



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

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ
СТАЛАЋ – КРАЉЕВО**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, септембар 2023. године

УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Сталаћ – Краљево (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Сталаћ – Краљево („Службени гласник РС”, број 58/23). Саставни део Одлуке о изради Просторног плана јесте и Одлука о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Сталаћ – Краљево на животну средину („Службени гласник РС”, број 48/23).

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, 52/21 и 63/2023), 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 регионалне железничке пруге број 213 Сталаћ – Краљево – Пожега на деоници Сталаћ – Краљево која повезује магистралну пругу бр. 109 (Е-85 Лапово – Крагујевац – Краљево – Косово Поље – Ђенерал Јанковић – граница Северне Македоније) са магистралном пругом бр. 102 (Е-85 и Е-70 Београд – Ниш – Прешево – граница Северне Македоније) у коридору Х, а у Пожеги и са магистралном пругом бр. 108 (Е-79 Београд – Ресник – Пожега – Врбница – граница Црне Горе), утицаће на квалитет приступачности централних делова територије 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 реконструкција, електрификација и модернизација железничке пруге на деоници Сталаћ – Краљево дужине око 72 km, за брзине до 120 km/h.

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 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 градова Крушевац и Краљево и општина Ћићевац, Трстеник и Врњачка Бања, и то (Табела 1):

- 1) на територији општине Ћићевац обухвата целе катастарске општине: Мрзеница, Град Сталаћ и Сталаћ;
- 2) на територији града Крушевац обухвата целе катастарске општине: Глободер, Мачковац, Пепељевац, Читлук, Лазарица, Крушевац, Бивоље, Дедина и Макрешане;
- 3) на територији општине Трстеник обухвата целе катастарске општине: Трстеник, Чаири, Озаци, Доњи Рибник, Горњи Рибник, Почековина, Стари Трстеник, Стопања и Бресно Поље;
- 4) на територији општине Врњачка Бања обухвата целе катастарске општине: Вранеша, Подунавци, Грачац, Ново Село, Врњачка Бања, Руђинци и Штулац;
- 5) на територији града Краљево обухвата целе катастарске општине: Краљево, Ратина, Заклопача и Врба.

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 бр. 213 Сталаћ – Краљево – Пожега, деоница Сталаћ – Краљево укупне дужине око 72 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, 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 планиране девијације које одступају од постојеће трасе 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 прелиминарна површина Просторног плана је око 375 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)
Општина Ћићевац	39,6	4,6
Град Крушевац	95,7	22,1
Општина Трстеник	60,5	18,7
Општина Врњачка Бања	131,6	15,1
Град Краљево	47,3	11,1
Укупно	374,7	71,6

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 Крушевац и Краљево појављују као урбани центри државног 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. Планирана је ревитализација и модернизација једноколосечне пруга Сталаћ – Краљево – Пожега.

2.2. Уредба о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа („Службени гласник РС”, број 39/14)

Регионалним просторним планом за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа у развоју железничког саобраћаја у приоритетна планска решења сврстана је ревитализација и модернизација једноколосечне пруга Сталаћ – Краљево – Пожега.

2.3. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате - Прељина („Службени гласник РС”, број 10/20)

Подручје Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-761, деоница Појате - Прељина преклапа се у целости са обухватом овог планског документа.

Траса железничке пруге бр. 213 Сталаћ – Краљево – Пожега, деоница Сталаћ – Краљево углавном је паралелна и јако близу државном путу Iа реда Појате–Крушевац–Краљево–Прељина, нарочито на делу Сталаћа и Краљева.

2.7. 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, на остале магистралне пруге, регионалне и локалне пруге.

Планирано је да регионалне пруге у Републици Србији имају следеће техничко–технолошке перформансе:

- 1) товарни профил GB, с тим да је могуће да се задржи постојећи товарни профил GA до реконструкције или модернизације пруге;
- 2) осовинско оптерећење 22,5 тона/осовини, с тим да је могуће да се задржи постојеће стање до реконструкције или модернизације;
- 3) брзина на прузи до 120 km/h, с тим да је могуће да се задржи постојеће стање до реконструкције или модернизације;
- 4) дужина возова 500 m, с тим да је могуће да се задржи постојеће стање до реконструкције или модернизације.

Полазећи од дефинисаних техничко-технолошких перформанси, Националним програмом предвиђено је да регионалне пруге имају следећу железничку инфраструктуру:

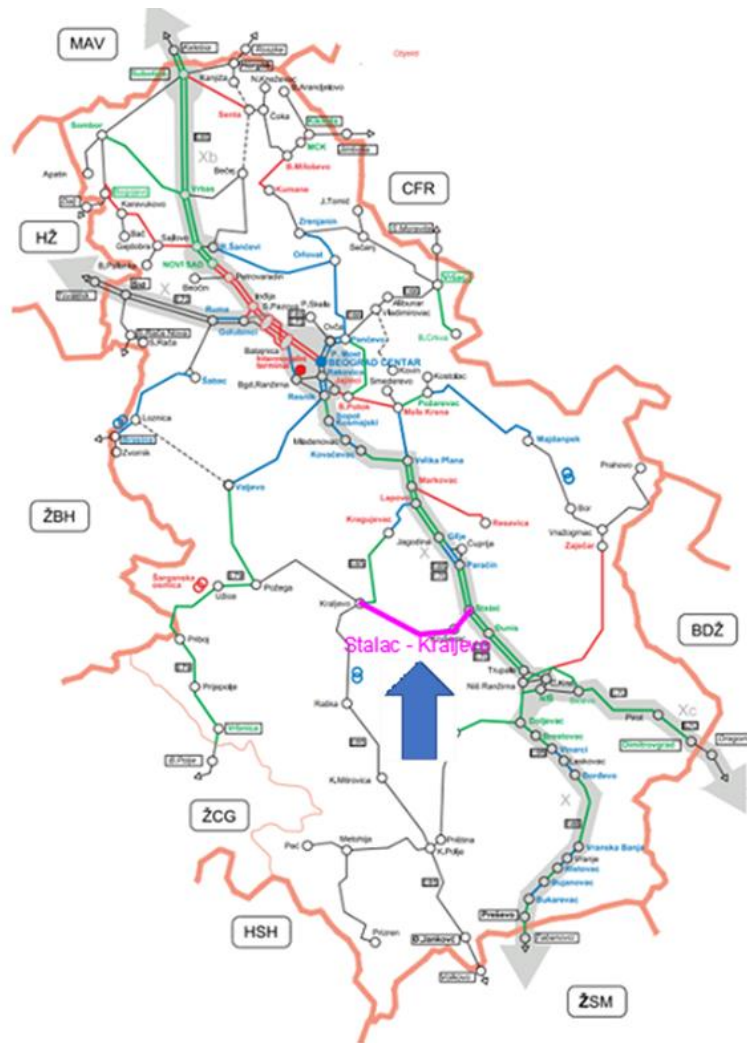
- 1) један пружни колосек;
- 2) колосеке са уграђеним шинама и скретницама типа UIC-49 на бетонским праговима са еластичним причврстним прибором, с тим да је могуће да се задржи постојеће стање, као и санација ради обнове колосека половним колосечним материјалом са магистралних пруга;
- 3) нова електронска сигнално-сигурносна постројења, која омогућавају укључивање у електронску телекоманду саобраћаја (линијским поставницама). 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 каблови и електронски телекомуникациони системи, с тим да се задржава постојеће стање до реконструкције или модернизације пруге;
- 5) стабилна постројења електричне вуче (СПЕВ), система 25 kV 50 Hz, уграђују се на пругама где и када је то инвестиционо оправдано.

3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

3.1. Опис постојећег стања

Дужина деонице Сталаћ – Краљево постојеће железничке пруге бр. 213 Сталаћ – Краљево – Пожега је око 72,0 km (Слика 1). Изграђена је као неелектрифицирана једноколосечна пруга. Пројектована је за брзине од 60 km/h на поддеоници Сталаћ – Крушевац и 90 km/h на поддеоници Сталаћ – Крушевац, али је током експлоатације брзина редукована до 30 km/h на поддеоници Сталаћ – Крушевац и на 25 km/h на поддеоници Крушевац – Краљево, са тренутно дозвољеном оперативном брзином до 40 km/h. На 8 места је брзина редукована на свега 20 km/h из безбедносних разлога. Минимални радијус хоризонталне кривине је 200 m.

Железничка пруга се налази на равном долинском терену, изузев првих 8 km од Сталаћа где се пружа преко стрмог терена западне стране Сталаћке клисуре.



Слика 1: Положај деонице пруге Сталаћ – Краљево

На предметној деоници постоји 22 сервисна пункта (10 станица и 12 стајалишних места). Само је железничка станица у Краљево чворна и дистрибутивна станица са великим протоком путника и терета. Електрифициране су само железничке станице у Краљево и Сталаћу (ван обухвата овог планског документа).

На деоници Сталаћ – Краљево постоји 67 укрштаја у нивоу, од којих је већина небезбедна или обезбеђена само саобраћајним знацима упозорења (без баријера и светлосне сигнализације). Два укрштаја (на поддеоници Краљево – Врњачка Бања) су обезбеђена баријерама и светлосном сигнализацијом, два са баријерама и саобраћајним знацима упозорења, а шест укрштаја који су обезбеђени баријерама и саобраћајним знацима упозорења немају посаду. Одлика ових укрштаја је да су на малој међусобној дистанци. Поред тога, велики је број нерегулисаних прелаза, претежно пешачких. Све се то одражава на развој железничког саобраћаја.

Растојање између железничке пруге и паралелног државног пута ИБ 23 Сталаћ – Краљево је кратко на најдужем делу деонице. Ова чињеница доприноси небезбедним условима за учеснике у саобраћају због неодговарајуће видне удаљености за саобраћај који се приближава, у комбинацији са непостојањем наменских трака за скретање за кориснике који желе да пређу железничку пругу.

Систем сигнализације и безбедности пруге Сталаћ-Краљево не састоји се од функционалних сигнално-телекомуникационих уређаја, осим у станицама Трстеник и Крушевац где су сигнално-безбедносни системи типа СпДрС-64-ЈЖ уграђени по лиценци „СИЕМЕНС АГ“ пре 55 година.

На деоници Сталаћ – Краљево нема тунела. Мостови су изграђени давне 1910. године за уски колосек. Мостови који се данас налазе на овој деоници датирани су из 1950-их година када је пројектована и изграђена пруга нормалног колосека. Постојећи објекти имају проблеме у погледу екстензивне корозије (челични мостови), стање камених и бетонских мостова је умерено и уочени су проблеми у погледу продирања воде.¹

Путну мрежу на подручју Просторног плана чине следећи државни путеви (ДП): ДП ИБ-22 (Београд - Љиг - Горњи Милановац - Прелјина - Краљево - Рашка - Нови Пазар -Рибариће - државна граница са Црном Гором, гранични прелаз Мехов Крш); ДП ИБ-23 (Појате - Крушевац - Краљево - Прелјина - Чачак - Пожега - Ужице - Чајетина - Нова Варош - Пријеполје - државна граница са Црном Гором, гранични прелаз Гостун); ДП ИБ-24 (Баточина - Крагујевац - Краљево); ДП ИБ-38 (Крушевац (Макрешане) - Блаце - Белољин); ДП ПА-179 (Прањани - Трбушани - Љубић - Чачак - Дракчићи - Краљево); ДП ПА-183 (Крагујевац - Горња Сабанта - Рековац - Белушић - Јасика - веза са државним путем 23); ДП ПА-187 (Витановац - Угљарево - Велика Дренова - Јасика - Варварин - Мијатовац); ДП ПА-188 (Рековац - Превешт - Грабовац - Трстеник); ДП ПА-189 (веза са државним путем 158 - Бресје - Лоћика - Белушић - Опарић - Велика Дренова - Стопања); ДП ПА-207 (Биљановац - Јошаничка Бања - Грчак - Александровац - Крушевац (Кошеви)); ДП ПА-208 (Врњци - Врњачка Бања - Гоч - Станишинци - Грчак - Брус - Разбојна); ДП ПА-209 (Краљево (Ратина) - Брезна - Гоч); ДП ПА-211 (Стопања - Витково - Брус - Брзеће - Копаник); ДП ПА-215 (Крушевац - Ђунис - Делиград); ДП ИБ-410 (Краљево - Матарушка Бања - веза са државним путем 22); ДП ИБ-411 (Угљарево - Врњци - Ново Село - Гоч) и ДП ИБ-415 (Крушевац - Велики Јастребац - Мала Плана - Прокупље). Стање повезаности подручја Просторног плана са окружењем преко постојеће мреже путева је задовољавајуће.

Делом подручја Просторног плана пролази и магистрална једноколосечна неелектрифицирана железничка пруга Лапово - Крагујевац - Краљево - Генерал Јанковић - Државна граница са Републиком Македонијом, као и траса магистралне пруге Београд - Ниш.

Електроенергетску мрежу чине постојећи далеководи и трафостанице јачине 200kV и 110kV, а у плану је изградња далековода и трафостаница јачине 400 kV и 110 kV.

На подручју Плана налази се гасоводна мрежа високог притиска РГ 09-04 и РГ 08-02.

Подручје Просторног плана простире се на деловима територије града Крушевца, општина Тићевац и Трстеник (Расински управни округ) и града Краљева и општине Врњачка Бања (Рашки управни округ). Обухвата 32 целе катастарске општине у којима према последњем Попису живи око 170 хиљада становника (2022).

Од већих водотока, траса пруге укршта се са Јужном Моравом, Расином и Ибром, а од мањих са водотоком Пепељуша. Подручјем плана протичу Западна Морава, Рибница и Ковачки поток а мањим делом и 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, издваја се Специјални резерват природе Осредак на обалама Западне Мораве, 14 km северозападно од Крушевца и 20 km источно од Трстеника, у селима Бела Вода, Кукљин, Глободер и Бресно Поље. Заштићено подручје Специјалног резервата природе „Осредак” налази се на удаљености од 530 m од железничке пруге Сталаћ – Краљево и стога се не преклапа са коридором железничке пруге. Еколошки значајно подручје „Мојсињске планине и Сталаћка клисура реке Јужне Мораве” припада еколошкој мрежи Републике Србије, као и ИВА подручје (еколошка мрежа Гоч-Жељин).

¹ Draft Feasibility Study Report, Orient/East-Med Corridor, Stalać – Kraljevo Route 11 Railway Section, Feasibility Study, ESIA, Preliminary Design and Tender Documents WB25-SRB-TRA-01, Western Balkans Investment Framework, Infrastructure Project Facility Technical Assistance 10 (IPF10) AA-010071-001, August 2023

Заштићено је 41 непокретно културно добро (НКД), и то на територији: општине Ћићевац 6 НКД од изузетног значаја, града Крушевца 7 НКД од којих једно НКД од изузетног значаја и једно НКД од великог значаја, општине Трстеник 4 НКД од којих једно НКД од великог значаја, општине Врњачке Бања 10 НКД од тога два НКД од великог значаја, док је на територији града Краљева 14 НКД од тога једно НКД од изузетног значаја и два НКД од великог значаја

3.2. Начин коришћења простора

На подручју Просторног плана доминира пољопривредно земљиште са око 16.158 ha (43%), затим шумско земљиште са око 15.535 ha (42%), антропогени терени у функцији насеља заузимају око 5.391 ha (14%), док водно земљиште заузима око 386 ha (1%) територије.

Основна ограничења у простору представљају укрштаји и паралелно пружање са постојећом саобраћајном инфраструктуром. На урбаном подручју Краљева, Крушевца, Трстеника и Врњачке Бање то се 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 локалним и 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

Реконструкција и модернизација железничке инфраструктуре регионалне железничке пруге број 213 Сталаћ – Краљево – Пожега на деоници Сталаћ – Краљево директно ће допринети квалитету приступачности, нивоу конкурентности и динамичнијем развоју централних делова територије Републике Србије.

На подручју Просторног плана налазе се урбани центри Крушевац и Краљево који имају функцију државних центара националног значаја², односно урбано подручје урбаних центара у долини Западне Мораве (Крушевац и Краљево, заједно са Чачком и Ужицем)³. Обухваћени су Врњачка Бања и Трстеник урбани центри локалног значаја. Краљево и Крушевац су сврстани у секундарне градске туристичке центре националног значаја са претежно целогодишњом понудом и улогом лидера примарних и секундарних туристичких простора. Врњачка Бања је примарни бањски центар изразитијег националног и перспективно међународног значаја са целогодишњом понудом⁴. Функције и значај центара у примарним појасевима развоја (западноморавски појас – на правцу дуж Западне Мораве, од Ужица ка Чачку, Краљеву, Крушевцу и Коридору X и крагујевачки појас – на правцу од Баточине/Лапова ка Крагујевцу и Краљеву) и секундарном појасу развоја (ибарски појас – на правцу од Краљева ка Рашкој, Новом Пазару и Приштини)⁵ условљене су оствареним квалитетом саобраћајне инфраструктуре и повезаности са окружењем.

² Просторни план Републике Србије од 2010. до 2020. године (Службени гласник РС, број 88/10)

³ Нацрт Просторног плана Републике Србије до 2035. године, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, 2023.

⁴ Ибид.

⁵ Ибид.

Реконструкција и модернизација регионалне железничке пруге број 213 Сталаћ – Краљево – Пожега на деоници Сталаћ – Краљево која повезује магистралну пругу бр. 109 (Е-85 Лапово – Крагујевац – Краљево – Косово Поље – Ђенерал Јанковић – граница Северне Македоније) са магистралном пругом бр. 102 (Е-85 и Е-70 Београд – Ниш – Прешево – граница Северне Македоније) у коридору Х, а у Пожеги и са магистралном пругом бр. 108 (Е-79 Београд – Ресник – Пожега – Врбница – граница Црне Горе), допринеће вишем квалитету приступачности централних делова територије Републике Србије и остварити позитивне ефекте на подизање нивоа њене територијалне конкурентности, а самим тим и на динамику будућег развоја. Реконструкцијом и модернизацијом елемената железничке инфраструктуре, као и модернизацијом, реконструкцијом и доградњом железничких станица оствариће се нови квалитет саобраћајних функција и услови за равномернију расподелу између путног и железничког саобраћаја на предметној деоници пруге. 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 реконструкције и модернизације 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 и регионалним 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 реконструкцијом и модернизацијом железничке пруге и одвијањем саобраћаја, као и функционисањем других инфраструктурних система у коридору. Примена принципа мора предупредити или ублажити различите врсте штетних утицаја по животну средину, првенствено у погледу спречавања буке у насељима и смањивања могућих штетних утицаја на животну средину приликом акцидената у коридору.

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

- обезбеђење просторних услова за реконструкцију и модернизацију регионалне железничке пруге број 213 Сталаћ – Краљево – Пожега на деоници Сталаћ – Краљево за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и за брзине до 80 km/h на поддеоници од Сталаћа до Крушевца и за брзине до 120 km/h на поддеоници од Крушевца до Краљева;
- 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 урбаног 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 реконструкције и модернизације регионалне железничке пруге број 213 Сталаћ – Краљево – Пожега на деоници Сталаћ – Краљево у складу са 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 реконструкцију, модернизацију и функционисање деоница постојеће железничке пруге и елемената железничке инфраструктуре који се задржавају;
- резервисање простора за реализацију девијација железничке пруге које одступају од постојеће трасе;
- 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 девијација железничке пруге и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (путне, водопривреде, енергетске и телекомуникационе инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- опредељивање оптималних локација укрштања трасе железничке пруге са мрежом државних и општинских путева, као и са еколошким коридорима у окружењу коридора;
- 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 девијација 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
- регулациона разрада планских решења и утврђивање смерница Просторног плана за директно спровођење, на основу којих се могу издати локацијски услови за девијације и објекте који одступају од постојеће трасе железничке пруге, а за које је урађена техничка документација на нивоу идејног решења.

5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА

5.1. Концепција техничког решења

Основна концепција реконструкције и модернизације регионалне железничке пруге број 213 Сталаћ – Краљево – Пожега на деоници Сталаћ – Краљево је припрема побољшане трасе, са следећим захтевима везаним за геометрију:

- пројектна брзина од 80 km/h на подеоници Сталаћ – Крушевац и до 120 km/h (где је то могуће) на поддеоници Крушевац – Краљево;
- минимизирање постојећих померања железничке пруге, односно задржавање побољшане трасе пруге што ближе постојећој траси;

- рехабилитација/модификација постојећих железничких станица и распоред колосека (функционални профил сваке станице, дизајн колосека, перона, скретница, прелаза), тако да се испуне одговарајући захтеви који произилазе из Техничких спецификација за интероперабилност (ТСИ) и националних стандарда;
- решавање питања необезбеђених, постојећих железничких пружних прелаза са локалном путном мрежом.

Технички параметри за реконструкцију деонице пруге Сталаћ – Краљево, који се разрађују кроз Идејно решење, приказани су у Табели 2.

Табла 2: Технички параметри за модернизацију и реконструкцију деонице железничке пруге Сталаћ – Краљево⁶

1	Пројектна брзина	80 km/h – 120 km/h
2	Максималан нагиб	150 mm - 140 mm
3	Минимални полупречник хоризонталне кривине	R=300 m - R= 680 (700) m
4	Нагиб прелазне рампе	1 : 640 - 1: 960
5	Минимална дужина хоризонталне прелазне криве (заобљена)	L=100 m - L=145 (140) m
6	Минимална дужина хоризонталне тангенте између кривина	32 m
7	Максимални уздужни нагиб – отворена пруга	25‰
8	Максимални уздужни нагиб – станица	1‰
9	Нормална вредност радијуса вертикалне кривине	2.560 m – 5.760 m
11	Минимална дужина вертикалне кривине	20 m
12	Максимални нагиб нивелете	12.5‰
13	Максимални нагиб нивелете у станицама	1‰
14	Размак колосека на отвореној прузи	4.5 m
15	Ширина планума	6.0 m
16	Размак колосека у станици	4.75 m
17	Ширина путничке платформе (бочне и средње)	2.5 m, 3.3 m

Од укупно двадесетдве (22) железничке станице и стајалишта предлаже се задржавање четири станице (Крушевац, Трстеник, Краљево и Врњачка Бања), трансформација пет станица у стајалишна места и задржавање 7 стајалишних места.⁷

Нови телекомуникациони систем на прузи Сталаћ – Краљево биће пројектован у складу са стандардима ЕУ које су поставили ЕРА (Агенција Европске уније за железнице), Европски комитет за електротехничку стандардизацију (ЦЕНЕЛЕЦ), Европски институт за стандарде за телекомуникације (ЕТСИ), Међународна електротехничка комисија (ИЕЦ) и Међународна унија за телекомуникације (ИТУ).

Предвиђена је електрификација једноколосечне пруге системом наизменичне струје 25 kV, 50 Hz, по важећим стандардима.

⁶ Draft Feasibility Study Report, Orient/East-Med Corridor, Stalac – Kraljevo Route 11 Railway Section, Feasibility Study, ESIA, Preliminary Design and Tender Documents WB25-SRB-TRA-01, Western Balkans Investment Framework, Infrastructure Project Facility Technical Assistance 10 (IPF10) AA-010071-001, August 2023

⁷ Ибид.

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 реконструкција и модернизација регионалне железничке пруге број 213 Сталаћ – Краљево – Пожега на деоници Сталаћ – Краљево.

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 реконструкције 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 реконструкцији и модернизацији регионалне железничке пруге број 213 Сталаћ – Краљево – Пожега на деоници Сталаћ – Краљево за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и брзину до 80 km/h на подеоници Сталаћ – Крушевац и до 120 km/h (где је то могуће) на поддеоници Крушевац – Краљево ;
- 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 реконструкције и модернизације железничке пруге и омогућава прецизније дефинисање динамике реализације, као и утврђивање приоритета у реализацији пројекта и мера за имплементацију планских решења.

У Београду, септембар 2023. године

Обрађивач Просторног плана:

Институт за архитектуру и урбанизам Србије

Директор

др Саша Милијић, научни саветник

