

ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ

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

Прва фаза

РАНИ ЈАВНИ УВИД

ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ

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

РАНИ ЈАВНИ УВИД



ГЕНЕРАЛНИ ДИРЕКТОР

Проф. др Славен Тица, дипл. инж. *aa*

Београд, 2023. год.

САДРЖАЈ:

ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА
ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА
АУТОПУТА Е-761, ДЕОНИЦА ПОЈАТЕ - ПРЕЉИНА
прва фаза
РАНИ ЈАВНИ УВИД

УВОД**I – ТЕКСТУАЛНИ ДЕО**

Увод	1
1. Опис границе планског подручја	3
2. Извод из планова вишег реда	4
3. Опис постојећег стања, коришћење простора и ограничења	13
4. Општи циљеви.....	16
5. Очекивани ефекти планирања у погледу унапређења начина коришћења простора.....	17

II – ГРАФИЧКИ ДЕО

Редни број	Назив графике	Размера
1	Обухват плана са оријентационом трасом и План намене	1:50000

Измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате–Прељина се ради у складу са: Законом о планирању и изградњи ("Сл.гл.РС", број 72/09, 81/09, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14 и 145/14), 83/18, 31/19, 37/19 – др. закон, 9/20 и 52/21) и Правилником о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Сл.гл.РС“, број 32/19);

Изради измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате–Прељина („Службени гласник РС“, број 10/20 – у даљем тексту: измене и допуне Просторног плана), се приступа у складу са Одлуком о изради измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате–Прељина (Сл. Гласник РС бр. 144/22- у даљем тексту План).

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

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

Ове измене и допуне Плана се односе само на I фазу.

У складу са Одлуком о приступању изради стратешке процене утицаја измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-761, деоница Појате–Прељина на животну средину („Службени гласник РС“, број 134/22), **приступа се изради измене и допуне важеће стратешке процене утицаја на животну средину у деловима где се врши измена и допуна Плана а према Одлуци за I фазу измена и допуна.**

Просторни план потребно је изменити и допунити у циљу реализације планских решења за објекте аутопута као и веза са околним простором на деловима трасе аутопута на којима се у току разраде техничке документације и изградње појединих деоница дошло и то за :

- Нови тип постојеће денивелисане раскрснице „Појате”,
- Пешачки мост преко Западне Мораве код села Маскаре,
- Нову денивелисану раскрсницу „Кошеви” и
- Саобраћајну везу петље Камиџора са локалном путном мрежом и насељеним местом Сирча.

Измене и допуне Плана ће се радити на територији:

- Општине Параћин: КО Дреновац,
- Општине Ћићевац: КО Ћићевац, КО Град Сталаћ и КО Појате,
- Општине Варварин: КО Маскаре,
- Града Крушеваца: КО Кукљин, КО Пепељевац, КО Глободер и
- Града Краљева: КО Сирча и КО Краљево.

1. Постојећа денивелисана раскрсница „Појате”- реконструкција

Денивелисана раскрсница "Појате" је планирана као веза аутопута Е-75 Београд- Ниш са аутопутем Е 761 Појате – Прељина. Планирано решење денивелисане раскрснице "Појате" је денивелисана раскрсница типа троугао, које представља највиши функционални ниво раскрснице за међусобно повезивање два аутопутана правца.

Њена ознака у референтном систему мреже државних путева Републике Србије је 144 и налази се на km 372+373 постојећег аутопута А1 (Е75) односно km 0+000 планираног аутопута А5 (Е761) на локацији постојеће петље типа труба која изградњом новог аутопута више не задовољава потребе.

Планиран је тип денивелисане раскрснице „троугао“, што представља највиши функционални ниво раскрснице за повезивање два аутопута.

У току израде Нацрта Плана дефинисаће се сви технички елементи и план веза ове раскрснице.

Реконструкција денивелисане раскрснице „Појате” ће обухватити нове катастарске парцеле и то на:

- територији Општине Ћићевац, КО Појате;
- територији Општине Параћин, КО Дреновац.

2. Планирана нова денивелисана раскрсница „Кошеви”

За потребе повезивања западног дела Града Крушевца и подручја општина Брус и Александровац планира се нова Петља „Кошеви“ на km 28+950 аутопута А5 (Е761).

Денивелисана раскрсница "Кошеви" је планирана као веза аутопута Е-761 са постојећом путном мрежом. Денивелисана раскрсница "Кошеви" се повезује са државним путем I Б реда бр. 23. Планирана је реконструкција државног пута у зони уклапања на кружну раскрсницу.

Због изградње нове денивелисане раскрснице доћи ће и до измене трасе аутопута у том делу која се састоји у увођењу трака за убрзање и успорење које су планиране уместо зауставних трака на прилазу петљи.

Ради омогућавања напајања електричном енергијом јавне расвете петље и наплатне станице планира се изградња нове трафо-станице у близини наплатног платоа. Планирано је напајање ове трафо-станице са постојеће мреже у складу са условима.

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

Нова денивелисана раскрсница ће обухватити нове катастарске парцеле и то на:

- територији града Крушевца, КО Кукљин, КО Пепељевац, КО Глободер.

3. Планирани пешачки viseћи мост „Маскаре”

Због радова на хидротехничком уређењу реке Западна Морава, неопходно је уклањање постојећег пешачког viseћег моста, који се налази на територији општине Ћићевац који повезује село Маскаре и Град Сталаћ

Планирана је изградња новог пешачко-бицикличког моста на локацији у близини постојећег моста, коме ће се приступ омогућити изградњом приступног пута на левој обали који ће бити повезан са постојећим атарским путевима. На десној обали користиће се постојећи приступ са атарског пута.

Нови пешачки мост, ће обухватити нове катастарске парцеле и то на:

- територији Општине Ћићевац, КО Град Сталаћ;
- територији Општине Варварин, КО Маскаре.

У I фази измена ППППНИК аутопута Е761, деоница Појате-Прељина, услед радова на регулацији корита реке Западне Моравем планирана је изградња новог пешачко-бицикличког моста непосредно уз локацију постојећег пешачког моста преко Западне Мораве код насеља Маскаре, узводно од постојећег моста (кога је потребно уклонити јер је у колизији са планираном регулацијом реке).

Такође, услед планираног регулисања речног корита Западне Моравем, јавља се потреба и за измештањем постојећег магистралног водовода, пречника цеви Ø400 mm, који се налази на територији општина Ћићевац и Варварин и снабдева водом насељена места на овој територији. Траса постојећег водовода се подземно укршта са речним коритом Западне Мораве, на удаљености од око 16m од постојећег пешачког моста. Водоводна цев на месту укрштаја је положена у заштитну челичну цев у дужини од ~ 60m, а са обе стране реке постоје шахте за одржавање водовода. Растојање између моста Б0099 на km 9+900 аутопута Е761 и трасе магистралног водовода износи око 255 m.

С обзиром на неопходност измештања трасе наведеног магистралног водовода услед планираних радова на регулацији речног корита Западне Мораве, а имајући у виду близину планираног пешачко–бицикличког моста (око 8m осовински), предлог је да се укрштај трасе водовода са коритом Западне Мораве оствари надземно, на тај начин што ће водоводна цев бити положена у заштитну цев причвршћену на доњу конструкцију будућег моста.

4. Саобраћајна веза петље Камиџора са локалног путном мрежом

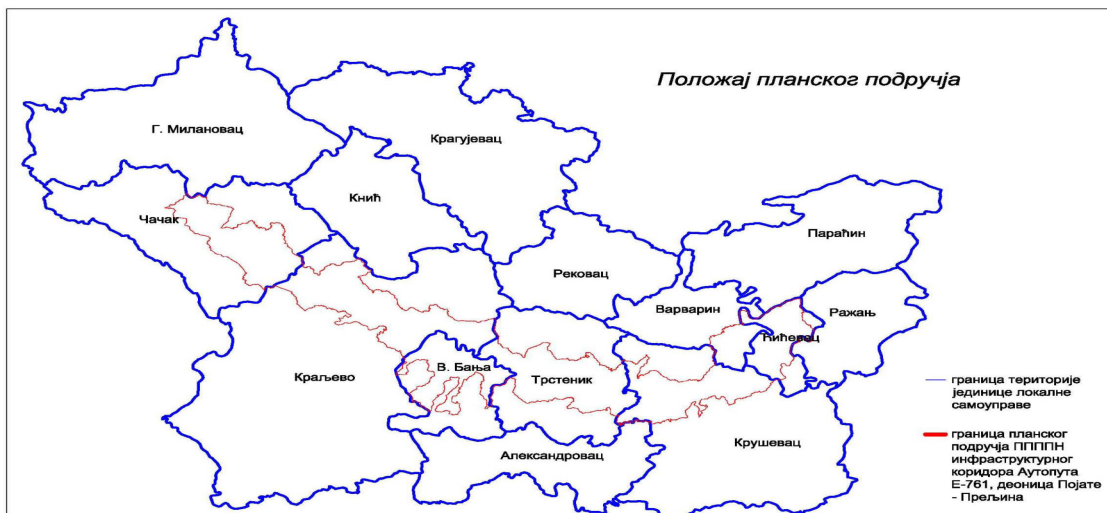
Предлог је, да се измени решење приступа насељу Сирча, у зони денivelисане раскрснице „Камиџора”, што подразумева продужење планираног моста преко будућег речног корита Западне Мораве, тако да се уједно премости и будући аутопут, те да се на тај начин оствари директна веза локалног пута за насеље Сирча са прилазним путем будућој денivelисаној раскрсници „Камиџора“.

Планираним решењем омогућен је приступ пољопривредном земљишту са обе стране аутопута, а такође, остварена је најкраћа веза са подручјем града Краљева.

Приступно решење за насеље Сирча ће обухватити нове катастарске парцеле и то на:
- територији Града Краљева у деловима КО Сирча и КО Краљево.

1. Опис границе планског подручја

Оквирна граница Просторног плана обухвата део територије градова Краљево, Крушевац и Чачка, и општина Варварин, Врњачка Бања, Трстеник и Ћићевац, као и општину Параћин **КО Дреновац као допуну Плана**



Положај Планског подручја

На територији града Краљева обухвата следеће катастарске општине: Обрва, Бапско Поље, Цветке, Мрсаћ, Милочај, Адрани, Поповићи, Опланићи, Грдица, Сирча, Краљево, Витановац, Ратина, Заклопача, Чукојевац, Врба, Стубал.

На територији града Крушевца, обухвата следеће катастарске општине: Коњух, Бела Вода, Кукљин, Глободер, Мачковац, Јасика, Читлук, Пепељевац, Гавез, Лазарица, Шанац, Бивоље, Дедина, Макрешане.

На територији града Чачка, обухвата следеће катастарске општине: Соколићи, Ракова, Љубић, Прелјина, Коњевићи, Балуга (Љубићска), Балуга (Трнавска), Мојсиње, Станчићи, Вапа, Доња Горевница, Заблаће, Мрчајевци, Кукићи, Катрга, Мршинци, Горичани.

На територији општине Врњачка Бања, обухвата следеће катастарске општине: Вранеша, Подунавци, Грачац, Ново Село, Врњци, Руђинци, Штулац.

На територији општине Трстеник, обухвата следеће катастарске општине: Угљарево, Лозна, Грабовац, Прњавор, Осаоница, Трстеник, Богдање, Чаири, Медвеђа, Оџаци, Горњи Рибник, Доњи Рибник, Почековина, Лопаш, Велика Дренова, Стари Трстеник, Селиште, Бресно Поље, Стопања.

На територији општине Ћићевац, обухвата следеће катастарске општине: Мрзеница, Град Сталаћ, Сталаћ, Лучина, Ћићевац, Ћићевац град, Појате..

На територији општине Варварин, обухвата следеће катастарске општине: Бошњане, Маскаре, Варварин (село).

На територији општине Параћин обухвата КО Дреновац .

2. Извод из плана вишег реда

Просторни план Републике Србије („Службени гласник РС”, број 88/10)

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

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

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

Међу основним *принципима просторног развоја* Републике Србије су:

- одрживост, као генерални принцип који мора бити примењен код свих активности у простору Србије;
- територијална кохезија, као резултат уравнотеженог социо-економског регионалног развоја;
- јачање конкурентности, што подразумева даљи развој метрополитенских подручја и истовремено јачање и функционално профилисање слабо развијених региона, посебно руралних и индустријских;
- полицентрични територијални развој, са наглашеном улогом градова и функционалних урбаних подручја, као и јачање веза на релацији село-град;
- функционална специјализација, поштујући компаративне предности у погледу развојних потенцијала регионалних целина;

- формирање и јачање мрежа градова и насеља (кластери) који могу да обезбеде развој комплементарних функција;
- унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;
- стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора и др.

Полазећи од стања најважнијих фактора просторног развоја, као и дугорочне визије и циљева, сви напред наведени принципи представљају основу просторног развоја ППППН инфраструктурног коридора – односно планског и утицајног/гравитационог подручја, а посебно унапређење саобраћајне приступачности, пошто највећи део подручја има исподпросечну доступност (Рашки, Моравички и Златиборски управни окрузи).

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

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

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

Развој мреже насеља у ППРС и његов утицај на ППППН аутопута

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

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

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

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

Развој пољопривреде у ППРС-у и његов утицај на ППППН аутопута

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

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

Развој индустрије у ППРС-у и његов утицај на ППППН аутопута

Главни елементи просторне *организације и структуре индустрије у Србији* су:

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

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

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

Развој туризма у ППРС и његов утицај на ППППН аутопута

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

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

Исто тако, у ужем и ширем подручју утицаја већ је развијен планински туризам (Јастребац, Копаоник, итд.).

Када је у питању развој градског туризма, од градских туристичких центара само је Краљево сврстано у градове од националног значаја.

Развој саобраћаја у ППРС и његов утицај на ППППН аутопута

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

Битну компоненту територијалне кохезије чини саобраћајна приступачност. Оцена регионалне приступачности у ППППН-а донета је на основу комбинације четири индикатора.

Табела 1. Индикатори регионалне приступачности

Индикатор	Мера
Потенцијална приступачност: <ul style="list-style-type: none"> Путним саобраћајем Железничким саобраћајем 	Густина путне мреже (km државних путева на 100 km ² територије) Густина мреже железничких пруга (km пруга на 100 km ² територије)
Време приступа тржишту, односно, центрима функционалних подручја	Време путовања изражено кроз број становника унутар 30-то минутне изохроне од центара функционалних подручја
Време приступа до најближих регионалних центара	Просечно време путовања до најближег регионалног центра

На основу горњих индикатора израђена је оцена регионалне приступачности, која показује следеће резултате (оцене се односе на области обухваћене ширим подручјем утицаја).

Табела 2. Оцена регионалне приступачности

Област	Индикатори регионалне приступачности				УКУПНО
	Приступачност путним саобраћајем	Приступачност железничким саобраћајем	Време приступа тржишту	Време приступа до најближих регионалних центара	
Златиборска	3	2	2	1	8
Моравичка	4	1	2	2	9
Рашка	3	3	2	1	9
Расинска	3	2	2	5	12

На основу комбинованих индикатора из горње табеле области су систематизоване у следеће рангове регионалне приступачности.

Табела 3. Ранг регионалне приступачности

Ранг регионалне приступачности	Области
Испод просека - 2 (оцене: 8 – 10)	Златиборска, Моравичка, Рашка
Изнад просека – 4 (оцене: 12 – 14)	Расинска

Из чега се уочавају два пола регионалне приступачности: изнад (4) и испод (2) просека.

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

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

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

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

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

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

У стратешке приоритете развоја путне мреже, са периодом реализације до 2014. год, наводе се:

- активности на државном путу I реда, (изградња Аутопута, Е-763) део руте 4 (SEETO): Београд - Чачак - Пожега - Ариље - Ивањица - Сјеница (Дуга пољана) - Бољаре (граница са Црном Гором); и
- активности на постојећем државном путу I реда (коридору Аутопута Е-761) Појате - Крушевац - Краљево - Чачак и даље Пожега - Ужице - Котроман (граница са Босном и Херцеговином) (Е-761, М-5).

У периоду после 2014. године, предвиђене су активности на:

- коридору државног пута I реда, (аутопутски коридор) Баточина - Крагујевац - Кнић - веза са аутопутским правцем Краљево - Чачак (Е-761, М-5); и
 - завршетку изградње обилазница: Крушевац, Краљево и Ужице.
- Коридори државних путева I и II реда се задржавају и чувају и у наредном периоду.

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

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

Коридори свих постојећих и раније укинутих пруга се задржавају са циљем обнове уз претходно утврђену оправданост. Планира се ревитализација и модернизација (респективно електрификација) једноколосечне пруге Сталаћ – Краљево - Пожега, са изградњом капацитета за повезивање значајних корисника железничких услуга и доградња нове деонице Младеновац-Аранђеловац-Топола-Горњи Милановац-Чачак. Такође су предвиђени радови на путничким станицама које ће се опремати као центри интегрисани у урбано окружење, са пословним, комерцијалним, културним и другим садржајима, који прате саобраћај или су индиректно везани за проток путника и измештање теретног саобраћаја изван централних зона великих градова.

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

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

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

Развој водопривредне инфраструктуре у ППРС-у и његов утицај на ППППН аутопута

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

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

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

Речни системи за уређење, коришћење и заштиту вода

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

Стратешки приоритети у области развоја водопривредне инфраструктуре до 2014. године су:

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

Развој енергетске и комуникационе инфраструктуре у ППРС-у и његов утицај на ППППН аутопута

Енергетска инфраструктура

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

Поштански саобраћај

Основни циљеви даљег развоја ове области су:

- креирање правног окружења, стварање законодавног оквира у складу са захтевима рада и развоја поштанске економије (законодавни циљ);
- развијање социјалног дијалога између запослених и пословодства, поштовање мера заштите на раду и мера заштите човекове околине (социјални циљ);
- подршка развоју и хармонизацији стандарда квалитета поштанске мреже, информационих технологија и модела терминалних трошкова (оперативни циљ); и
- подршка развоју тржишта поштанских услуга, подстицањем сарадње међу члановима у циљу пружања квалитетнијих услуга корисницима, сарадњом са актерима у области поштанске индустрије (тржишни циљ).

Смернице заштите животне средине, природних и културних добара

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

Планско подручје припада највећим делом подручјима квалитетне животне средине (шумска подручја, пољопривредне воћарске и виноградарске зоне, ливаде и пашњаци, водотоци II класе, ловна и риболовна подручја) са преовлађујућим позитивним утицајима на човека, живи свет и квалитет живота. За ова подручја треба обезбедити решења којима се елиминишу или умањују постојећи извори негативних утицаја. Мањи делови планског подручја припадају подручјима угрожене животне средине (подручја експлоатације минералних сировина, државни путеви II реда, водотокови III класе). За ова подручја треба спречити даљу деградацију и обезбедити

побољшање постојећег стања. Урбана подручја Крушевца, Краљева и Чачка припадају подручјима загађене и деградирани животне средине са негативним утицајима на биљни и животињски свет и квалитет живота. За ову категорију треба обезбедити таква решења и одређења којима се спречава даља деградација и умањују ефекти ограничавања развоја.

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

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

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

Природни ресурси

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

Становништво, мрежа насеља

На основу урађене процене броја становника на територији града Чачка може се закључити да се у периоду између 2002. и 2009. године очекује опадање броја становника док се у периоду након тога очекује знатан пораст броја становника.

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

Привреда

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

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

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

Саобраћај

Окосницу друмских веза на подручју општине Чачак чини:

- ДП I реда бр. 5: гр. Републике Српске (Вардиште) – Кремна – Ужице – Пожега – Чачак – Краљево – Трстеник – Крушевац – Појате – Параћин – Зајечар – гр. Бугарске, у дужини од око 133,8 km (km: 497+535 - km: 631+326) који представља везу са европским Коридором 10;
- ДП I реда бр. 22: гр. АП Војводина – Београд – Лазаревац – Љиг – Г. Милановац – Чачак – Краљево – Рашка – Нови Пазар – Рибарићи, у дужини од око 55,7 km (km: 305+981 - km: 361+694), са деоницом од 19,38 km у преклопу са ДП бр. 5; и

- ДП I реда бр. 23: Мали Пожаревац – Младеновац – Топола – Крагујевац – Мрчајевци, у дужини од око 8,1 km (km: 105+893 - km: 113+981). Од инфраструктуре железничког саобраћаја заступљена је:
 - регионална једноколосечна железничка пруга Сталаћ – Краљево – Пожега, у дужини од 49,3 km. Пруга је електрифицирана на деоници од Пожеге до Краљева. Код Сталаћа се спаја са пругом Београд – Ниш (Коридор 10);

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

Планира се побољшање саобраћајне доступности, повећање капацитета и побољшање нивоа саобраћајних услуга на путној мрежи кроз ревитализацију, реконструкцију и модернизацију државних путева. Такође је предвиђено и комплетирање путне мреже, и то:

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

Водопривреда

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

Енергетика

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

На подручју Плана развијена је мрежа гасовода са објектима, и то: разводни гасоводи на деоницама:

Прељина-Пожега, Прељина-Горњи Милановац, Прељина-ГМРС/МРС „Лучани” и Паљевско поље-Ужице; као и ГМРС („Чачак”, „Прељина”, „Горњи Милановац”, „Ужице” и ГМРС/МРС „Лучани”).

Телекомуникациона инфраструктура

На подручју Моравичког округа тренутно је у раду 40 поштанских јединица.

Комунална инфраструктура

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

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

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

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

Визије и потенцијали

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

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

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

Заштита животне средине

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

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

За укупан развој и интеграцију простора Србије, од значаја је што се коридором остварују повољније везе средишње и југоисточне Србије са другим регионима Србије: осовином западне и јужне Мораве, Шумадијом, западном и јужном Србијом, Тимочком Крајином и Косовом. У данашњој ситуацији, саобраћајне везе средишње и југоисточне Србије са овим целинама су недовољно ефикасне и саобраћајно у извесном смислу „смакнуте“. Изградњом, опремањем и уређењем Инфраструктурног коридора, побољшаће се везе Поморавља са осталим деловима Србије под условом реконструкције и изградње: коридора међународног правца Е-70, односно М-19 Београд – Вршац – граница са Румунијом; везаног инфраструктурног коридора аутопута Баточина – Крагујевац – западноморавски правац; западноморавског коридора европског пута Е-761 односно М-5 Појате – Крушевац – Краљево – Чачак за везивање са будућим аутопутем Београд – Јужни Јадран; тимочког коридора Ђердап II (Прахово) – Ниш; коридора Е-75 Ниш – граница Републике Македоније; и коридора Е-80 Ниш – Димитровград. Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије има планску идеју да Србија, поред развојне зоне Нови Сад – Београд, Смедерево на Дунаву, Јагодина, Ћуприја, Параћин, Алексинац, Ниш развија привредно и саобраћајно значајну зону: у појасу од Београда до Румунске границе; у тимочком Подунављу (Кладово – Прахово) као ближу Црном мору (Источној Европи); дуж лепеничке осовине развоја (Баточина – Крагујевац – Краљево); дуж Јужне Мораве

(Лесковац – Врање) са краком ка Пироту; дуж Западне Мораве (Крушевац – Трстеник – Краљево – Чачак); и дуж Тимока (Неготин – Зајечар – Књажевац).

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

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

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

Петља „Појате“ (км 752+950) – у функцији повезивања делова подручја општине Ћићевац, општинског центра Ћићевац и осталих насеља у општини, града Крушевца и туристичког центра Копаоник са аутопутем, преко (укрштања) постојећег државног пута IB реда бр.23 (М-5) (Појате – Крушевац).

Стационаже за планиране петље аутопута дате су оријентационо и биће ближе дефинисане кроз примену Просторног плана.

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

Од саобраћајних објеката на територији општине Ћићевац, налазе се:

- постојеће одмориште „Рубин“ тип I десно, које има неповољну локацију на излазном краку петље „Појате“ према Нишу, са привременом наменом до реализације комплекса мотела „Рубин 2“;
- планирано одмориште „Брачин“ тип II лево на граници Општине са општином Ражањ;
- постојећа бензинска станица „Појате 1“ у саставу реконструисаног туристичко - рекреативног комплекса мотела „Рубин 1“ – лево;
- планирана бензинска станица „Појате 2“ у саставу планираног туристичко рекреативног комплекса мотела „Рубин 2“ – десно;
- постојећи мотел „Рубин 1“ тип II, са леве стране аутопута; и
- планирани мотел „Рубин 2“ тип II, са десне стране аутопута.

3. Опис постојећег стања, коришћење простора и ограничења

На предметном подручју се истичу врло повољни климатски услови, као и постојање значајних лежишта техничког камена, шљунка и песка. Може се рећи да посматрано подручје представља хидрогеолошки перспективан терен због великог броја појава термалних и термоминералних вода.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Прекомерна и непланска експлоатација шума условила је ерозију земљишта.

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

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

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

неинтегрисани видови саобраћаја уз недовољно развијену мрежу бициклистичких и пешачких стаза додатно утичу на развој туризма.

Потенцијали и ограничења

Потенцијали

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Могућности отварања према новим тржиштима у суседним државама путем реализације функционалне путне мреже и повећања спољно-трговинске размене, имајући у виду формирану тражњу за пољопривредно-прехранбеним, гумарским, производима наменске и обојене металургије, и расположиве природне ресурсе и изграђене капацитете.

Ограничења

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

Непланско и нерационално коришћење шумских ресурса.

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

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

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

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

4. Општи циљеви

- успостављање дугорочне стратегије развоја подручја кроз које пролази инфраструктурни коридор, у складу са регионалним и локалним развојним потенцијалима;
- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за укрштање и пролазе;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у непосредном контакту;
- функционални размештај и планирање нових компатибилних намена (садржаја);
- утврђивање оптималне трасе аутопута Е-761, деоница Појате - Прељина и оптималне саобраћајне мреже свих јавних путева у окружењу коридора;
- утврђивање локације денивелисаних петљи и денивелисаних укрштања на инфраструктурном коридору;
- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја (базе за одржавање и наплата путарине) на инфраструктурном коридору;
- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута (паркиралишта, одморишта и услужни центри) на инфраструктурном коридору;
- утврђивање положаја коридора железничке пруге у инфраструктурном коридору;
- дефинисање водопривног развоја, заштита и уређење сливова;
- утврђивање положаја коридора електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре у коридору;
- утврђивање положаја термоенергетске инфраструктуре у коридору;
- утврђивање положаја коридора магистралних, регионалних и разводних гасовода, нафтовода и продуктовода у инфраструктурном коридору;
- подстицање даљег развоја постојећих насеља, побољшање саобраћајне повезаности којом се остварује боља комуникација свих насеља у мрежи;
- очување и унапређење еколошких, културолошких и других вредности у насељима;
- омогућавање остварење одрживог развоја пољопривредне производње у окружењу коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;
- заштита земљишта од могуће деградације отпадним водама;
- усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште;
- развој туризма у обухвату Просторног плана прилагодити потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања;
- обезбедити заштиту од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља;
- очување и уређење предела на подручју Просторног плана.

5. Очекивани ефекти планирања у погледу унапређења начина коришћења простора

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

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

С обзиром на планирану изградњу аутопута долином Западне Мораве од Појата до Прељине, поред неопходног контролисаног планског коришћења садашњих пољопривредних површина за потребе изградње аутопута и њиховог претварања у грађевинско земљиште, омогућиће се не само савремена и добра саобраћајна веза и доступност локалних заједница у планском подручју, већ ће се побољшати и приступачност и омогућити бољи услови пласмана пољопривредних производа локалним заједницама планског подручја, али и суседним брдско – планинским општинама у којима су повољни услови за развој планинског сточарства, производњу биљних култура традиционално везаних за брдско-планинске крајеве.

У окружењу планираног аутопута, као и у ужем утицајном подручју, у којима је позитиван утицај изградње аутопута осетнији, могуће је очекивати пораст броја становника у периоду од 2002. до 2025. године, док се у ширем утицајном подручју очекује смањење броја становника.

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

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

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

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

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

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

Проблематика заузимања површина неопходних за изградњу пута као и свих пратећих садржаја који су значајни за остваривање комплетног програма изградње представља један од битних параметара меродаван за дефинисање односа пута и животне средине, поготово због чињенице да су обрадиве површине, лимитиране у смислу расположивих количина. У процесу дефинисања могућих утицаја, потребе за заузимањем површина се морају сагледати и са еколошког становишта и предузети одговарајуће мере у смислу могућих свођења утицаја на најмању могућу меру.