



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

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА БРЗЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ
ІБ РЕДА ОСТРУЖНИЦА - ОБРЕНОВАЦ**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, јул 2022. године

УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзе саобраћајнице IB реда Остружница - Обреновац (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана („Службени гласник РС”, број 69/22) и Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана на животну средину („Службени гласник РС”, број 51/22). Обрађивач Просторног плана је Институт за архитектуру и урбанизам Србије, у сарадњи са обрађивачем Идејног пројекта брзе саобраћајнице Институтом за путеве ад Београд.

Планирање, коришћење, уређење и заштита коридора брзе саобраћајнице IB реда Остружница-Обреновац (у даљем тексту: Брза саобраћајница) засниваће се на принципима уређења и коришћења простора утврђеним чланом 3. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 - др. закон, 9/20 и 52/21), као и на Закону о путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/18 и 95/18 – др. закон), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10), Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09 – др. закон, 72/09 – др. закон, 43/11 – одлука УС, 14/16, 76/18, 95/18 – др. закон и 95/2018 – др. закон), Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, број 50/11), Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, број 32/19) и другим законима Републике Србије којима се дефинишу и одређују услови, начин и садржај израде пројектне документације.

Основни разлог за израду и доношење Просторног плана је стварање услова за реализацију националних интереса у области саобраћајне инфраструктуре на принципима одрживог развоја. Подизање нивоа приступачности подручја обухваћеног израдом Просторног плана и региона Београда, имаће позитивне ефекте на подизање нивоа њихове конкурентности, а самим тим и на динамику будућег развоја. Концепција планирања, коришћења и уређења простора дефинисаће се на начин којим се обезбеђује изградња и експлоатација коридора Брзе саобраћајнице као дела државног пута IB реда број 26 и везе централног подручја града Београда и градске општине Обреновац, односно којим ће се повезивати државни пут IA реда Е-763 (ауто-пут Београд-Јужни Јадран, деоница Београд-Пожега) и јужна обилазница града Београда (део коридора X), пружајући боље позиционирање и могућност просторне интеграције града Београда са ширим југозападним окружењем. Просторним планом ствара се плански основ за његово директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, прибављање дозвола у складу са законом, односно стварање услова за изградњу Брзе саобраћајнице.

Просторни план ће бити заснован и на студијској и другој документацији, резултатима досадашњих истраживања и важећим планским и развојним документима у Републици Србији. Саставни део израде Просторног плана чини и стратешка процена утицаја Просторног плана на животну средину.

Планска решења Просторног плана за коридор Брзе саобраћајнице биће утврђена са већим степеном детаљности у односу на коридоре других магистралних инфраструктурних система. За потребе израде Просторног плана користиће се идејна решења и елементи идејног пројекта за изградњу Брзе саобраћајнице.

1. ОПИС ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Одлуком о изради Просторног плана дата је оквирна граница обухвата Просторног плана, која треба да буде коначно утврђена Нацртом Просторног плана. За потребе упућивања у процедуру раног јавног увида предлаже се обухват Просторног плана на деловима територије града Београда, градске општине Чукарица, Обреновац и Сурчин, кроз које пролази коридор планиране Брзе саобраћајнице, и то (Табела 1):

- 1) на територији градске општине Чукарица – катастарске општине Велики Макиш, Остружница и Умка;
- 2) на територији градске општине Обреновац – катастарске општине Мала Моштаница и Барич;
- 3) на територији градске општине Сурчин – катастарска општина Бољевци.

Оквирна граница Просторног плана за потребе раног јавног увида дата је границама наведених катастарских општина, док ће у Нацрту Просторног плана, по коначном дефинисању коридора и трасе Брзе саобраћајнице, бити смањена и одређена границом коридора, односно аналитички одређеним геодетским тачкама.

Просторним планом биће обухваћени:

- 1) коридор планиране Брзе саобраћајнице, на правцу од Остружнице до везе са државним путем IА реда Е-763 (петља „Обреновац“), укупне дужине око 14,8 km и ширине од 50 m до 300 m, који обухвата трасу са заштитним појасевима Брзе саобраћајнице;
- 2) простор у коме се планира регулација реке Саве и санирање клизишта, оријентационе дужине 3,5 km и ширине до 1800 m;
- 3) постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја (железничка пруга, гасоводи, далеководи, оптички каблови и др. који се укрштају са Брзом саобраћајницом).

Просторним планом биће сагледана по потреби и зона утицаја коридора Брзе саобраћајнице на окружење (најближа насеља, инфраструктурни коридори, туристички простори, заштићена подручја природних вредности, изворишта водоснабдевања и сл.). Коридор планиране Брзе саобраћајнице почиње од петље „Остружница“ на јужној обилазници града Београда (део коридора Х), пружа се ка југозападу десном обалом реке Саве кроз делове насеља Остружница, Пећани, Умка, Руцка, Мала Моштаница и Барич, све до петље „Обреновац“ на државном путу IА реда Е-763.

Укупна површина прелиминарног обухвата Просторног плана је 144,08 km². Шире подручје Просторног плана приказано је на графичком прилогу: *Посебна намена простора*.

Табела 1. Обухват подручја Просторног плана

Јединица локалне самоуправе – градска општина	Површина обухваћеног дела територије ЈЛС, km ²	Дужина деоница планираног пута на територији ЈЛС, km
Чукарица	57,06	4,53
Обреновац	26,71	9,25
Сурчин	60,31	0
Укупно	144,08	14,8

2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА

Законом о Просторном плану Републике Србије за период од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10) утврђене су дугорочне основе организације, уређења, коришћења и заштите простора Републике Србије у циљу усаглашавања економског и социјалног развоја са природним, еколошким и културним потенцијалима и ограничењима на њеној територији.

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

У правцу остваривања просторног развоја овим планом је утврђено спровођење активности на коридору државног пута IА реда Е-763 (ауто-пут Београд-Јужни Јадран, деоница Београд-Пожега) и јужној обилазници града Београда (део коридора Х), при чему решење повезивања Остружнице и Обреновца није дефинисано као приоритет.

Нацртом Просторног плана Републике Србије од 2021. до 2035. године (који је у процедури доношења), планиране су активности на побољшању повезаности друмског саобраћајног система и корисника, превасходно дуж међународног Коридора Х и других ауто-путских праваца, као и изградња и реализација попречних саобраћајних праваца у циљу интеграције појасева развоја. Предвиђен су активности на траси саобраћајнице Остружница – Обреновац (IБ број 26).

Регионалним просторним планом административног подручја града Београда („Службени лист Града Београда”, бр. 10/04, 38/11 и 86/18) као један од стратешких задатака дефинисано је успостављање ефикасне и одрживе саобраћајне инфраструктуре и одговарајуће укључење у европску саобраћајну мрежу (ТЕНС и ТИНА).

Прелиминарна граница Просторног плана се преклапа или тангира и следеће **просторне планове подручја посебне намене**, без значајнијег утицаја на саму посебну намену, и то: Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Београд-Пожега („Службени гласник РС“, бр. 37/06, 31/10 и 126/21) и Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш („Службени гласник РС“, бр. 69/03 и 121/14).

3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

3.1. Опис постојећег стања

Путну мрежу на подручју Просторног плана, према Уредби о категоризацији државних путева („Службени гласник РС”, бр. 105/13, 119/13 и 93/15), чине следећи државни путеви (у даљем тексту: ДП): ДП А1 (државна граница са Мађарском (гранични прелаз Хоргош) - Нови Сад - Београд - Ниш - Врање - државна граница са Македонијом (гранични прелаз Прешево)), ДП А2 (Београд - Обреновац - Лајковац - Љиг - Горњи Милановац - Прељина - Чачак – Пожега), ДП IБ-26 (Београд – Обреновац – Шабац – Лозница – државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Мали Зворник)), ДП IА-120 (државна граница са Хрватском (гранични прелаз Шид) – Шид – Кузмин – Сремска Митровица – Рума – Пећинци – Обреновац), ДП IБ-343 (Умка – Велика Моштаница – Мељак).

Снабдевање електричном енергијом на подручју Просторног плана врши се преко преносног система АД „Електро мрежа Србије” системом мреже далековода и објеката у функцији електроснабдевања, обједињеног у електроенергетски систем Републике. Тресе

далеководи које се налазе у обухвату Просторног плана су: далеководи 110 kV (ДВ 1248, ДВ 1247/3, ДВ 104/2, ДВ 104/1, ДВ 1191/4) и далеководи 220 kV (ДВ 250, ДВ 294Б, ДВ 228, ДВ 213/2-1).

Према подацима Пописа становништва 2011. године, на подручју Просторног плана, живело је око 164736 становника на територији 8 насеља, односно 6 катастарских општина. Просечна густина насељености износила је 998 становника по km².

На основу Уредбе о утврђивању јединствене листе неразвијености региона и јединица локалне самоуправе за 2014. годину („Службени гласник РС”, број 104/14) Град Београд, у чијем административном подручју се налазе предметне градске општине, сврстан је у групу јединица локалне самоуправе чија је развијеност изнад републичког просека.

Привреду на подручју Просторног плана карактериште заступљеност индустрије са центром у Баричу, као и пољопривредних и услужних делатности у осталим насељима планског подручја.

Рељеф планског подручја припада низијском типу са надморском висином до 218 m.

Речни токови представљени су водотоцима I реда (Савом и Колубаром) и водотоцима II реда (Баричком реком и Остружничком реком). Сви водотоци овог подручја припадају сливу реке Саве.

У геолошкој грађи терена учествују: алеврити, глине и пескови из доњег холоцена; пешчари, ламинирани алевролити и глинци, ређе конгломерати; делувијални седименти (алеовритични шљункови, апеврити и пескови из млађег плеистоцен-холоцена); класити, пепити са угљем и карбонати.

На подручју Просторног плана налази се део еколошки значајног подручја еколошке мреже Србије - Ушће Саве у Дунав, које уједно и ИБА подручје.

Од непокретних културних добара заступљено је пет споменика културе: Јанићева кафана, Јанићеви дућани, Црква Св. Николе, Црква Покрова Пресвете Богородице и Црква Св. Параскеве у Бољевцима.

3.2. Начин коришћења простора

На подручју Просторног плана доминира пољопривредно земљиште са око 59% површине, затим шуме, шумско земљиште и други вегетацијом обрасли терени са око 22% површине, насеља и други антропогени терени у функцији насеља и инфраструктуре заузимају око 13% површина, док водно земљиште заузима око 6% површине.

Подручје просторног плана обухвата и делове градских општина покривених просторним плановима градских општина, и то: Просторним планом градске општине Обреновац („Службени лист Града Београда”, број 30/13) и Просторним планом дела градске општине Сурчин („Службени лист Града Београда”, број 10/12).

4. ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Изградња Брзе саобраћајнице директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела административног подручја града Београда и градских општина које се непосредно везују за овај коридор, у првом реду њиховој саобраћајној и привредној интеграцији са укупним простором Србије. Допринеће и привредном развоју и интеграцији других делова централне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Мачванског, Колубарског, Сремског и других управних округа. Подручје

Просторног плана се пружа паралелно са реком Савом и повезује грађевинско подручје града Београда са насељима уз реку Саву и градском општином Обреновац. Уз друге мере и програме из политике развоја друмског транспорта, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Услов за остваривање тог циља, односно за постизање већих позитивних ефеката утицаја инфраструктурног коридора на шире окружење, јесте изградња предметне деонице Брзе саобраћајнице.

Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији дефинисаној Нацртом Просторног плана Републике Србије од 2020. до 2035. године и стратешком приоритету јачања веза и повезивања Коридора X (јужна обилазница града Београда), посредно и Коридора VII (река Дунав), са тзв. ауто-путем „Милош Велики“, односно аутопутским правцем Е-763.

Изградња, опремање и уређење инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција града Београда и градске општине Обреновац и већег броја осталих градова и општина дуж Коридора X и ауто-пута „Милош Велики“, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије. Брза саобраћајница ће представљати део примарног појаса развоја и омогућиће боље позиционирање и просторну интеграцију више примарних и секундарних појасева развоја.

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

- *принцип одрживог развоја инфраструктуре* чијом применом се подстиче равномеран просторни развој, кроз стварање услова за повезивање неразвијених и изолованих подручја са већим насељима и омогућавање њиховог приступа магистралним инфраструктурним системима. У циљу постизања уравнотеженог просторног развоја подразумева побољшање веза између малих градова и руралних области са транс-европским мрежама и саобраћајним центрима, као и активности на повећању регионалне доступности кроз остваривање недостајућих унутаррегионалних веза. Принцип подразумева и спровођење активности изградње телекомуникационих мрежа и елиминисања физичких и других ограничења, са циљем да се свим насељима обезбеди подједнак приступ информацијама;
- *принцип смањивања штетног утицаја на животну средину* који подразумева сагледавање квалитета животне средине и дефинисање планских решења којима се она штити од негативних утицаја. При томе је потребно базирати концепт заштите на превенцији и заштити од негативних утицаја који могу настати изградњом пута и одвијањем саобраћаја, као и функционисањем других магистралних инфраструктурних система у коридору. Примена принципа мора предупредити или ублажити различите врсте штетних утицаја по животну средину, првенствено у погледу заштите од буке, заштите и смањивања емисије штетних гасова и спречавања и смањивања могућих штетних утицаја на животну средину приликом акцидентата у коридору.

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

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

- унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;
- јачање конкурентности, што подразумева јачање и функционално профилисање слабо развијених подручја;
- активна имплементација политике учешће јавности у поступку израде и доношења Просторног плана, а нарочито у погледу утицаја на избор појединих планских решења, као и већа транспарентност код одлучивања;
- обезбедити могућност решавања одређеног проблема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучивања који ће обезбедити највећу ефикасност;
- стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора;
- развој јавно-приватног партнерства, посебно у погледу евентуалне изградње и коришћења пратећих садржаја за потребе корисника пута на коридору;
- сагледавање економске исплативости кроз израду студије оправданости;
- обезбеђење безбедности свих корисника пута, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија;
- прилагођавање европским стандардима при пројектовању и извођењу путева и опреме пута, увођење нових технологија у управљању саобраћајем, формирање квалитетних база података, и др.

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

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

- 1) утврђивање смерница за размештај и подршке развоју становништва, насеља и активности на подручју Просторног плана, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких, социјалних и просторно-функционалних критеријума; и
- 2) обезбеђење услова за боље функционисање магистралних саобраћајних објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, укључујући и њихово евентуално размештање.

Посебни циљеви су:

- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор пута, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за очување и унапређење квалитета саобраћајне повезаности и доступности насеља, привредних и туристичких комплекса у ширем заштитном појасу пута и зони његовог утицаја;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем заштитном појасу и зони утицаја, ради боље интеграције и веће улоге пута и утицаја на привредни и социјални развој окружења;
- утврђивање трасе Брзе саобраћајнице и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора опредељивањем оптималних локација денivelисаних укрштаја;
- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја пута;
- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута – паркиралишта и одморишта;
- усклађивање положаја Брзе саобраћајнице и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (водопривреде, електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- смањење негативних утицаја пута на животну средину у ширем заштитном појасу и зони његовог утицаја;

- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља и поред зона под заштитом;
- очување и унапређење природних, културних и других вредности у коридору;
- пејзажно уређење трасе и објеката пута, очување карактера предела у коридору и на подручју Просторног плана;
- очување и заштита регионалних и локалних изворишта водоснабдевања и квалитета воде у водотоцима у коридору и зони његовог утицаја;
- омогућавање остварења одрживог развоја пољопривредне производње у зони утицаја коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;
- усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште; и
- развој туризма прилагођеног потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања.

Основни задаци у изради Просторног плана су:

- резервисање простора за објекте Брзе саобраћајнице и утврђивање услова и мера за заштиту и рационално коришћење простора у ширем заштитном појасу и зони утицаја;
- ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између пута (коридора), осталих површина посебне намене и непосредног окружења;
- обезбеђење услова за квалитетно саобраћајно повезивање насеља, постојећих и планираних привредних комплекса и зона са државним путем и за развој других саобраћајних праваца који омогућавају повећање квалитета доступности и повезаности насеља и активности у његовом ширем заштитном појасу и зони утицаја;
- утврђивање смерница и основа за измену и допуну важећих и израду нових планских документа, као и даљу разраду на нивоу техничке документације; и
- детаљна регулациона разрада планских решења и утврђивање смерница Просторног плана за директно спровођење, на основу којих се могу издати локацијски услови. Ови елементи за директно спровођење су неопходни за дефинисање просторне, технолошке или функционалне везе коридора Брзе саобраћајнице са непосредним окружењем, као и положај и правила уређења, грађења и коришћења објеката и површина у коридору. У ове објекте спадају: деонице пута, функционални пратећи садржаји и пратећи садржаји за потребе корисника пута за које је урађена пројектно-техничка документација на нивоу идејног решења.

5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА

Планска решења и правила уређења и правила грађења пута засниваће се на примени европских и домаћих стандарда и добре праксе, у свим фазама планирања, изградње, експлоатације и одржавања пута.

Резервисање потребне површине за коридор Брзе саобраћајнице утврдиће се применом следећих критеријума: задовољење просторних услова за смештање и изградњу планираног пута; утврђивање заштитног безбедносног растојања осталих намена и активности у простору ради њихове заштите од негативних утицаја од објеката пута на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења; и обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији објеката пута од негативних утицаја из окружења, у првом реду од непланске изградње, неконтролисаног одлагања отпада и других активности.

Посебан акценат ће бити на безбедности, и то на начин да се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија.

Размештај пратећих садржаја пута утврдиће се на начин да задовољи функционалност у погледу задовољења основних захтева садашњег и пројектованог саобраћаја, као и комфора корисника пута.

Планиране активности на реализацији деонице државног пута представљају функционално и технички усаглашен део ширег стратегијског опредељења постизања већег степена функционалне интегрисаности планског подручја и његово саобраћајно повезивање са регионалним и међународним окружењем.

5.1. Концепција техничког решења

Израдом и усвајањем Просторног плана обезбедиће се неопходни плански и просторни услови за повезивање централног подручја града Београда и градске општине Обреновац, односно повезивање државног пута IA реда E-763 (ауто-пут Београд-Јужни Јадран, тзв. аутопут „Милош Велики“, деоница Београд-Пожега) и јужне обилазнице града Београда (део коридора X), чиме се на даље повезује планско подручје и са међународним окружењем. Поред бољег повезивања са непосредним и ширим међународним окружењем, најзначајнији интрарегионални ефекти реализације коридора огледају се у побољшању регионалне позиције у домену приступачности и у саобраћајном растерећењу урбаних подручја (насеља градске општине Обреновац, насеља дуж јужне обилазнице града Београда као дела Коридора X).

Планирана траса државног пута се може поделити у три деонице. Прва деоница почиње од постојеће петље „Остружница“ на јужној обилазници града Београда (део коридора X), пружа се дуж трасе постојећег пута уз планирано проширење са његове десне стране, све до раскрснице (планираног денивелисаног укрштања) са тзв. „старим Остржничким путем“ на стационачи km 6+750. Друга деоница почиње од планираног денивелисаног укрштања на стационачи km 6+750 и представља новопланирану трасу која се пружа десном обалом реке Саве на подручју насеља Умка (уз значајне планиране радове на регулацији реке Саве, изградњи насипа и стабилизацији клизишта), до насеља Барич где се планирана траса одваја од линије обале на стационачи km 10+600. Трећа деоница почиње од насеља Барич и стационачи km 10+600 и представља новопланирану трасу која се пружа уз постојећи пут кроз индустријску зону Барича, све до планиране денивелисане раскрснице у зони петље „Обреновац“ на државном путу IA реда E-763, на завршној стационачи km 13+750.

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

Због потребе униформисања елемената попречног профила на целој траси, уз уважавање прописаних параметара из важећег Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, број 50/11), приликом израде планских решења примењиваће се следећи основни технички елементи: ширина возне траке 4x3,50 m; ширина ивичне траке 4x0,50 m; ширина разделне траке минимум 1x3,00 m; ширина банке минимум 2x1,50 m; ширина уливно/изливне траке 3,50 m; ширина додатне траке на нагибима 3,50 m. На деловима трасе где се планира изградња сервисних саобраћајница биће планиран коловоз сервисне саобраћајнице од 5,5-6 m.

Наведени технички елементи планиране Брзе саобраћајнице биће предмет анализе и могу бити промењени током израде Просторног плана и идејног решења (Идејног пројекта).

Предметна деоница пута се у фази израде техничке документације може поделити на поддеонице. Доминантна функција пута на подручју насеља јесте вођење транзитних токова и

преко раскрсница повезивање путне мреже насеља са путем. Положај денивелисаних раскрсница (петљи) мора бити усклађен са функционалним рангом пута са једне, и потребама развоја насеља и привреде, са друге стране. На прегледној карти "Посебна намена простора", дат је предлог планираних/потенцијалних петљи, чија ће се позиција и функција прецизирати Нацртом Просторног плана. Такође Нацртом Просторног плана размотриће се критеријуми и дати концепт пратећих садржаја пута у функцији корисника брзе саобраћајнице.

С обзиром на ограничења, захтеве и утицај на простор (и мрежу саобраћајница нижег реда) које за собом повлачи изградња предметне Брзе саобраћајнице резервисане за моторни саобраћај, у плану ће се детаљно анализирати потребе повезивања предметне саобраћајнице са постојећом и планираном мрежом државних и локалних категорисаних и некатегорисаних саобраћајница, при чему ће се користити принцип планирања што је могуће мањег броја чворишта, док ће се саобраћајне потребе стамбених, привредних и пољопривредних објеката и зона разрешавати развијањем паралелних сервисних саобраћајница.

Поред денивелисаних укрштаја, сагледаће се сва друга постојећа чворишта и укрштаји са мрежом локалних категорисаних и некатегорисаних саобраћајница, атарских и приступних саобраћајница. При томе планска решења ће бити базирана на следећим препорукама:

- постојеће урбане садржаје са постојећом орјентацијом приступа на предметни пут организовати повезивањем на сервисне саобраћајнице, а сервисне саобраћајнице водити до чворишта ради повезивања на планирани пут;
- на деловима трасе са изразито пољопривредном наменом површина и у зависности од орјентације парцела и просторног размештаја постојећих атарских путева обезбедити у оквиру граница јавне површине додатне просторе за сервисне саобраћајнице или атарске путеве који ће се повезивати на постојећу мрежу. Поред тога пажљивом разрадом осовине и нивелете омогућити денивелације у односу на постојеће категорисане или некатегорисане саобраћајнице;
- Приликом повезивања денивелисаних раскрсница на постојећу мрежу преко површинских чворишта, предност давати решењима кружних раскрсница.

5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у коридору Брзе саобраћајнице

Коридор планиране Брзе саобраћајнице пружа се дуж равничарског, брдовитог и водног земљишта.

Просторним планом ће се утврдити коридор пута у укупној ширини од 50m до 300m. У коридору пута налазиће се следећи *појаси заштите*, и то:

- 1) *појас пута (путно земљиште)* – чини земљиште потребно за изградњу пута, раскрсница, денивелисаних укрштања и пратећих садржаја. Појас пута се утврђује као земљиште јавне намене и имаће ширину од 30 до 70 m, у зависности од конфигурације терена и услова за изградњу објеката пута. Граница појаса пута јесте уједно и регулациона линија;
- 2) *заштитни појас* – чини земљиште за које се одређује строго контролисани режим коришћења (обострано) у циљу заштите функције пута. Заштитни појас се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 20 m од границе појаса пута. У зонама раскрсница, пратећих садржаја и појединих објеката пута, као и у обухвату грађевинског земљишта насеља, заштитни појас се може сужавати и проширивати;
- 3) *појас контролисане изградње* – чини земљиште у режиму контролисане градње и заштите животне средине (обострано). Појас контролисане изградње се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 20 m од границе заштитног појаса.

У коридору пута по питању дефинисаних појаса заштите могућа су специфична одступања у зависности од карактеристика објеката пута.

Просторним планом ће се успоставити следећи основни *режими коришћења и уређења простора у коридору пута*, и то за:

- 1) *појас пута* - успоставља се режим забране изградње свих објеката који нису у функцији изградње трасе и објеката пута, раскрсница, денивелисаних укрштања и пратећих садржаја;
- 2) *заштитни појас* - успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:
 - забрањује отварање рудника, каменолома и депонија комуналног и другог отпада;
 - дозвољава изградња, односно постављање водовода, канализације и других објеката техничке инфраструктуре по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање путем;
 - не дозвољава се изградња нових објеката, изузев објеката коју су у функцији пута, а простор се може користити као шумско и пољопривредно земљиште; и
 - на грађевинском, шумском и пољопривредном земљишту дозвољава се реконструкција и санација постојећих објеката, без могућности промене габарита и волумена, уколико не угрожавају функцију пута и уколико техничким решењима може да се обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја пута (од буке, вибрација и аерозагађења), а по претходно прибављеним условима од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање путем;
 - за све постојеће стамбене објекте, обавезна је адекватна заштита од негативних утицаја пута (од буке, вибрација и аерозагађења).
- 3) *појас контролисане изградње* - успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се:
 - не дозвољава изградња следећих објеката: депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома, кречана, циглана, сточних пијаца, кванташких пијаца и других објеката за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима;
 - дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних саобраћајних и техничких инфраструктурних система од националног и регионалног значаја;
 - за проширење и реконструкцију постојећих и изградњу планираних производних, складишних, дистрибутивних, услужно-трговинских и других капацитета утврђује обавеза израде процене утицаја на животну средину, којом ће се, поред прописаног садржаја, обухватити и утицаји тих објеката на и од пута, с тим да трошкове спровођења свих мера заштите животне средине сносе инвеститори тих објеката;
 - приоритет у коришћењу простора обухваћених делова постојећих и планираних индустријских зона даје складишним капацитетима, логистичким центрима, комерцијално-прометним и саобраћајним услугама, регионалним трговинским центрима и сличним садржајима.

6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

Просторним планом обезбеђује се плански основ за реализацију Брзе саобраћајнице. Спровођењем плана очекују се следећи општи ефекти уређења и коришћења простора:

- обезбеђење планског основа којим се резервише простор за етапну изградњу деоница пута, као дела примарног појаса развоја;
- установљавање зона заштите и успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору пута, са циљем спречавања конфликта у простору, могућих последица акцидената на путу и негативних утицаја на окружење (посебно река Сава, водоизворишта, као и делови насеља у непосредном контакту);

- омогућавање планског развоја других инфраструктурних система у условима контролисаног коришћења простора у коридору пута;
- максимално очување и мониторинг могућег утицаја пута на здравље локалног становништва, биодиверзитет, природне ресурсе и заштићена природна и непокретна културна добра у коридору и зони његовог утицаја; и
- утврђивање правила уређења и правила грађења у обухвату коридора пута којима је условљено коришћење одговарајућих савремених техничких решења за реализацију трасе и објеката у функцији пута и корисника саобраћаја, која обезбеђују извођење планираног пута уз максимално смањење негативних утицаја и ризика на подручју коридора и зони његовог утицаја.

Непосредни очекивани ефекти планирања коридора пута у погледу утицаја на начин коришћења простора су:

- обезбеђење услова за реализацију путне саобраћајнице великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова;
- обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта, уз растерећење дела постојеће путне мреже и грађевинских подручја насеља;
- развојно-пропулзивна улога на развој и уређење мреже/система насеља и промене демографских кретања, која има вишеструке и, донекле, супротне утицаје (од фактора деструкције услед проласка пута и заузимања дела грађевинских и пољопривредних површина, до стимулативних фактора опстанка и развоја насеља према моделу интегралног урбано-руралног развоја), којим се обезбеђује економски просперитет и демографска стабилност становништва, на бази успостављања комплементарних односа између пољопривредних и непољопривредних делатности;
- непосредни подстицај за привредни развој подручја и обезбеђивање већег степена функционалне интегрисаности у оквиру планског подручја и регионалног окружења;
- јачање привредне конкурентности и територијалне кохезије након реализације пута, које ће утицати на подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности“ окружења (побољшања „регионалног профила“), у првом реду за развој активности и функција којима ће се валоризовати погодности положаја у коридору пута и других инфраструктурних система; и
- боље позиционирање градских општина и могућност просторне интеграције примарних и секундарних појасева развоја

У Београду, јула 2022. године

Обрађивач Просторног плана:



Институт за архитектуру и урбанизам Србије
 Директор
 др Саша Милијић, научни саветник