



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

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА
БРЗИХ САОБРАЋАЈНИЦА IБ РЕДА НА ПРАВЦИМА
ГОЛУБАЦ-ДОЊИ МИЛАНОВАЦ-БРЗА ПАЛАНКА
И КЛАДОВО-НЕГОТИН**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, март 2023. године

УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора брзих саобраћајница IB реда на правцима Голубац-Доњи Милановац-Брза Паланка и Кладово-Неготин (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана („Службени гласник РС”, број 4/22) и Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана на животну средину („Службени гласник РС”, број 99/21). Обрађивач Просторног плана је Институт за архитектуру и урбанизам Србије, у сарадњи са обрађивачима Идејног пројекта брзе саобраћајнице Грађевински институт Централна путна лабораторија (CPL) ДОО и IPSI Институт ДОО, у складу са Уговором за извршење наведених услуга из марта 2023. године.

Планирање, коришћење, уређење и заштита коридора брзих саобраћајница IB реда на правцима Голубац-Доњи Милановац-Брза Паланка и Кладово-Неготин (у даљем тексту: брзе саобраћајнице) 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 (техничке) 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, односно Подунавља и источне Србије, 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 брзих саобраћајница, које ће представљати део секундарног појаса развоја, на правцу од Голупца ка Доњем Милановцу и Брзој Паланци, као и на правцу од Кладова до Неготина, пружајући боље позиционирање Голупца, насеља у Ђердапској клисури, Кладова и Неготина. Просторним планом ствара се плански основ за његово директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, експропријацију земљишта, прибављање дозвола у складу са законом, односно стварање услова за изградњу брзих саобраћајница.

Просторни план се израђује у складу са Генералним пројектом брзих саобраћајница. Просторни план је 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 брзих саобраћајница 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 брзих саобраћајница.

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 територија општина Голубац, Мајданпек, Кладово и Неготин, кроз које пролази коридор планираних брзих саобраћајница, и то (Табела 1):

- 1) на територији општине Голубац – катастарске општине (3): Голубац, Брњица и Добра;
- 2) на територији општине Мајданпек – катастарске општине (5): Мосна, Мироч, Голубиње, Доњи Милановац и Бољетин;
- 3) на територији општине Кладово – катастарске општине (12): Купузиште, Брза Паланка, Грабовица, Љубичевац, Велесница, Милутиновац, Вајуга, Река, Речица, Кладово, Кладушница и Велика Каменица;
- 4) на територији општине Неготин - катастарске општине (8): Неготин, Видровац, Душановац, Михајловац, Слатина, Милошево, Мала Каменица и Уровица.

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 брзих саобраћајница, бити смањена и одређена границом коридора, односно аналитички одређеним геодетским тачкама.

Просторним планом биће обухваћени:

- 1) коридор планираних брзих саобраћајница на правцима Голубац-Доњи Милановац-Брза Паланка дужине око 89,32 km и Кладово-Неготин дужине око 54,22 km, односно укупне дужине око 143,54 km и ширине од 50 m до 300 m, који обухвата трасу са заштитним појасевима брзих саобраћајница (државног пута); и
- 2) 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 брзим саобраћајницама).

Просторним планом биће сагледана по потреби и зона утицаја коридора брзих саобраћајница на окружење (најближа насеља, инфраструктурни коридори, туристички простори, заштићена подручја природних вредности-Национални парк Ђердап, изворишта водоснабдевања и сл.). Коридор планираних брзих саобраћајница на правцу од Голупца до Брзе Паланке почиње од планиране везе (кружне раскрснице) са државним путем IB реда Пожаревац-Голубац и представља његов наставак, пружа се ка истоку дуж постојећег државног пута IB реда број 34 кроз Ђердапску клисуру све до Доњег Милановца, где излази из клисуре и преко Мосне и Мироча се пружа до Брзе паланке и везе са правцем Кладово Неготин. Правац Кладово-Неготин се пружа од севера ка југу дуж постојећег државног пута IB реда број 35 и завршава се на обилазници Неготина и вези са планираним државним путем IB реда Параћин-Зајечар-Неготин.

Укупна површина прелиминарног обухвата Просторног плана је 1107,75 km². Шире 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 планираног пута на територији ЈЛС, km
Општина Голубац	203,22	34,90
Општина Мајданпек	287,40	41,10
Општина Кладово	335,69	36,50
Општина Неготин	281,44	31,04
Укупно	1107,75	143,54

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 I реда Београд-Пожаревац-Велико-Градиште-Голубац-Доњи Милановац-Ђердап I (Румунија), као једно од планских решења у области путног саобраћаја.

Нацртом Просторног плана Републике Србије од 2021. до 2035. године (који је у процедури доношења), планиране су активности на побољшању повезаности друмског саобраћајног система и корисника, као и изградња и реализација попречних саобраћајних праваца у циљу интеграције појасева развоја. Планиране су активности на брзој саобраћајници Голубац – Доњи Милановац – Брза Паланка (ИБ број 34) и Кладово – Неготин (ИБ број 35).

Регионалним просторним планом Тимочке Крајине („Службени гласник РС”, број 51/11) дефинисане су планске активности развоја саобраћаја као што су: обезбеђење просторних услова за изградњу, реконструкцију, опремање и функционисање државних путева I реда, као и других саобраћајних система, који ће обезбедити квалитетнију приступачност другим деловима Србије и повезивање са Румунијом и Бугарском; повећање саобраћајне доступности и повезаности центара у мрежи насеља међусобно и са зонама привредног развоја, реконструкцијом постојећих и етапном реализацијом планираних државних путева II реда и општинских путева; усклађивање развоја саобраћајне инфраструктуре са планираним процесом урбанизације, развојем урбаних центара и система насеља и ублажавањем демографског пражњења подручја Тимочке крајине и изградња обилазница око општинских центара и достизање адекватне покривености системом јавног линијског аутобуског превоза одговарајућег квалитета у регионалним и општинским центрима.

Регионалним просторним планом за подручје Подунавског и Браничевског управног округа („Службени гласник РС”, број 8/15) планиране су следеће активности: изградња саобраћајног коридора регионалног карактера; подсистеме саобраћајног система треба развијати на такав начин да се омогући одговарајућа доступност свим деловима подручја, у складу са плановима вишег реда; унапређења функционалне друмске и железничке саобраћајне инфраструктуре, која ће омогућити ефикасно повезивање са осталом мрежом путева и пруга магистралног и регионалног карактера, као и са европском мрежом; довођење свих ДП I и II реда (рехабилитацијом, реконструкцијом и изградњом) у стање које омогућава брзе и ефикасне услуге; унапређење и развој мреже општинских путева кроз изградњу, реконструкцију и даљу модернизацију коловоза; стандардизација и модернизација техничких елемената, сигнализације и режима путног саобраћаја.

Прелиминарна граница Просторног плана се преклапа или тангира друге просторне планове подручја посебне намене, без значајнијег утицаја на саму посебну намену. **Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута IБ реда, аутопут Е-75 Београд-Ниш (петља „Пожаревац”) – Пожаревац (обилазница) – Велико Градиште – Голубац** („Службени гласник РС”, број 7/21) дефинише да се развој саобраћајне инфраструктуре заснива на вези државног пута са окружењем, која ће се остваривати путем раскрсница, петљи и денивелисаних укрштања. Основни критеријуми за планирање веза

државног пута су обезбеђење веза с постојећим путевима на местима укрштања и са саобраћајно најфреквентнијим путевима II реда или јавним општинским путевима и обезбеђење везе са градским и општинским центрима у окружењу коридора, по могућности на месту постојећих укрштања са правцима главних градских - насељских саобраћајница.

Просторни план подручја посебне намене НП „Ђердап” („Службени гласник РС”, број 117/22) дефинише развој саобраћајне инфраструктуре усмерен ка стварању услова за безбедно и функционално одвијање различитих видова саобраћаја у складу са прописаним режимима заштите и мерама заштите природних вредности и културних добара. Планирани развој саобраћајне инфраструктуре обухвата: осавремењавање и рехабилитацију постојећих државних путева првог и другог реда; активности на брзој саобраћајници на траси Пожаревац - Голубац - (ИБ број 34) – веза са државним путем IA број 1 (ИБ број 33); активности на брзој саобраћајници Голубац – Доњи Милановац – Брза Паланка (ИБ број 34) и Кладово – Неготин (ИБ број 35); планирано је одржавање постојећих и развој нових општинских путева, доградња мреже општинских путева ради изградње недостајућих деоница општинских панорамских путева као и реконструкција постојећих путева.

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): ИБ-33 (веза са државним путем А1 – Пожаревац – Кучево – Мајданпек – Неготин – државна граница са Бугарском (гранични прелаз Мокрање)); ИБ-34 (Пожаревац – Велико Градиште – Голубац – Доњи Милановац – Поречки мост – веза са државним путем 35); ИБ-35 (државна граница са Румунијом (гранични прелаз Ђердап) – Кладово – Неготин – Зајечар – Књажевац – Сврљиг – Ниш – Мерошина – Прокупље – Куршумлија – Подујево – Приштина – Липљан – Штимље – Сува Река – Призрен – државна граница са Албанијом (гранични прелаз Врбница)); ПА-162 (Велико Градиште – Макце – Божевац – Рановац – Петровац на Млави – Тановац – Дубница – Свилајнац); ПА-163 (Голубац – Зеленик – Љешница), ПА-164 (Доњи Милановац – Мајданпек – Дебели Луг – Јасиково – Жагубица); ПА-165 (Поречки мост – Клокочевац – Милошева Кула – Заграђе – Рготина – Вражогрнац – Зајечар – Звездан); ПА-167 (Кладово – Корбово – Милутиновац); ПА-168 (веза са државним путем 35 – Душановац – државна граница са Румунијом (гранични прелаз Кусјак)); ПА-169 (веза са државним путем 33 – Вељково – Шипиково – Зајечар – Леновац – Бучје); ПБ-374 (Браничево – Миљевић – Зеленик); ПБ-375 (Берање – Средњево – Миљевић); ПБ-376 (Малешево – Ракова Бара – Турија); ПБ-396 (Поречки мост – Брза Паланка); ПБ-397 (Слатина – Штубик); ПБ-398 (Лука – Салаш – Брусник – Речка – Неготин); ПБ-399 (Плавна – Поповица – Сиколе – Салаш); и ПБ-400 (Неготин – Радујевац – Прахово – Самариновац – веза са државним путем 168).

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. Трасе далековода које се налазе у обухвату Просторног плана су: далековод ТЕ Дрмно сабирнице 400 kV – ХЕ Ђердап 400 kV и далековод ХЕ Ђердап сабирнице 400 kV – ТС Бор 2 сабирнице 400 kV.

У обухвату Просторног плана планирани су доводно-разводни гасоводи високог притиска.

Према подацима Пописа становништва 2011. на подручју Просторног плана живело је 41270 становника у 28 насеља, односно 28 катастарских општина.

На основу Уредбе о утврђивању јединствене листе неразвијености региона и јединица локалне самоуправе за 2014. годину („Службени гласник РС”, број 104/14) Мајдапек спада у другу групу јединица локалне самоуправе чији је степен развијености у распону од 80% до 100% републичког просека, Неготин и Кладово налазе се у трећој групи јединица локалне самоуправе чији је степен развијености у распону од 60% до 80% републичког просека, док Голубац спада у четврту групу чији је степен развијености испод 60% републичког просека.

Најзначајније геоморфолошко обележје на подручју Просторног плана представља Ђердапска клисура дужине око 100 km, од Голубачке тврђаве до острва Гура Ваи код Сипа, као композитна (са четири сужења и три котлинска проширења), полигенетска, полифазна и антецедентна долина. На кречњачким теренима присутни су облици крашког и флувиокрашког рељефа (увале, вртаче, суве и понорске следе долине, прерасти, пећине, бигрени водопади). Мирочка површ са бројним вртачама које терену дају богињав изглед, увалама, сплетовима карстификованих долина и пећинама, представља један од најизразитијих крашких предела Србије.

Речни токови представљени су водотоцима првог (Дунав, Јасеничка река и Поречка река) и другог реда (Слатинска река, Дупљанска река, Ваља Маре, Замна). Поред Дунава, најзначајнија хидрографска карактеристика Планског подручја је Ђердапско језеро, вештачко акумулационо језеро на Дунаву, формирано за потребе функционисања ХЕ „Ђердап 1” и „Ђердап 2”.

У геолошкој грађи терена учествују: прекамбријски амфиболити (најстарије стене); палеозојске стене представљене доњокамбријским магматско-седиментним стенама, ордовицијумским шкљацима, морским и континенталним наслагама карбонске старости и пермским црвеним пешчарима и спилитима; јурски кречњаци, лапорци и рожнаци; доњокредни глинци, лапорци, пешчари и кречњаци; горњокредни конгломератни кречњаци, пешчари и глинци.

У обухвату планског подручја налази се заштићено подручје Националног парка „Ђердап” са вишеструким националним и међународним значајем, обухвата EMERALD, Рамсарско, ИВА, ИРА и РВА подручје, налази се на Прелиминарној листи за Светску културну и природну баштину(UNESCO) и на листи карпатских подручја (Оквирна конвенција о заштити и одрживом развоју Карпата, BioREGIO Carpathians пројекат и друго) и планирано је за резерватбиосфере (MaB). Подручје Националног парка Ђердап и његовог ширег окружења, проглашено је за први геопарк у Републици Србији 2020. године, под именом УНЕСКО Геопарк Ђердап (Djerdap UNESCO Global Geopark1), чиме је постало део Светске мреже геопаркова.

Подручје Просторног плана карактерише велики број непокретних културних добара, од којих се према значају издвајају непокретна културна добра од изузетног значаја: „Голубачка тврђава” и археолошко налазиште „Лепенски Вир”; и непокрено културно добро од великог значаја „Фетислам”.

3.2. Начин коришћења простора

На подручју Просторног плана доминирају шуме, шумско земљиште са око 61% површине, затим пољопривредно земљиште и други вегетацијом обрасти терени са око 29% површине, водно земљиште заузима око 7% површине, док насеља и други антропогени терени у функцији насеља и инфраструктуре заузимају свега око 3% површина.

Подручје Просторног плана обухвата делове локалних самоуправа који су покривени просторним плановима општина/градова, и то: Просторни план општине Голубац („Службени лист општине Голубац“, број 3/11), Просторни план општине Мајданпек („Службени лист општине Мајданпек“, број 9/12), Просторни план општине Кладово („Службени лист општине

Кладово“, број 1/12) и Просторни план општине Неготин („Службени лист општине Неготин“ број 16/11).

4. ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Изградња брзих саобраћајница директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела Подунавља и источне Србије, односно Подунавског, Браничевског и Борског управног округа и јединица локалне самоуправе које се непосредно везују за овај коридор, у првом реду њиховој саобраћајној и привредној интеграцији са укупним простором Србије. Допринеће и привредном развоју и интеграцији других делова Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Поморавља и Тимочке крајине. Подручје Просторног плана повезује урбана подручја Голупца, Доњег Милановца, Кладова и Неготина и повезује га са урбаним подручјима Пожареваца, Бора, Зајечара и даље посредно са другим урбаним подручјима. Уз друге мере и програме, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Услов за остваривање тог циља, односно за постизање већих позитивних ефеката утицаја инфраструктурног коридора на шире окружење, јесте изградња предметних деоница брзих саобраћајница, као и попречних саобраћајних праваца које простор у обухвату Просторног плана повезују са Подунавским, Поморавским, Зајечарским и даље Нишавским, Јужнобанатским и другим управним окрузима.

Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији Просторног плана Републике Србије и стратешком приоритету јачања веза и повезивања Коридора X (аутопут А1, Е-75 и Коридора VII (река Дунав), као примарних појасева развоја, са другим примарним и секундарним појасевима развоја.

Изградња, опремање и уређење инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција градова Пожаревац, Бор, Зајечар и већег броја осталих градова и општина, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије. Брза саобраћајница ће представљати део секундарног појаса развоја, у продужетку Дунавског појаса (коридора VII) ка источној Србији, и омогућиће боље позиционирање насеља у коридору, као и просторну интеграцију више примарних и секундарних појасева развоја.

Израда Просторног плана и концепција изградње и развоја брзих саобраћајница 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 акцидената у коридору.

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

- афирмација и доследна подршка политици полицентризма и децентрализације, уз истовремену функционално-развојну интеграцију јединица локалне самоуправе у непосредном окружењу коридора;
- интеррегионално и трансдржавно функционално повезивање регионалних и локалних јединица;
- унапређење саобраћајне доступности као доминантан фактор искоришћења територијалних потенцијала и уравнотеженог развоја;
- јачање конкурентности, што подразумева јачање и функционално профилисање слабо развијених подручја;
- активна имплементација политике учешће јавности у поступку израде и доношења Просторног плана, а нарочито у погледу утицаја на избор појединих планских решења, као и већа транспарентност код одлучивања;
- обезбедити могућност решавања одређеног проблема на више нивоа одлучивања, односно на оном нивоу одлучивања који ће обезбедити највећу ефикасност;
- стриктно поштовање заштите јавног интереса, јавних добара и јавног простора;
- развој јавно-приватног партнерства, посебно у погледу изградње и коришћења пратећих садржаја за потребе корисника пута на коридору;
- сагледавање економске исплативости кроз израду студије оправданости;
- обезбеђење безбедности свих корисника 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 брзих саобраћајница (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 измештање;

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 брзих саобраћајница и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора одређивањем оптималних локација денivelисаних укрштаја;
- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја пута;
- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута – паркиралишта и одморишта;
- усклађивање положаја брзих саобраћајница и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (железничке пруге, 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 брзих саобраћајница 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 брзих саобраћајница 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 брзих саобраћајница 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, комфора корисника пута и комфора корисника пратећих садржаја, уз уравнотеженост и равномерност размештаја функција на целој деоници пута, као и поштовању оптималних функционалних растојања између пратећих објеката.

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 предметних праваца Голубац-Доњи Милановац-Брза Паланка и Кладово-Неготин са планираним деоницама брзих саобраћајница ИБ реда Пожаревац-Голубац и Параћин-Неготин, чиме ће се заокружити јединствени систем брзих саобраћајница ИБ реда који интегрише простор Подунавља (Ђердапске клисуре) и источне Србије (дела Тимочке крајине), те га повезује са коридором X (државни пут IA реда A1, аутопут E-75), Поморављем и централном Србијом. Поред бољег повезивања са непосредним, ширим и међународним окружењем, најзначајнији интратергионални ефекти реализације брзих саобраћајница огледају се у побољшању регионалне позиције у домену приступачности и у саобраћајном растеређењу урбаних подручја (обилазнице око насеља).

Коридор брзих саобраћајница на правцу од Голупца до Брзе Паланке почиње од везе (кружне раскрснице) са планираним државним путем ИБ реда Пожаревац-Голубац (представља његов наставак) и постојећим државним путем ПА реда број 163, пружа се ка истоку заобилазећи са јужне стране насеље Голубац и Голубачку тврђаву и улази у Ђердапску клисуру. Кроз клисуру се коридор пружа дуж постојећег државног пута ИБ реда број 34 све до Доњег Милановца, са планираним решењем које подразумева реконструкцију и проширење постојећег пута. За део коридора од засеока Добра и брда Кожица до насеља и планиране везе Бољетин дефинисан је и алтернативни брдски коридор брзе саобраћајнице, који ће бити предмет додатних анализа и вредновања у току израде Просторног плана и Идејног пројекта брзих саобраћајница. Од Доњег Милановца коридор напушта Ђердапску клисуру и пружа се новопланираном трасом преко Мосне и Мироча до Брзе паланке и везе са планираним правцем Кладово Неготин. Од Брзе Паланке један крак коридора се пружа новопланираном трасом ка северу, западно од постојећег државног пута ИБ реда број 35 све до Кладова. Други крак

коридора се пружа од Брзе Паланке ка југу трасом постојећег државног пута IB реда број 35, са планираним решењем које подразумева реконструкцију и проширење постојећег пута, до Неготина (обилазница) и везе са планираном деоницом државног пута IB реда Параћин-Неготин.

На подручју Просторног плана, за читаву трасу брзих саобраћајница, планира се и пројектује траса пута за рачунску брзину од 80 km/h (у брдском терену) до 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 1x3-4 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 5,50 m.

Наведени технички елементи планираних брзих саобраћајница биће предмет анализе и могу бити промењени током израде Просторног плана и идејног решења (Идејног пројекта).

Предметна деоница пута се 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 1. "Посебна намена простора", дат је предлог планираних/потенцијалних петљи (денивелисаних раскрсница) и прикључака, 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 брзих саобраћајница.

С обзиром на ограничења, захтеве и утицај на простор (и мрежу саобраћајница нижег реда) које за собом повлачи изградња предметних брзих саобраћајница резервисаних 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 брзих саобраћајница

Коридор планираних брзих саобраћајница се пружа кроз различите облике рељефа (клинсура, брдовито и равничарско земљиште).

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, сервисних саобраћајница и пратећих садржаја. Појас пута се утврђује као земљиште јавне намене и има просечну 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. Граница појаса контролисане изградње ће бити и граница Просторног плана

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, сервисних саобраћајница 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, пољопривредно и водно 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 сnose 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 брзих саобраћајница. 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 секундарног појаса развоја, повезаног са примарним великоморавским појасом развоја (коридор X);
- установљавање зона заштите и успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору пута, са циљем спречавања конфликта у простору, могућих последица акцидента на путу и негативних утицаја на окружење (посебно Национални парк Ђердап, као и делове 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 растеређење дела постојеће путне мреже и грађевинских подручја насеља;
- развојно-пропулзивна улога на развој и уређење мреже/системе 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 помаже 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 насеља и могућност просторне интеграције примарних и секундарних појасева развоја

У Београду, марта 2023. године

Обрађивач Просторног плана:

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