инфраструктурном коридору, које је угрожено изградњом објеката и функцијом инфраструктурних система;
- реализација планских решења која у већој мери могу утицати на основне поставке нових просторних и урбанистичких планова (локације објеката и коридори магистралних и регионалних система);
- избор варијанте уласка у Београд;
- етапна изградња и пуштање у саобраћај деоница аутопута, по утврђеној динамици;
- усаглашавање постојећих и будућих програма развоја донетих на нивоу јавних предузећа (из области водoprивреде, енергетике, телекомуникација, железничког саобраћаја, и др.) са планским решењима;

- завршетак изградње обилазнице аутопута око Београда;
- етапна реконструкција постојећих магистралних и регионалних путева на прилазима аутопуту;
- реализација смерница за уређење радних зона у општинама Обреновац, Лајковац, Уб и Љиг, у непосредној близини аутопута, даљом разрадом кроз урбанистичке планове или урбанистичке пројекте;
- ревитализација постојећих производних капацитета који се налазе у подручју коридора, у општинама Милановац и Лучани;
- заштита подручја на којима се налазе изворишта подземних вода и подручја изворишта површинских вода од којих се захтева високи квалитет вода, до класа вода предвиђених овим просторним планом и Уредбом о утврђивању Водопривредне основе Републике Србије ("Службени гласник РС", број 11/02) делови долина река Саве, Колубаре, Западне Мораве, део Колубарско - Тамнавског басена, део подручја Љига, део Чачанског басена и део Овчарско - Кабларске клисуре;
- заштита локација водоизворишта предвиђених за снабдевање насеља: инудационе површи Саве, Пештан и Паштрић - Лазаревац и Лајковац, Вич Баре - Обреновац, алувијална равна Колубаре и изворишта у селу Ба, извор термалне воде - Љиг, зона Савинац - Семедраж;
- обједињавање туристичко-рекреативне и здравствене понуде у бањама (Бања Љиг, Овчар Бања, Бања Врујци) уз промотивну кампању, реализовану презентовањем кроз пратеће садржаје, коришћењем саобраћајне сигнализације у циљу туристичког маркетинга;
- маркетиншко-тржишни наступ у циљу пласмана и промоције оригиналних, регистрованих пољопривредних производа, традиционално везаних за ово подручје Србије, заједничким промотивним програмима општина, са нагласком на економичнији приступ страним тржиштима (могућност бржег и јевтинијег транспорта);
- уважавање посебно дефинисаних мера заштите "Предела изузетних одлика Овчарско-кабларске клисуре", у даљој разради плана;
- поштовање утврђених мера заштите животне средине у даљој разради Просторног плана, у одговарајућим урбанистичким плановима и при пројектовању објеката.

2. Начин и облик финансирања реализације планских решења и учесници у имплементацији Плана

2.1. Начин и облик финансирања реализације планских решења

Постоји неколико основних модела финансирања изградње путне мреже у Европи:

- конвенционално буџетско финансирање;
- финансирање из кредита;
- приватно предфинансирање;
- финансирање од стране агенције за путне фондове (која је независна од државног буџета);
- јавни/приватни ортаклук;
- концесије.

Наведени начини и облици финансирања изградње инфраструктурних објеката (и осталих објеката у њиховој функцији) обухваћених овим просторним планом, приказани су детаљније у Стратегији (књига 2). Дефинисање облика и начина финансирања је један од услова за одређивање учесника у имплементацији, њихових активности и обавеза, а самим тим и Уговора о имплементацији Просторног плана. Стратешко опредељење Владе за финансирање изградње аутопута, путем концесија, налаже даљи детаљнији приказ оваквог облика финансирања.

2.2. Учесници у имплементацији Просторног плана и њихове обавезе

Народна Скупштина Републике Србије одлучује о предлогу за давање концесија, достављеном од стране Владе.

Влада доноси Просторни план, одлучује о начину финансирања, доноси одлуку о давању концесија, доноси одлуку о одређивању концесионара и закључује Уговор о концесији и Уговор о имплементацији Просторног плана.

Концесионар - инвеститор је најзначајнији носилац имплементације Просторног плана и врши изградњу објеката инфраструктуре на основу уговора о концесији (уз поштовање планске и техничке документације) чиме у највећој мери утиче на остваривање осталих развојних, стратешких опредељења дефинисаних планом.

Републичка Агенција за просторно планирање је носилац израде Просторног плана и активности на допуни овог плана и евентуалној измени; обавља мониторинг имплементације Просторног плана и спроводи ревизију етапе имплементације Просторног плана, законски предвиђеном динамиком.

Министарство за капиталне инвестиције учествује у имплементацији Просторног плана израдом и праћењем израде документације, у процесу давања концесија, обавља надзор изградње објеката у коридору, прати динамику реализације Просторног плана, обавља остале активности из домена своје надлежности.

Министарство науке и заштите животне средине - Управа за заштиту животне средине учествује у изради средњорочних програма заштите, развоја и унапређења простора заштићених добара, дефинише стратегију управљања отпадом заједно са Републичком агенцијом за рециклажу, учествује у реализацији стратешких опредељења из области заштите животне средине.

Министарство рударства и енергетике учествује у реализацији стратегије развоја енергетике, реализацијом и усаглашавањем неусаглашених програма развоја, између различитих сектора енергетике, дефинисањем приоритета развоја у складу са предложеним планским решењима.

Министарство одбране Србије и Црне Горе прати реализацију планских решења, мера и начина заштите, простора и објеката специјалне намене.

Министарство туризма учествује у реализацији планских решења и концепција развоја туризма, стручном и финансијском подршком, локалним и регионалним програмима развоја бањског, сеоског и ловног туризма, преузима водећу улогу у маркетиншком наступу и презентацији производа и услуга.

Министарство пољопривреде, шумарства и водопривреде учествује у реализацији планских решења и концепција развоја пољопривреде, шумарства и водопривреде, реализацијом и усаглашавањем програма развоја, начинима и мерама заштите простора, дефинисањем приоритета у складу са стратешким опредељењима из Просторног плана, израдом студије сливних подручја, израда документације за заштиту резерви воде.

ЈП "Путеви Србије" учествује, у сарадњи са Министарством за капиталне инвестиције, прописује услове за изградњу објеката, прати динамику реализације Просторног плана, упознаје јавност са динамиком реализације планских решења.

Скупштина града Београда предлаже допуне, измене постојећих планова у складу са решењима из Просторног плана, која се односе на територију града Београда, носилац је реализације планских решења (која нису обавеза концесионара) на територији града Београда.

Скупштине општина Чукарица, Обреновац, Уб, Лајковац, Лазаревац, Љиг, Горњи Милановац, Чачак, Лучани и Пожега ангажују постојеће службе и по потреби формирају нове (неопходне) за имплементацију Просторног плана, предлажу допуне, измене постојећих планова у складу са решењима из Просторног плана, која се односе на територију општина, носилац је реализације планских решења (која нису обавеза концесионара) на својој територији, сарађују са надлежним министарствима, јавним предузећима, инвеститорима у имплементацији Просторног плана.

Општинске и регионалне дирекције за изградњу сарађују са надлежним министарствима, јавним предузећима и локалним органима управе у имплементацији Просторног плана у областима из своје надлежности и делокруга.

Републички Геодетски завод, Републички завод за заштиту споменика природе, Републички завод за заштиту споменика културе, ЈП Железнице Србије; ЈП "Србијаводе"; Телеком Србија; ЈП Електромреже Србије; ЈП Транснафта; и ЈП Србијагас и др. учествују у имплементацији Просторног плана реализацијом планских решења која се односе на област њихових надлежности; врше усклађивање програма развоја и постојеће документације на основу планских решења.

Републички и регионални заводи за заштиту природних и културних добара сарађују са Управом за заштиту животне средине на изради програма и студија, достављају податке о конкретним мерама и начинима заштите, прате спровођење дефинисаних мера заштите током изградње.

Ловачки савез Србије реализује стратешка опредељења применом планских решења на подручјима у својој надлежности: Ловачког удружења "Рајац", Ловачког удружења "Војвода Милан Обреновић", Ловачког удружења "Светозар Остојић", Ловачког удружења "Тамнава", Ловачког удружења "Браћа Недић".

Невладине организације учествују у реализацији планских решења, идејама, предлозима, организовањем округлих столова и семинара са темама о развојним могућностима у току реализације Просторног плана, делегирају своје представнике у планске и ревизионе комисије.

3. Трошкови изградње, фазе реализације Просторног плана и етапе изградње

Процес развоја саобраћаја (инфраструктуре уопште) који се остварује кроз инвестициону активност, углавном има карактер модернизације или изградње, са нагласком на реконструкцију и комплетирање постојећих објеката саобраћајне инфраструктуре. Основну карактеристику оваквих захвата, представља учешће постојећих и додатних чинилаца производње саобраћајних услуга, стога постигнути ефекти након модернизације чине резултат утицаја и једних и других чинилаца. Због тога је потребно издвојено идентификовати и мерити ефекте додатних инвестиција, јер се једино тако може спровести анализа и оцена прихватљивости пројекта.

Финансијски ефекти су директни ефекти, који се испољавају као непосредан и видљив резултат реализације пројекта и који непосредно утичу на пословање инвеститора, а ефекти на привреду и друштво су директни и индиректни ефекти који су последица пројекта и који се не испољавају у оквиру пословања инвеститора, већ у оквиру привредног и социјалног окружења. Битне претпоставке за анализу и оцену финансијске оправданости пројекта су утврђивање структуре, висине и динамике инвестиционих улагања и утврђивање елемената за калкулацију трошкова и прихода.

3.1. Трошкови изградње аутопута

Процењени трошкови изградње обухватају потпуну изградњу аутопута са свим пратећим садржајима у његовој функцији, као и јединичне цене за изградњу осталих инфраструктурних система.

3.2. Фазе реализације плана - етапе изградње

Фазе реализације планских решења директно су повезане са динамиком изградње аутопута по деоницама. Изградња аутопута обухвата саобраћајне објекте и правремену реализацију пратећих садржаја и њихово функционисање. Предлог динамике изградње аутопута условљен је подацима из Студије оправданости и очекиваним финансијским могућностима потенцијалних

инвеститора. Садржаји чија се реализација предлаже у оквиру појединих деоница приказани су у делу финансијске анализе и оцене.

И Фаза реализације обухвата изградњу инфраструктурног коридора на деоницама:

1) Обилазница око Београда:

- деоница Остружница-Обреновац у дужини од 14,4 км (разрађено кроз деонице Остружница-Умка у дужини од 6,75 км и Умка-Обреновац у дужини од 7,65 км);
- алтернативно, деоница Јаково (петља Сурчин)-Обреновац, у дужини од 17,23 км;

2) Обреновац - Лајковац у дужини од 38.7 км (разрађено кроз деонице Обреновац - У6 у дужини од 26.2 км и У6 - Лајковац у дужини од 12.5 км) - изградња ових деоница планира се средњорочним програмом реализације, а циљна година је 2009. година.

ИИ Фаза реализације обухвата изградњу инфраструктурног коридора на деоницама:

1) Лајковац - Љиг (Доњи Бањани) у дужини од 24 км;

2) Љиг (Доњи Бањани) - Таково у дужини од 23.3 км (разрађено кроз деонице Доњи Бањани - Бољковци у дужини од 10.7 км;

3) Бољковци - Таково у дужини од 12.6 км);

4) Таково - Прељина у дужини од 16.8 км - изградња ових деоница планира се средњорочним програмом реализације, а циљна година је 2011. година.

ИИИ Фаза реализације обухвата изградњу инфраструктурног коридора на деоници Прељина-Пожега у дужини од 32.4 км (разрађено кроз деонице Прељина-Прејевор (Трбушани) у дужини од 8.3 км, Прјевор (Трбушани)-Лучани у дужини од 16.7 км и Лучани - Пожега у дужини од 7,4 км) - изградња ове деонице планира се дугорочним програмом реализације, а циљна година је 2012. година.

ИВ Фаза реализације обухвата реализацију стратешких опредељења у смислу остваривања економског, привредног, социјалног и демографског развоја подручја плана у складу са претпостављеним трендом уравнотеженог развоја. Ова опредељења ће се постепено остваривати реализацијом планских решења у оквиру претходних етапа, али ће се коначни позитивни ефекти испољити након пуштања у функцију изграђеног аутопута. Према предложеној динамици и дугорочном програму реализације, ова етапа обухвата укупан временски хоризонт реализације Просторног плана, што значи период до 2025. године.

4. Приоритетне активности, мере и инструменти за имплементацију Просторног плана

4.1. Опште одредбе

Стратешка опредељења, планске концепције и планска решења спроводе се:

- применом општих, појединачних и секторских политика, мера и инструмената;
- поштовањем утврђених норми и стандарда које прописује закон, подзаконски акти и планерско искуство засновано на примерима усвојених планова;
- разрадом утврђених циљева и концепција кроз планове и програме развоја општина, јавних предузећа и кроз друге програме развоја;
- даљим истраживањем и планирањем, израдом техничке документације, праћењем промена у простору и реализације планских решења, као и њиховог утицаја на простор и функције у њему.

4.2. Разрада Просторног плана урбанистичким плановима

Просторни план се разрађује:

- доношењем планова детаљне регулације за инфраструктурни коридор, којима ће бити обухваћени пратећи садржаји и садржаји у функцији аутопута, у складу са предложеном динамиком изградње аутопута, односно израда планова детаљне регулације са назначеним обухватима, ће пратити по динамици предложене етапе реализације изградње инфраструктурног коридора;
- урбанистичким плановима или урбанистичким пројектима у оквиру урбанистичких планова, којим ће се извршити дефинисање урбанистичких решења за радне зоне предвиђене овим Планом, у зависности од величине обухвата и намене предложене за одређену радну зону;
- кроз разраду пројеката везаних за остале планиране магистралне инфраструктурне системе, по обезбеђивању техничке документације на нивоу идејних пројеката, од стране надлежних јавних предузећа и посебних организација.

4.3. Усклађивање постојећих планова, програма и документације

Усвајањем овог просторног плана престају да важе просторни и урбанистички планови, у деловима који нису у складу са планским решењима дефинисаним овим просторним планом и приступа се покретању процедуре измене и допуне тих планова од стране надлежних институција и органа.

Усклађивање важећих просторних планова са решењима, правилима и смерницама Просторног плана, извршиће се изменама и допунама по следећој динамици:

- за Регионални просторни план административног подручја Београда до шест месеци од усвајања Просторног плана;
- Просторни план подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд - Ниш ("Службени гласник РС", број 69/03) до три месеца од усвајања Просторног плана.

Усклађивање важећих урбанистичких планова са решењима, правилима и смерницама Просторног плана, за обухваћена грађевинска подручја насеља, надлежни градски и општински органи извршиће у року од шест месеци од усвајања Просторног плана.

До усклађивања, наведени генерални планови насеља, могу се примењивати у деловима који нису супротни са планским решењима, правилима и смерницама Просторног плана, у вези са магистралним инфраструктурним системима у Инфраструктурном коридору.

Усклађивање осталих важећих урбанистичких планова, који обухватају делове подручја магистралних инфраструктурних коридора, надлежни градски, односно општински органи извршиће у роковима усклађеним са динамиком комплетирања и изградње тих система утврђеном овим просторним планом.

Усклађивање других планова, програма и документације

- надлежна јавна предузећа и органи републичке управе у року од 12 месеци по доношењу Просторног плана, ускладиће са планским решењима, мерама и смерницама овог просторног плана, своје планове развоја и техничку документацију, а посебно планове реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасовода, оптичких каблова и др;
- надлежне службе заштите природе уградиће у року од шест месеци по доношењу Просторног плана у своје програме рада планска решења која се односе на могућност повезивања вегетацијских коридора и услове за утврђивање положаја пролаза и прелаза за животиње у коридорима аутопута, у циљу очувања флоре и фауне;
- надлежне службе заштите споменика културе и природе уградиће у року од шест месеци по доношењу Просторног плана у своје програме и планове рада, утврђене границе заштићених непокретних културних добара у коридорима постојећих и планираних магистралних инфраструктурних система, као и начине и мере заштите дефинисане овим планом;
- надлежни републички органи за пољопривреду, шумарство, водопривреду и животну средину, као и јавна предузећа и друге организације које се баве делатностима од општег интереса, уградиће смернице и опредељења из овог Просторног плана, у планове и развојне програме уређења и коришћења земљишта у року од дванаест месеци по доношењу Просторног плана;
- надлежни републички орган за туризам извршиће категоризацију (некатегорисаних) туристичких места и нових туристичко-угоститељских објеката у оквиру пратећих садржаја аутопута на подручју Просторног плана;

- надлежне скупштине општина ускладиће своје средњорочне и годишње програме уређивања грађевинског земљишта са одредбама овог Просторног плана.

4.4. Обавезе у спровођењу Просторног плана

Приоритетне мере и обавезе за спровођење планских решења и смерница су:

- обезбеђење мера појачаног надзора грађевинске и осталих инспекција, ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре, до његовог привођења планираној намени;
- надлежна јавна предузећа и републички органи управе, обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање, у ужим појасевима заштите инфраструктурних коридора, а према динамици изградње утврђеној овим просторним планом;
- надлежна јавна предузећа 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 појединих инфраструктурних система и објеката, у року од дванаест месеци по доношењу Просторног плана;
- надлежне скупштине општина и града Београда, донеће програме реконструкције и уклапања објеката у непосредним заштитним појасима инфраструктурних система, а на основу постигнутог споразума о висини, динамици и условима обезбеђења финансијских средстава надлежних јавних предузећа и посебних организација;
- стручне службе надлежних општина и града Београда информисаће јавност, путем оглашавања у средствима јавног информисања о донетим програмима из претходне тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана.

4.5. Активности на измени и допуни Просторног плана

Евентуалне измене и допуне Просторног плана обавиће се по комплетирању и верификацији техничке документације за поједине магистралне инфраструктурне системе у инфраструктурном коридору на нивоу генералног пројекта.