



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

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ
БЕОГРАД ЦЕНТАР - РЕСНИК – МЛАДЕНОВАЦ - ВЕЛИКА
ПЛАНА**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, јун 2022. године

УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана („Службени гласник РС”, број 62/22). Саставни део Одлуке о изради Просторног плана јесте и Одлука о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана на животну средину („Службени гласник РС”, број 49/22).

Планирање, коришћење, уређење и заштита коридора железничке пруге засниваће се на принципима уређења и коришћења простора утврђеним Законом 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 железници („Службени гласник РС”, број 41/18), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, бр. 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, 78/18, 95/18 - др.закон), Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилнику о елементима железничке инфраструктуре („Службени гласник РС”, бр. 30/19), Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, бр. 32/19) и другим законима Републике Србије којима се дефинишу и одређују услови, начин и садржај израде планске, развојне и 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 квалитета железничке инфраструктуре (Е-70 и Е-85) у Коридору 10 утицаће на квалитет приступачности Републике Србије и остваривати позитивне ефекте на подизање нивоа њене територијалне конкурентности, а самим тим и на динамику будућег развоја.

Концепција планирања, коришћења и уређења простора дефинисаће се на начин којим се обезбеђује изградња нове деонице железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана.

Просторни план је заснован на студијској, техничкој 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.

Просторни план ће садржати елементе детаљне регулације за планирану трасу железничке пруге, чиме се ствара плански основ за директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, решавање имовинских односа, прибављање дозвола у складу са законом и др.

1. ОПИС ГРАНИЦА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Одлуком о изради Просторног плана дата је прелиминарна граница обухвата Просторног плана, која треба да буде утврђена Нацртом Просторног плана. За потребе упућивања у процедуру раног јавног увида одређује се обухват Просторног плана на деловима територија града Београда (општине Савски Венац, Раковица, Чукарица, Вождовац, Сопот и Младеновац) и општина Велика Плана и Смедеревска Паланка, и то (Табела 1):

- 1) град Београд – градска општина Савски Венац (1): КО Савски Венац;
- 2) град Београд – градска општина Раковица (1): КО Кнежевац, КО Ресник, КО Стара Раковица;
- 3) град Београд – градска општина Вождовац (2): КО Пиносава, КО Рипањ;
- 4) град Београд – градска општина Чукарица (1): КО Рушањ;
- 5) град Београд – градска општина Сопот (4): КО Парцани, КО Сопот, КО Ђуринци, КО Неменикуће;
- 6) град Београд – градска општина Младеновац (5): КО Влашка, КО Рајковац, КО Младеновац (Варош), КО Ковачевац, КО Јагњило;
- 7) општина Смедеревска Паланка (6): КО Кусадак, КО Ратари, КО Глибовац I, КО Смедеревска Паланка I, КО Смедеревска Паланка II, КО Смедеревска Паланка III;
- 8) општина Велика Плана (2): КО Велика Плана I, КО Велика Плана II.

Прелиминарна граница Просторног плана дата је границама наведених катастарских општина, док ће у Нацрту Просторног плана, по коначном дефинисању коридора и трасе железничке пруге, бити смањена и одређена границом коридора, односно аналитички одређеним геодетским тачкама.

Просторним планом биће обухваћени:

- 1) коридор железничке пруге Е-70 и Е-85 Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана укупне дужине око 86,17 km, чија је ширина око 200 m (по 100 m обострано мерено од осе крајњег колосека) и који обухвата пружни појас (непосредни појас заштите) и све елементе железничке инфраструктуре (грађевински објекти, путни прелази, прилази за путнике и робу, инсталације и постројења, зграде у функцији управљања железничком инфраструктуром) са заштитним појасевима; и
- 2) постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја, и то: државни путеви, железничке пруге, гасоводи, далеководи и оптички каблови.

Просторним планом биће сагледана зона утицаја коридора железничке пруге, укључујући и шире појасе заштите појединих магистралних инфраструктурних система, који су у физичкој и функционалној вези са коридором железничке пруге. Просторним планом ће бити сагледани и аспекти који се односе на простор у ширем окружењу коридора железничке пруге, а односе се на најближа насеља, туристичке просторе, заштићена природна и непокретна културна добра и др.

Део коридора за планирану трасу железничке пруге који представља непосредни појас заштите (пружни појас) биће предмет детаљне регулационе разраде у склопу Просторног плана. Обухват детаљне регулационе разраде одредиће се Нацртом Просторног плана.

Укупна површина Просторног плана је око 525,87 km². Подручје Просторног плана приказано је на графичком прилогу *Посебна намена простора*.

Табела 1: Обухват подручја Просторног плана

Јединица локалне самоуправе (ЈЛС)	Површина обухваћеног дела територије ЈЛС (km ²)	Дужина деоница железничке пруге на територији ЈЛС (km)
Град Београд (укупно)	342,58	55,78
ГО Савски Венац	14,09	3,53
ГО Раковица	16,15	3,07
ГО Вождовац	88,78	14,67
ГО Чукарица	17,31	0,11
ГО Сопот	80,31	12,07
ГО Младеновац	112,09	16,45
Смедеревска Паланка	135,61	20,54
Велика Плана	47,66	9,85
Укупно	525,87	86,17

2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА

2.1. Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10)

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

Утврђена је концепција развоја свих саобраћајних инфраструктурних система, чији интегрални део је и мрежа магистралних железничких пруга. Основна концепција развоја саобраћаја Републику Србију дефинише као велики саобраћајни и транспортни центар, а унутар тога неколико већих урбаних центара као носиоце примарних функција. Према тој концепцији токови људи, добара и капитала ићи ће ка великим центрима, где се Београд појављује као европски МЕГА центар, а Ниш као центар међународног значаја (2020. године).

Развој железничке инфраструктуре планира се ревитализацијом, реконструкцијом, изградњом и модернизацијом (електрификација, савремена опрема), са циљем да се при дефинисању реконструкција траса максимално задрже постојећи коридори. На основу планова развоја железничке мреже Европе, Међународне железничке уније (УИЦ), ратификованих међународних споразума и потребе развоја железничког саобраћаја, у стратешки приоритет сврстан је развој Коридора 10, магистралне „Е” пруге Е 70 и Е 85 Београд – Ниш. Планирана је реконструкција, изградња и модернизација постојећих пруга на Коридору 10 у двоколосечне пруге високе перформансе за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и пројектоване брзине од 160 km/h, а где год је то могуће 220 km/h.

2.2. Уредбе о утврђивању регионалних просторних планова

Изменама и допунама Регионалног просторног плана административног подручја града Београда („Службени лист града Београда”, број 38/11) у развоју железничког саобраћаја у приоритетна планска решења сврстана је модернизација постојеће двоколосечне пруге на Коридору 10, Београд–Ниш (Е-70) за брзине 120 – 140 km /h и изградња постојеће једноколосечне пруге, као двоколосечне, са елементима трасе за брзине 250 km /h и опремом 160 km /h.

Уредбом о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Подунавског и Браничевског управног округа („Службени гласник РС”, број 08/15) у развоју железничког саобраћаја у приоритетна планска решења сврстана је реконструкција, изградња и модернизација постојећих пруга Коридора 10 у двоколосечне пруге високе перформансе за мешовити (путнички и теретни) саобраћај, комбиновани транспорт и пројектоване брзине од 160 km/h, а где год је то могуће 220 km/h.

2.3. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд - Ниш („Службени гласник РС”, бр. 69/03 и 121/14)

Просторним планом подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш утврђена су планска решења и пропозиције за магистрални инфраструктурни коридор са постојећим и планираним магистралним инфраструктурним системима и њиховим заштитним појасима – ауто-пут Е-75, железничка пруга, гасовод, оптички кабл, водопривредна инфраструктура и водоток Мораве (потенцијални пловни пут), као и зона утицаја инфраструктурног коридора која обухвата простор и зоне ширине од 1 до 5 km од крајњег магистралног инфраструктурног система, који је у функционалној вези са коридором од Београда до Ниша.

У обухвату овог плана предвиђена је: 1) реконструкција и модернизација постојеће и изградња нових (једно и двоколосечних) пруга са параметрима за саобраћај возова брзинама од 120-160 km/h, уз коришћење у највећој могућој мери постојећих коридора пруге; 2) уклапање техничких и других елемената пруге у европске захтеве и стандарде, као и задовољење потреба домаћег, у првом реду мешовитог саобраћаја; и 3) изградња нове посебне пруге за саобраћај возова брзинама већом од 160 km/h са елементима трасе за брзине преко 200 km/h.

На основу расположивих истраживања, није било могуће у овом плану утврдити планско решење нити резервисати простор за коридор нове посебне аутономне пруге за саобраћај возова брзинама преко 200 km/h.

2.4. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене предела изузетних одлика Авала – Космај („Службени гласник РС”, 146/14)

Просторним планом подручја посебне намене предела изузетних одлика Авала – Космај предвиђено је додатно развијање постојећег стања железничке инфраструктуре кроз повећање нивоа квалитета услуге у превозу путника, као и у погледу услуга везаних за квалитет и брзину промета путника и робе. Констатовано је постојање значајних могућности за већи удео железнице у саобраћајном опслуживању подручја.

Планом је предвиђена модернизација и реконструкција постојеће једноколосечне пруге Београд – Ниш, за пруге великих брзина, као дела Паневропског мултимодалног саобраћајног Коридора.

2.5. Одлука о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године („Службени гласник РС”, број 53/17)

Националним програмом јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године магистралне пруге подељене су по значају на магистралне пруге на Коридору 10 кроз Републику Србију и на остале магистралне пруге.

Планирано је да магистралне пруге на Коридору 10 кроз Републику Србију имају следеће техничко–технолошке перформансе:

- 1) товарни профил GC, с тим да је могуће да се задржи постојећи товарни профил GB до реконструкције пруге;
- 2) осовинско оптерећење 22,5 тона/осовини, с тим да се на овим пругама при модернизацији уграђују колосечни елементи грађевинске инфраструктуре који омогућавају будућу примену оптерећења од 25 тона/осовини за робни саобраћај;
- 3) брзина на прузи до 160 km/h, а где је то инвестиционо оправдано 200 km/h;
- 4) дужина возова 600 m, с тим да се на сваких око 25 km пруге планира службено место са колосецима дужине 750 m за потребе саобраћаја возова комбинованог и интермодалног транспорта.

Полазећи од дефинисаних техничко-технолошких перформанси, Националним програмом предвиђено је да све магистралне пруге на Коридору 10 имају следећу железничку инфраструктуру:

- 1) два пружна колосека, изузетно у прелазном периоду допуштено је да се врши реконструкција у циљу обнове постојеће једноколосечне железничке инфраструктуре са перформансама и параметрима које допушта геометрија постојеће трасе пруге;
- 2) колосеке са уграђеним шинама и скретницама типа UIC-60 на бетонским праговима са еластичним причврслним прибором. Изузетно у прелазном периоду, до постизања циљних перформанси пруге, допуштено је да се врши реконструкција делова пруга ради обнове пружних и станичних колосека са новим шинама и скретницама типа UIC-49 које такође омогућавају оптерећење 22,5 тона/осовини, али и брзине возова до 120 km/h, што је у прелазном периоду оправдано и прихватљиво;
- 3) нова електронска сигнално-сигурносна постројења, која су компатибилна са европским системом електронске контроле железничког саобраћаја ETCS и омогућавају укључивање у електронску телекоманду саобраћаја. Изузетно у прелазном периоду, до уградње нових и постизања циљних перформанси пруге, допуштено је да се врши реконструкција делова инфраструктуре у циљу обнове постојећих сигналних постројења за поуздан и безбедан саобраћај;
- 4) железнички оптички и електронски телекомуникациони системи, са железничком мобилном телефонијом GSM-R која би заједно са ETCS омогућила примену европског система за управљање железничког саобраћаја ERTMS;
- 5) стабилна постројења електричне вуче (СПЕВ) за пројектовану брзину саобраћаја возова, системом базираном на унапређењу енергетске ефикасности. Изузетно у прелазном периоду, до уградње нових и постизања циљних перформанси пруге допуштено је да се врши реконструкција делова пружне инфраструктуре у циљу обнове постојећих СПЕВ за поуздан и безбедан саобраћај.

Националним програмом дат је преглед пројеката у различитим фазама реализације за магистралну пругу Београд – Ниш (од Велике Плана до Трупала) у Коридору 10:

- завршен пројекат – реализована реконструкција и модернизација двоколосечне деонице Гиле – Ђуприја – Параћин (10,5 km);
- припрема се техничка документација за пројекат реконструкције и модернизације постојећег колосека и изградњу другог колосека деонице Сталаћ – Ђунис (17,5 km);
- идентификован пројекат – није урађена техничка документација и нису обезбеђена средства за пројекат реконструкције железничке пруге Велика Плана – Сталаћ (74 km).

3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

3.1. Опис постојећег стања

Дужина постојеће пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана износи 86,17 km. Изграђена је као једноколосечна пруга и пуштена у саобраћај 1884. године. Она представља саставни део европске железничке мреже (Коридор 10) и од највишег је значаја за домаћи и међународни саобраћај у Републици Србији. Пруга је електрифицирана.

Путну мрежу на подручју Просторног плана чине следећи државни путеви (ДП): ДП А1 (државна граница са Мађарском (гранични прелаз Хоргош) - Нови Сад - Београд - Ниш - Врање - државна граница са Македонијом (гранични прелаз Прешево)); ДП ИБ-22 (Београд - Љиг - Горњи Милановац - Прељина - Краљево - Рашка - Нови Пазар - Рибариће - државна граница са Црном Гором (гранични прелаз Мехов Крш)); ДП ИБ-25 (Мали Пожаревац - Младеновац - Топола – Крагујевац); ДП ПА-147 (Липовачка шума - Барајево - Дучина - Младеновац - Смедеревска Паланка - Велика Плана - Жабари - Петровац на Млави – Кучево); ДП ПА-149 (Бели Поток - Раља - Ђуринци - Влашко Поље); ДП ПА-150 (Ђуринци - Сопот - Аранђеловац - Белановица - Љиг - Мионица – Дивци); ДП ПА-151 (веза са државним путем 25 - Марковац – Аранђеловац); ДП ПА-154 (Лештане - Бубањ Поток - веза са државним путем А1), ДП ПА-155 (Петријево – Младеновац); ДП ПА-156 (Раља - Смедеревска Паланка – Наталинци); ДП ПА-158 (Мала Крсна - Велика Плана - Баточина - Јагодина - Ћуприја - Параћин - Ражањ - Алексинац - Ниш - Клисурска – Лесковац); ДП ПБ- 344 (Дражевац - Мељак - Барајево - Раља, ДП ПБ-346 веза са државним путем 22 - Рипањ - веза са државним путем 149); ДП ПБ-347 (веза са државним путем 149 - Врчин - Заклопача – Бећарево Брдо); ДП ПБ-349 (Дучина - Стојник - Раља, ДП ИИБ-350 Раља - Мали Пожаревац – Умчари); ДП ПБ-352 (веза са државним путем 153 - Колари - Селевац - Смедеревска Паланка); ДП ПБ-353 (Младеновац - Велика Крсна – Селевац); ДП ПБ-354 (Смедеревска Паланка – Крњево); ДП ПБ-370 (веза са државним путем 147 - Бошњане – Адровац). Стање повезаности подручја Просторног плана са окружењем преко постојеће мреже путева је задовољавајуће.

Планирана пруга Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана својом трасом на појединим деловима сећи ће постојеће локалне асфалтиране путеве, улице у насељима и неасфалтиране туцаничке коловозе, чиме се локалном становништву онемогућава кретање са негативним ефектима на губитак времена и енергије, одвијање привредних и других свакодневних активности, и на квалитет њиховог живота. С друге стране, на појединим деловима, пруга ће се превише приближити локалним путевима, те из тог разлога постоји потреба за измештањем појединих деоница постојећих локалних путева.

Траса пруге укрштаће се или ће се пружати паралелно са хидролошки мањим и већим водотоцима у сливу Дунава и Велике Мораве. Од значајнијих водотока издваја се река Велика Морава. Водотоци представљају уједно и реципијенте за атмосферске воде сакупљене системом за одводњавање железничке пруге.

На подручју Просторног плана у категорији заштићених природних добара, постоје два еколошки значајна подручја: Предео изузетних одлика „Авала” - део EMERALD мреже и одабрано подручје за дневне лептире (РВА – prime butterfly area) у оквиру еколошке мреже; и, Предео изузетних одлика „Космај” - део EMERALD мреже и одабрано подручје за лептире (РВА) у оквиру еколошке мреже.

3.2. Начин коришћења простора

На подручју Просторног плана доминира пољопривредно земљиште са око 70% површина, затим антропогени терени у функцији насеља и инфраструктуре заузимају око 16% површина док шуме, шумско земљиште и други вегетацијом обрасли терени заузимају око

14% (Према подацима из CORINE базе података о коришћењу земљишта у 2018. години; <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover/clc2018>).

Основна ограничења у простору представљају укрштаји са постојећом саобраћајном инфраструктуром. На урбаном подручју се то односи на комплексан проблем уклапања технолошки захтевног облика железничког саобраћаја у постојећу саобраћајну матрицу и у плански дефинисана решења друмског саобраћаја, док се на руралном подручју односи на укрштаје са атарским путевима. Ограничења се, такође односе и на укрштаје са осталим инфраструктурним системима и могуће утицаје на намене и садржаје у непосредном окружењу пруге.

Засебну врсту ограничавајућих фактора представља утицај ове посебне намене, као затвореног система, на биодиверзитет и еколошке коридоре, кроз потенцијалне негативне утицаје и могућности угрожавања животне средине.

4. ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Изградња нове железничке инфраструктуре у Коридору 10 од Београда до Велике Плана директно ће допринети квалитету приступачности, нивоу конкурентности и динамичнијем развоју Републике Србије и њених региона.

На подручју Просторног плана или у непосредном окружењу налазе се најзначајнији урбани центар и саобраћајна чворишта у Републици Србији, односно град Београд као европски МЕГА центар. Обухваћени су или су у непосредној близини и други урбани центри – Младеновац, Смедеревска Паланка и Велика Плана, који се сврставају у мање урбане центре локалног значаја који гравитирају Београду, Смедереву и Пожаревцу. Функције и значај центара у развојној осовини првог ранга дуж Коридора 10 условљене су оствареним квалитетом саобраћајне инфраструктуре у Коридору 10 и њене повезаности са окружењем. Изградњом нове железничке пруге Београд – Велика Плана и реконструкцијом и модернизацијом железничке пруге Велика Плана – Ниш и елемената железничке инфраструктуре, као и модернизацијом, реконструкцијом и изградњом железничких станица у урбаним центрима, оствариће се нови квалитет саобраћајних функција и услови за равномернију расподелу између путног и железничког саобраћаја у Коридору 10. Већи позитивни ефекти на непосредно и шире окружење оствариће се јачањем саобраћајних, привредних и других функција урбаних центара у његовом окружењу, а тиме омогућити смањене територијалних развојних диспаратата и остваривање циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије.

Израда Просторног плана и концепција изградње и развоја железничке пруге 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 и омогућавање приступа магистралним инфраструктурним системима;
- *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 железничке пруге 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 и спречавања и смањивања могућих штетних утицаја на животну средину приликом акцидентата у коридору.

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

- афирмација и доследна подршка функционално-развојној интеграцији региона и 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;
- 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;
- 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;
- сагледавање економске исплативости кроз израду техничке документације;
- обезбеђење безбедности свих корисника, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија;
- прилагођавање европским стандардима при пројектовању и извођењу железничке пруге и опреме, увођење нових технологија у управљању саобраћајем, формирање квалитетних база података, и др.

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

- обезбеђење просторних услова за изградњу нове железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и за брзине до 200 km/h на дужини од 86,17 km;
- достизање нивоа железничке инфраструктуре који је упоредив и компатибилан са нивоом у државама чланицама Европске уније ради уједначавања карактеристика транспортне инфраструктуре и токова;
- обезбеђење услова за заштиту и развој урбаних и сеоских насеља у коридору железничке пруге;
- обезбеђење услова за уклапање и функционисање других саобраћајних и инфраструктурних система у инфраструктурном коридору железничке пруге, укључујући и њихово евентуално измештање.

Општи циљ израде Просторног плана је дефинисање планског основа за спровођење активности на реализацији пројекта изградње железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана у складу са Европским споразумом о главним међународним железничким пругама (АГЦ), Европским споразумом о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (АГТЦ), Споразумом о успостављању железничке мреже високе перформансе у Југоисточној Европи (СЕЕЦП) и Европским техничким спецификацијама интероперабилности (ТСИ).

Применом и имплементацијом планских решења, омогућиће се одговарајуће и квалитетно остваривање посебне намене, уз поштовање концепта одрживог развоја и усаглашавање са постојећим и планираним наменама и функцијама у окружењу.

Основни циљеви и задаци у изради Просторног плана су:

- заштита простора за изградњу и функционисање планиране деонице железничке пруге и елемената железничке инфраструктуре;
- утврђивање услова и мера за заштиту и рационално коришћење простора у ужем и ширем појасу заштите и зони утицаја коридора;

- ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између железничке пруге (коридора) и непосредног окружења;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем појасу заштите и зони утицаја железничке пруге, како би се остварио усклађен и одржив просторни, привредни и социјални развој окружења;
- усклађивање положаја железничке пруге и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (путне, водопривреде, електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- опредељивање оптималних локација денивелисаних укрштања трасе железничке пруге са мрежом државних и општинских путева, као и са еколошким коридорима у окружењу коридора;
- утврђивање локација за нове железничке станице и обезбеђење услова за безбедан и комфоран приступ путника и терета у свим железничким станицама, њихову добру повезаност са другим видовима саобраћаја и омогућавање повећања квалитета доступности и повезаности насеља и активности у ширем појасу заштите и зони утицаја коридора;
- смањење негативних утицаја железничке пруге на животну средину у ширем појасу заштите и зони утицаја коридора, у првом реду утицаја железничке пруге на природне ресурсе (изворишта водоснабдевања, пољопривредно и шумско земљиште) и наслеђе;
- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред/кроз насеља;
- утврђивање смерница и основа за измену и допуну важећих и израду нових просторних и урбанистичких 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 за трасу и објекте железничке пруге, а за које је урађена техничка документација на нивоу идејног решења.

5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА

5.1. Концепција техничког решења

Међународни значај железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана (Е-70 и Е-85, Коридор 10), која представља део традиционалног железничког транзитног коридора за везу Западне и Централне Европе са Грчком, Турском и Блиским Истоком, потврђен је Паневропским приоритетним коридорима и Споразумима (АГЦ, АГТЦ, СЕЕЦП). Стање пруге није у складу са значајем овог саобраћајног правца и не одговара нивоу услуге које захтевају корисници, тако да пруга није конкурентна друмском саобраћају.

Основна концепција изградње железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана је да се на целој дужини формира савремена двоколосечна пруга за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и брзину до 200 km/h. Модернизована пруга треба да омогући комерцијалну брзину од 130 km/h најбржих путничких возова, висок ниво безбедности, капацитета и комфора у превозу путника и робе, што ће значајно допринети конкурентској способности железнице у односу на друге видове транспорта, омогућити рационалну прерасподелу саобраћаја и повећати ниво еколошке заштите у коридору и зони његовог утицаја.

Технички параметри за изградњу деоница пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана који су разрађени кроз Идејно решење су приказани у Табели 2.

Табла 2: Технички параметри за модернизацију и реконструкцију железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана

1	Пројектна брзина: - путничких возова - теретних возова	200 km/h 160 km/h 120 km/h 100 km/h
2	Слободни профил	UIC GC
3	Допуштена маса по осовини	225 kN
4	Допуштена маса по дужном метру	80 kN/m'
5	Нормални полупречник хоризонталне кривине са прелазним кривинама: V=200km/h V=160km/h V=120km/h V=100km/h	3000 m 2000 m 1000 m 700 m
6	Минимални полупречник хоризонталне кривине са прелазним кривинама: V=200km/h V=160km/h V=120km/h V=100km/h	2500 m 1500 m 700 m 500 m
7	Максимални нагиб нивелете	12.5‰
8	Максимални нагиб нивелете у станицама	1(2.5) ‰
9	Нормална вредност радијуса вертикалне кривине	$0.4V^2$
10	Гранична вредност радијуса вертикалне кривине	$0.35V^2$
11	Заобљење промене подужног нагиба при: V=200km/h V=160km/h V=120km/h V=100km/h	$\Delta 1 \geq \text{‰}$ $\Delta 1 \geq \text{‰}$ $\Delta 2 \geq \text{‰}$ $\Delta 2 \geq \text{‰}$
12	Размак колосека на отвореној прузи	4.5 m
13	Размак пролазних колосека у станицама	4.75 m
14	Размак пролазних и претицајних колосека	6.40 m
15	Размак осе колосека од ивице перона	1.70 m
16	Висина перона изнад ГИШ-е	55 cm
17	Дужина перона - у станицама за међународне возове - у осталим станицама - у стајалиштима	400 m 220 m 110 m
18	Дужина колосека за претицање теретних возова	650 (750) m
19	Ширина планума отворене пруге	12.5 m

Пројектна брзина на деоници Београд Центар – Ресник износи 100 km/h, а пруга се задржава у постојећој регулацији.

Од Ресника до Велике Плана пројектна брзина за путничке возове ће износити до 200 km/h, где је то оправдано и где то услови дозвољавају, а на осталим деоницама до 160 km/h.

За теретне возове, пројектна брзина износи 120 km/h.

Да би се омогућила ова брзина, на већем делу трасе ће нова двоколосечна пруга одступати од постојеће пруге.

У зони насеља Младеновца, Смедеревске Паланке и Велике Плана пројектна брзина ће бити 120 (100) km/h због ограничења густо насељених зона. Планирано је да се ове станице реконструишу и модернизују на постојећим локацијама.

Остале станице ће се задржати на постојећим или изместити на нове локације, према условима одвијања путничког и теретног саобраћаја и локалним потребама насеља у којима се налазе, као и просторним ограничењима.

У станицама и стајалиштима је планирана изградња пешачких потходника и надстрешница на перонима, уз омогућен приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама.

Будући да је постојећа пруга једноколосечна, али и због нових хидротехничких услова и важећих прописа, сви објекти у трупугу (мостови и пропуси) ће бити нови, пројектовани за двоколосечну пругу.

Тунели ће се у принципу пројектовати као две једноколосечне цеви ради лакшег обезбеђења путева евакуације, а решењем горњег строја треба да се омогући приступ интервентним возима унутар тунела.

У складу са планираном брзином на појединим деоницама укрштања са друмским саобраћајницама ће бити у нивоу или денивелисана (надвожњаци и подвожњаци). На деоницама где је планирана брзина већа од 160 km/h, сви укрштаји ће бити денивелисани.

Модернизована пруга ће бити електрифицирана и опремљена савременим уређајима осигурања и телекомуникација ERTMS (ETCS-L2, GSM-R).

Сви елементи нове двоколосечне пруге треба да буду у складу са Европским стандардима интероперабилности TSI.

5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у обухвату Просторног плана

Концепција планирања, коришћења и уређења простора дефинисаће се на начин којим се обезбеђује изградња нове железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана.

За потребе изградње железничке пруге предвиђено је успостављање коридора дуж трасе пруге укупне ширине око 200 m (по 100 m обострано мерено од осе крајњег колосека).

Коридор железничке пруге формирају следеће зоне/појаси под посебним режимом коришћења и уређења, и то:

- 1) *непосредни појас заштите* – пружни појас са обе стране пруге којим се трајно заузима земљишта за потребе изградње и функционисања пруге ширине 8 m од осе крајњег колосека, у насељеном месту 6 m, земљиште испод пруге и ваздушни простор у висини од 14 m. Пружни појас обухвата и земљишни простор службених места (станице, укрснице, стајалишта, распутнице и сл.) који обухвата све техничко-технолошке објекте, инсталације и приступно-пожарни пут до најближег јавног пута;
- 2) *ужи појас заштите* – инфраструктурни појас са обе стране пруге ширине од 25 m од осе крајњег колосека, који функционално служи за употребу, одржавање и технолошки развој капацитета инфраструктуре, у коме је забрањена изградња објеката који нису у функцији пруге;
- 3) *шири појас заштите* – земљишни појас са обе стране пруге ширине од 50 m од осе крајњег колосека у коме је ограничена изградња објеката; и
- 4) *појас контролисане изградње* – заштитини пружни појас са обе стране пруге у ширини од 100 m од осе крајњих колосека.

У непосредном и ужем појасу заштите успоставља се трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране управљача железничке инфраструктуре код планирања, пројектовања и извођења других грађевинских и земљаних радова и пренамене површина.

Ширина појаса заштите осталих инфраструктурних система биће сагледана Нацртом Просторног плана.

Основна правила коришћења простора у зонама/појасевима под посебним режимом коришћења и уређења коридора железничке пруге биће одређена на следећи начин:

– у непосредном појасу заштите (*пружни појас*) – успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев оних које су у функцији железничке инфраструктуре;

– у *ужем појасу заштите (инфраструктурни појас)* – забрањена је изградња објеката који нису у функцији одвијања железничког саобраћаја, осим у изузетним случајевима уз сагласност управљача железничке инфраструктуре, а простор ван насеља се може користити као шумско и пољопривредно земљиште;

– у *непосредном и ужем појасу заштите* – могу се постављати надземни и подземни електроенергетски водови, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водови, канализације и цевоводи и други слични водови и постројења уз сагласност управљача железничке инфраструктуре;

– у *ширем појасу заштите* – забрањена је изградња објеката што су рудници, каменоломи у којима се користе експлозивна средства, индустрија хемијских и експлозивних производа, постројења и други слични објекти;

– у *појасу контролисане изградње (заштитини пружни појас)* – успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних магистралних инфраструктурних система и који не захтевају посебне мере заштите од буке.

Режими коришћења простора из претходног става ближе ће се утврдити Нацртом Просторног плана за део обухвата подручја посебне намене са елементима детаљне регулационе разраде.

6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

Основни очекивани ефекти планирања су да се Просторним планом омогући:

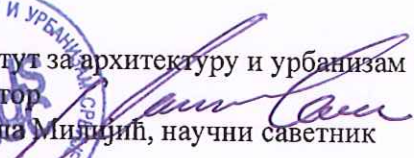
- реализација активности на изградњи железничке пруге Београд Центар – Ресник – Младеновац – Велика Плана за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и брзину до 200 km/h;
- остваривање високог нивоа безбедности, капацитета и комфора у превозу путника и робе;
- повећање конкурентске способности железнице у односу на друге видове транспорта;
- рационална прерасподела саобраћаја и повећање ниво еколошке заштите и енергетске ефикасности саобраћаја;
- успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору железничке пруге којима се доприноси минимизирању конфликта у коришћењу и уређењу простора, могућих последица акцидентата у железничком саобраћају и негативних утицаја на окружење;
- плански развој других инфраструктурних система у условима контролисаног коришћења простора у коридору железничке пруге;
- мониторинг и превенција могућег утицаја железничке пруге на животну средину, то јест на квалитет живота локалног становништва, биодиверзитет, природне ресурсе и


заштићена природна и непокретна културна добра у коридору и зони његовог утицаја.

Детаљном регулационом разрадом планских решења Просторног плана створиће се одговарајући плански основ за директно спровођење, чиме ће се омогућити остваривање јавног интереса, експропријација земљишта, формирање одговарајућих парцела и прибављање одговарајућих дозвола у складу са законом. То је основни предуслов за даље активности у реализацији пројекта изградње железничке пруге и омогућава прецизније дефинисање динамике реализације, као и утврђивање приоритета у реализацији пројекта и мера за имплементацију планских решења.

У Београду, јуна 2022. године

Обрађивачи Просторног плана:


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



ЛУГИНУС а.д.
Директор
др Горан Јововић, дипл. инж. ел.



