

**ИЗВЕШТАЈ О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА  
ПРОСТОРНОГ ПЛАНА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**



РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
Агенција за просторно планирање и урбанизам Републике Србије

**ИЗВЕШТАЈ О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА  
ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ  
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА БЕОГРАД–ЈУЖНИ ЈАДРАН,  
ДЕОНИЦА ПОЖЕГА-БОЉАРЕ (ГРАНИЦА СА ЦРНОМ ГОРОМ)  
(АУТОПУТ Е-763) НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**



ИНСТИТУТ ЗА АРХИТЕКТУРУ И УРБАНИЗАМ СРБИЈЕ  
INSTITUTE OF ARCHITECTURE AND URBAN&SPATIAL PLANNING OF SERBIA

Београд, април 2024. године

**ИЗВЕШТАЈ О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА  
ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ  
КОРИДОРА БЕОГРАД–ЈУЖНИ ЈАДРАН, ДЕОНИЦА ПОЖЕГА-БОЉАРЕ (ГРАНИЦА  
СА ЦРНОМ ГОРОМ) (АУТОПУТ Е-763) НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

**Носилац израде:**

**Агенција за просторно планирање и урбанизам Републике Србије**

**Обрађивач:**

**ИНСТИТУТ ЗА АРХИТЕКТУРУ И УРБАНИЗАМ СРБИЈЕ**



Директор

др Саша Милијић, научни саветник

**РАДНИ ТИМ ЗА ИЗРАДУ  
ИЗВЕШТАЈА О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА**

**Руководилац израде:**

др Бошко Јосимовић, дипл. просторни планер



**Синтезни тим:**

др Бошко Јосимовић, дипл. простор. планер  
Љубиша Безбрадица, маст. инж. шумарства  
Божидар Васиљевић, дипл. географ  
др Саша Милијић, дипл. простор. планер  
Мирјана Ненић, дипл. економиста

**Сарадници и  
техничка подршка:**

Гордана Вукшић  
Срђан Милосављевић

Београд, април 2024. године

# САДРЖАЈ

<b>1. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Кратак преглед садржаја и циљева Просторног плана и однос са другим плановима и програмима.....</b>	<b>5</b>
1.1.1. Планска концепција.....	6
1.1.2. Циљеви Просторног плана.....	11
1.1.3. Однос са другим плановима и програмима.....	13
<b>1.2. Преглед карактеристика стања животне средине.....</b>	<b>15</b>
1.2.1. Природни комплекс.....	15
1.2.2. Основни чиниоци животне средине.....	24
1.2.3. Непокретна културна добра.....	28
<b>1.3. Разматрана питања заштите животне средине у Плану и разлози за изостављање појединих питања и проблема из стратешке процене.....</b>	<b>30</b>
<b>1.4. Приказ варијантних решења која се односе на заштиту животне средине у плану.....</b>	<b>31</b>
<b>1.5. Резултати консултација са заинтересованим органима и организацијама.....</b>	<b>32</b>
<b>2. ОПШТИ И ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ И ИЗБОР ИНДИКАТОРА.....</b>	<b>33</b>
2.1 Општи и посебни циљеви.....	33
2.2. Избор индикатора.....	33
<b>3. ПРОЦЕНА МОГУЋИХ УТИЦАЈА ПЛАНА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ СА ОПИСОМ МЕРА ЗАШТИТЕ.....</b>	<b>35</b>
3.1. Евалуација карактеристика и значаја утицаја планских решења.....	35
3.2. Кумулативни и синергијски ефекти.....	51
3.3. Опис мера предвиђених за смањење негативних утицаја.....	51
3.3.1. Опште смернице.....	51
3.3.2. Посебне смернице за значајне заштиту чинилаца животне средине.....	52
<b>4. СМЕРНИЦЕ ЗА НИЖЕ ХИЈЕРАРХИЈСКЕ НИВОЕ.....</b>	<b>65</b>
<b>5. ПРОГРАМ ПРАЋЕЊА СТАЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ТОКУ СПРОВОЂЕЊА ПЛАНА (МОНИТОРИНГ).....</b>	<b>67</b>
<b>6. ПРИКАЗ КОРИШЋЕНЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ У ИЗРАДИ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ.....</b>	<b>68</b>
<b>7. ПРИКАЗ НАЧИНА ОДЛУЧИВАЊА.....</b>	<b>70</b>
<b>8. ЗАКЉУЧЦИ ДО КОЈИХ СЕ ДОШЛО ТОКОМ ИЗРАДЕ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА.....</b>	<b>71</b>

## 1. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) (у даљем тексту: Просторни план), урађен је према Одлуци о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд – Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) („Службени гласник РС”, број 78/17).

Носилац израде Просторног плана је Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре. Стручни обрађивач Просторног плана је Институт за архитектуру и урбанизам Србије из Београда, ЈУГИНУС д.о.о. из Београда и ЈП Завод за урбанизам Ниш у сарадњи са обрађивачима Идејног пројекта CHINA ROAD AND BRIDGE CORPORATION SERBIA OGRANAK BEOGRAD. Инвеститор израде Просторног плана и Идејног пројекта је ЈП „Путеви Србије”. Просторни план је урађен упоредо са изработом елемената Идејног пројекта, а у складу са Генералним пројектом и Претходном студијом оправданости за изградњу ауто-пута Е-763 Београд-Јужни Јадран (Сектор III: Пожега – граница са Црном Гором, Бољаре).

Упоредо са изработом Просторног плана урађен је Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину (у даљем тексту: СПУ), у свему према и Одлуци о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) на животну средину („Службени гласник РС”, број 60/17).

Носилац израде Просторног плана је Министарство надлежно за послове просторног планирања.

Правни основ за израду Извештаја о стратешкој процени су:

- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 88/10);
- Закон о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/04, 36/09, 72/09 – 43/11, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. Закон и 95/2018 – др закон);
- Закон о заштити природе („Службени гласник РС“, број 36/09, 88/10, 91/10, 14/2016, 95/2018 - др. Закон и 71/21);
- Закон о планирању и изградњи („Службени гласник РС“ бр. 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14, 145/14, 83/2018, 31/2019, 37/2019 – др. Закон, 9/2020, 52/21 и 62/2023);
- Одлука о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) на животну средину („Службени гласник РС”, број 60/17).); и
- други релевантни законски и подзаконски акти који се односе на поједине чиниоце животне средине.

Планска решења, садржај и начин израде Просторног плана усклађени су са одредбама Закона о планирању и изградњи, стратешким смерницама и решењима Просторног плана Републике Србије и другим планским и развојним документим који третирају коридор планиране брзе саобраћајнице. СПУ се ради у циљу обезбеђивања заштите животне средине и унапређивања одрживог развоја интегрисањем основних начела заштите животне средине у поступак припреме и усвајања Просторног плана.

### **1.1. Кратак преглед садржаја и циљева Просторног плана и однос са другим плановима и програмима**

Садржај и основна решења Просторног плана усклађени су са пропозицијама Закона о планирању и изградњи и Правилника о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања ("Службени гласник РС", број 32/19), као и са другим прописима.

Просторни план садржи текстуални и графички део. Текстуални део Просторног плана садржи: полазне основе; принципе, циљеве и концепцију изградње система; планска решења; правила уређења и правила грађења; имплементацију. Графички део Просторног плана садржи: Рефералну карту број 1. - "Посебна намена простора", Рефералну карту број 2. - " Инфраструктурни системи и заштита животне средине, природних и културних добара", Рефералну карту број 3. - "Спровођење Просторног плана", Тематску карту број 1 - „Детаљна регулација са елементима спровођења” (1.1., 1.2., 1.3., 10.1., 10.2., 10.3.). Документациона основа Просторног плана садржи: изводе из Просторног плана Републике Србије и других релевантних развојних докумената; програм опремања и уређења коридора аутопута; анализе и оцене стања; прогнозе; планске исказе као и образложења планских решења; податке, услове и друга документа из процедуре припремања, са одговарајућим графичким приказима; као и другу документацију на којој је заснован Просторни план.

Граница Просторног плана одређена је на основу коридора планираног аутопута Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) (у даљем тексту: аутопут), у укупној дужини од 106,3 km, и то: 1) у ширини од 1000 m и дужини од 86,71 km, за део коридора аутопута који је дефинисан на стратешком нивоу; и 2) у просечној ширини од 200 до 300 m и дужини од 19,59 km (Деоница 1 - 8,86 km, Деоница 10 - 10,73 km), за део коридора аутопута са дефинисаном детаљном регулационом разрадом, која обухвата појас пута, заштитни појас, појас контролисане изградње, постојеће водно, грађевинско, шумско и пољопривредно земљиште.

Просторни план је припремљен у складу са идејним техничким решењем и истовремено са израдом елемената Идејног пројекта аутопута. Коначна граница је смањена у односу на прелиминарну дефинисану Одлуком о изради Просторног плана и обухвата коридор планираног аутопута.

Просторним планом обухваћени су постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) који су у обухвату планског подручја (укрштају се са планираном трасом аутопута).

### 1.1.1. Планска концепција

Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији Просторног плана Републике Србије и стратешком приоритету изградње државног пута IA реда број 2 (аутопута Е-763) као дела руте 4 (SEETO) дуж правца Београд-Чачак-Пожега-Ариље-Иваница-Сјеница(Дуга пољана)-Бољаре.

Изградња аутопута Е-763 Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела региона југозападне Србије 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 централне, западне, југозападне и јужне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Златиборског, Моравичког и Рашког управног округа.

Изградња, опремање и уређење Инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција Београда, Чачка, Пожеге, Ужица, и већег броја осталих градова и општина, посебно Сјенице, Тутина, Новог Пазара, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије.

Израда Просторног плана и концепција изградње и развоја аутопута Е-763 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; и
- *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, вибрација, 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 аутопута 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;
- супсидијарност која представља 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 претходне студије оправданости и студије оправданости;
- обезбеђење безбедности свих корисника својпута, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија; и
- прилагођавање европским стандардима при пројектовању и извођењу путева и опреме пута, увођење нових технологија у управљању саобраћајем, формирање квалитетних база података, и др.

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

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

Посебан акценат је на безбедности, и то на начин да се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од



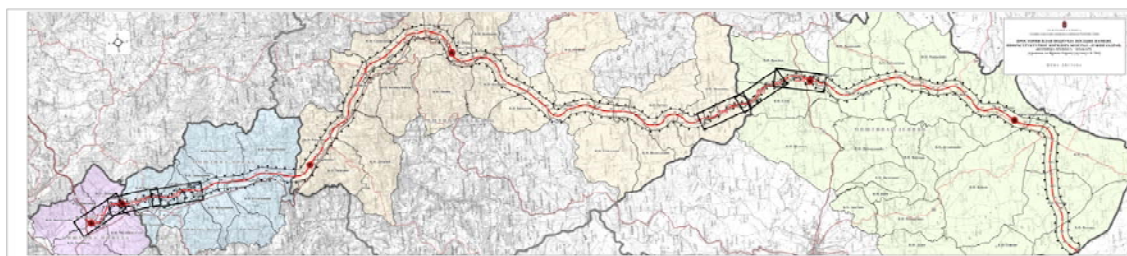
евентуалних хаварија. Планиране активности на реализацији аутопута представљају функционално и технички усаглашен део ширег стратегијског опредељења постизања већег степена функционалне интегрисаности планског подручја и његово саобраћајно повезивање са регионалним и међународним окружењем.

Планирана деоница аутопута Пожега-Бољаре припада аутопуту Београд-Јужни Јадран (аутопут Е-763), односно представља наставак постојећег државног пута IА реда број 2 деонице Београд-Чачак-Пожега (тзв. аутопут „Милош Велики“) на правцу Пожега-Ариље-Иваница-Сјеница (Дуга пољана)-Бољаре. Има саобраћајну функцију I реда која подразумева међусобно повезивање државних (макрорегионалних) саобраћајних тежишта, односно прекогранично повезивање центара сличног значаја. Предметна деоница аутопута Пожега-Бољаре припада наведеном међународном путном правцу, чија је функција даљинско повезивање већих саобраћајних чворишта. Анализа развијености постојеће путне мреже показала је да је густина мреже државних путева I и II реда у региону испод просека у Републици Србији, док је и густина локалне путне мреже испод просека (Саобраћајна студија Генералног пројекта), што указује да је на предметном простору угрожена функција опслуживања постојеће путне мреже. Због тога је једно од основних полазишта у планирању и пројектовању овог аутопута као пута највишег функционалног ранга да не угрози могућност развоја локалне путне мреже, нарочито у зонама насеља.

Израдом и усвајањем Просторног плана обезбеђени су неопходни плански и просторни услови за повезивање Централне и Југозападне Србије, чиме се на даље повезује планско подручје и са међународним окружењем. Поред бољег повезивања са непосредним и ширим међународним окружењем, најзначајнији интрарегионални ефекти реализације коридора аутопута огледају се у побољшању регионалне позиције у домену приступачности и у саобраћајном растерећењу мреже постојећих путева и урбаних подручја.

Планирана деоница аутопута Пожега-Бољаре припада аутопуту Београд-Јужни Јадран (аутопут Е-763), односно представља наставак постојећег државног пута IА реда број 2 деонице Београд-Чачак-Пожега (тзв. аутопут „Милош Велики“) на правцу Пожега-Ариље-Иваница-Сјеница (Дуга пољана)-Бољаре. Коридор аутопута почиње после петље „Прилипац“, која припада деоници аутопута Пожега-Котроман, пружа се ка југу долином реке Моравице по равничарском и благо брдовитом терену, док после Ивањице улази у планински предео и пролази између падина Јавора на западу и Голије на истоку, пење се на Пештерску висораван, којом се у правцу југа пружа до Дуге Пољане и граничног прелаза Бољаре (Слика 1.1).

Коридор аутопута почиње после петље „Прилипац“, која припада деоници аутопута Пожега-Котроман, пружа се ка југу долином реке Моравице и дуж постојећег Државног пута IБ реда број 21, обилазећи са источне стране Ариље и Ивањицу, после које се одваја и пружа даље ка југу преко Дуге Пољане, завршавајући се у зони планираног граничног прелаза „Бољаре“.



**Слика 1.1.** Положај трасе инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763)

Коридор аутопута се до Ариља и Ивањице пружа по равничарском и благо брдовитом терену, где улази у изразито брдовити и планински терен. После Ивањице коридор аутопута улази у планински предео и пролази између падина Јавора на западу и Голије на истоку, пење се на Пештерску висораван, којом се у правцу југа пружа до Дуге Пољане и граничног прелаза Бољаре.

Планирана траса аутопута је подељена на једанаест деоница, укупне дужине од 106,3 km. Завршава се завршном деоницом, односно додатном зоном граничног прелаза „Бољаре“, чија техничко решење ће бити накнадно дефинисано.

Коридор аутопута се највећим делом пружа ван подручја насеља, док се мањим делом пружа у зони насеља, односно тангира грађевинска подручја Ариља и Ивањице. Доминантна функција аутопута на подручју насеља јесте вођење транзитних токова и повезивање раскрсница и путне мреже насеља са планираним петљама на аутопуту. Начин повезивања насеља са аутопутем је усклађен са функционалним рангом приступног пута, са једне стране и потребама развоја насеља, са друге стране. При томе је коришћен принцип планирања што је могуће мањег број чворишта, док се саобраћајне потребе стамбених, привредних и пољопривредних објеката и зона разрешавају по потреби развијањем паралелних сервисних саобраћајница. Аутопут је планиран и намењен искључиво за саобраћај моторних возила, са физички раздвојеним коловозима по смеровима, денивелисаним раскрсницама (петљама), потпуном контролом приступа, и има најмање две саобраћајне траке и једну зауставну траку за сваки смер.

На подручју Просторног плана, за читаву трасу аутопута, планира се и пројектује траса за рачунску брзину од 100 km/h до 120 km/h.

Због потребе униформисања елемената попречног профила на целој траси аутопута, 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 примењени су следећи основни технички елементи: ширина возне траке 4x3,50-3,75 m; ширина ивичне траке уз разделно острво 2x0,5 m; ширина ивичне траке уз зауставну траку 2x0,2 m; ширина разделне траке минимум 1x3-4 m; ширина банке минимално 2x1,5 m; ширина зауставне траке 2,5 m; ширина уливно/изливне траке 3,5 m; ширина траке за спору возњу на нагибима 3,5 m. На деловима трасе где се планира изградња сервисних саобраћајница планиран је коловоз сервисне саобраћајнице од 3-4 m. Наведени технички елементи планираног аутопута су дефинисани на основу Идејног решења и елемената Идејног пројекта аутопута који је у изради.

Планска решења трасе аутопута су базирана и на следећем:

- постојеће урбане садржаје са постојећом оријентацијом приступа на предметни пут организовати повезивањем на сервисне саобраћајнице, а сервисне саобраћајнице водити до чворишта (петљи) ради повезивања на планирани аутопут;
- на деловима трасе са изразито пољопривредном наменом површина и у зависности од оријентације парцела и просторног размештаја постојећих атарских путева, обезбедити у оквиру граница јавне површине (путног појаса) 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, где год је то могуће; и
- приликом повезивања денивелисаних раскрсница на постојећу мрежу преко површинских чворишта, предност давати решењима кружних раскрсница.

Реализацијом планираног аутопута од Пожеге до Бољара оствариће се виши квалитет саобраћајне повезаности урбаних центара државног значаја – Ужица, Чачка и Новог Пазара, и виши квалитет приступачности њихових функционалних подручја и полицентричног урбаног региона (Ивањице, Сјенице, Нове Вароши и Пријепоља). Тиме ће се допринети бољој повезаности развојне осовине II ранга са развојним осовинама I ранга - Западноморавском и преко ње развојном осовином дуж коридора X и другим развојним осовинама II ранга. Подстаћи ће јачање просторно-функционалних веза свих урбаних центара на подручју Просторног плана и у обухваћеним областима са Београдско-новосадском агломерацијом на северу, са Краљевом, Крушевцем и трограђем Јагодина-Ћуприја-Параћин на истоку, као и јачање трансграничних веза са Подгорицом и луком Бар на југу и Сарајевом на западу, а посредно и са Скопљем и луком Солун на југоистоку.

Виши квалитет саобраћајне повезаности и приступачности урбаних центара и њихових функционалних подручја омогућиће интензивнији привредни и интеррегионални развој у правцу веће интегрисаности области у оквиру Шумадије и Западне Србије и овог региона са укупним простором Србије и међународним окружењем.

Подједнаког значаја је очекивани допринос планираног аутопута развоју и интеграцији туристичке понуде у склопу туристичког кластера Средишња и Западна Србија. То ће се остварити интензивним развојем тулинг туристичког правца у коридору аутопута, као и његовим ефикаснијим интегрисањем са тулинг правцима ка међународним и националним градским туристичким центрима – Београду, Ужицу, Чачку и Краљево, Подгорици и Сарајеву.

У непосредном окружењу, аутопут ће допринети вишем квалитету доступности и конкурентности примарних туристичких дестинација Голија, са комплетном целогодишњом понудом, и Златар-Пештер са знатним учешћем целогодишње понуде, као и националног бањског туристичког места Новопазарска бања. У склопу наведених примарних туристичких дестинација и туристичких простора регионалног значаја, допринеће развоју следећих туристичких комплекса утврђених Регионалним просторним планом Златиборског и Моравичког управног округа: Чачанско –

Драгачевском, Ариљско – Рзавском, Ивањичко – Голијском, Златиборско – Ново Варешком и Пештерско – Увачком. У ширем окружењу, аутопут ће допринети вишем квалитету доступности и конкурентности примарних туристичких дестинација Копаоник, са комплетном целогодишњом понудом, и Дрина-Тара-Златибор, са знатним учешћем целогодишње понуде, као и бањских туристичких места националног/међународног значаја Врњачка бања, националног значаја Матарушка и Јошаничка бања. Допринеће вишем квалитету доступности, конкурентности и активирању бројних туристичких ресурса – заштићених подручја природних вредности (Резерват биосфере Голија-Студеница уписан у Листу резервата биосфере УНЕСКО-МАБ, Рамсарско подручје Пештерско поље уписано у Листу међународно значајних влажних подручја УНЕСКО-Рамсар, Специјални резерват природе Увац, Предео изузетних одлика Озрен-Јадовник, клисура реке Милешевке и др.), непокретних културних добара уписаних на УНЕСКО Листу светског наслеђа (Манастир Студеница, Стари Рас са Сопоћанима, стећци у општини Пријепоље) и других бројних непокретних културних добара од изузетног и великог значаја, акумулација на Увцу и Великом Рзаву, и других туристичких ресурса.

За постизање очекиваних позитивних ефеката утицаја аутопута на регионални, привредни и социјални развој и интегрисаност простора неопходно је побољшати квалитет капиларне путне мреже (остали државни путеви и општински путеви) и остварити планирано повезивање те мреже са аутопутем.

#### 1.1.2. Циљеви Просторног плана

**Општи циљ израде Просторног плана** јесте дефинисање планског основа и обезбеђење просторних услова за изградњу, опремање и функционисање аутопута Е-763 (деоница Пожега-Бољаре), као и за развој и функционисање других магистралних инфраструктурних система у коридору.

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

- 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
- обезбеђење услова за боље функционисање магистралних саобраћајних објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, укључујући и њихово евентуално размештање.

**Посебни циљеви су:**

- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор аутопута, 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 окружењу аутопута и зони његовог утицаја;

- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у коридору и зони утицаја аутопута, ради боље интеграције и веће улоге аутопута и утицаја на привредни и социјални развој окружења;
- утврђивање трасе аутопута и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора одређивањем оптималних локација денivelисаних петљи и денivelисаних укрштања;
- утврђивање алтернативне саобраћајнице аутопута, без наплате путарине;
- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја аутопута – базе за одржавање и наплата путарине;
- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута – паркиралишта и одморишта;
- усклађивање положаја аутопута и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (водопривреде, електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- смањење негативних утицаја аутопута на животну средину у коридору аутопута и зони његовог утицаја;
- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља;
- очување и унапређење природних, културних и других вредности у коридору;
- пејзажно уређење трасе и објеката аутопута и очување карактера предела у коридору;
- 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 аутопута и утврђивање услова и мера за заштиту и рационално коришћење простора у његовом коридору и зони утицаја;
- ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између аутопута (коридора), осталих површина посебне намене и непосредног окружења;
- обезбеђење услова за квалитетно саобраћајно повезивање насеља, постојећих и планираних привредних комплекса и зона са аутопутем и за развој других саобраћајних праваца који омогућавају повећање квалитета доступности и повезаности насеља и активности у његовом коридору 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, за коридор и објекте аутопута у обухвату Просторног плана за које није предвиђена израда урбанистичког плана. Ови елементи за директно спровођење су неопходни за дефинисање просторне, технолошке или функционалне везе коридора аутопута са непосредним окружењем, као и положај и правила уређења, грађења и коришћења објеката и површина у коридору. У ове објекте спадају: деонице аутопута, функционални пратећи садржаји аутопута и пратећи садржаји за потребе корисника аутопута за које је урађена пројектно-техничка документација на нивоу идејног решења.

### 1.1.3. Однос са другим плановима и стратегијама

#### **Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године** („Службени гласник РС“, бр. 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. 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. Један од стратешких приоритета представљају активности на државном путу I реда (изградња аутопута Е-763) део руте 4 (SEETO) Београд-Чачак-Пожега-Ариље-Ивањица-Сјеница (Дуга пољана)-Бољаре.

**Нацртом Просторног плана Републике Србије од 2021. до 2035. године** (који је у процедури доношења), дефинисано је вишегодишње опредељење Републике Србије за интензивно планско улагање у развој саобраћаја и наставак изградње и унапређења друмског саобраћаја и путне мреже. Критеријуми за одређивање нивоа приоритета формиран су кроз сагледавање аспекта очекиваних позитивних ефеката, са поделом на три нивоа: први ниво - примаран економски аспект и аспект квалитетног опслуживања транзитних токова; други ниво - примарно повезивање унутар Србије, економски и друштвени аспект, аспект квалитетније интеррегионалне и интрарегионалне сарадње; и трећи ниво - друштвени аспект отварања могућности квалитетнијег повезивања удаљених, периферних делова државе. У појединим случајевима јавља се потреба развоја друмског саобраћаја и путне мреже уважавајући истовремено сва 3 нивоа.

Први ниво је у највећој мери повезан са активностима уз трасе и саобраћајне токове на Коридору X. Најбитнији правци који већински припадају другом нивоу су: IA реда број 2 (Београд – Чачак – Пожега), IA реда број 5 (Појате – Крушевац – Краљево – Чачак), наставци Пожега – Котроман (граница са БиХ), Пожега – Бољаре (граница са Црном Гором) и Ниш – Приштина (граница са Албанијом), као и развој мреже државних путева IB реда. Једно од основних планских решења дефинисаних овим планом јесте завршетак изградње аутопутског правца и активности на аутопутској рути 4 (SEETO): граница са Румунијом – Вршац – Панчево (IB број 10, Е-70) – Београд (обилазница око Београда) – Чачак – Пожега (IA број 2 (Е-763) – Ариље – Ивањица (IB број 21, Е-763) –

Сјеница (Дуга Пољана) – Бољаре (граница са Републиком Црном Гором) (ПА број 197, Е-763).

**Регионални просторни план Златиборског и Моравичког управног округа**  
(„Службени гласник РС“, број 1/13)

Регионалним просторним планом Златиборског и Моравичког управног округа предвиђена је израда Просторног план подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре, а израда планске и пројектне документације за планирани аутопут представља једну од предвиђених приоритетних активности. Овим регионалним просторним планом као један од главних потенцијала у области саобраћаја, а у циљу повећања саобраћајне доступности подручја и веза са суседним државама и регионима, издвојени су коридори аутопутева Е-761 (западноморавски) и Е-763 (Београд-Јужни Јадран). Значај инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран афирмисан је кроз истицање његове улоге у трансграничном и међурегионалном повезивању, организацији и уређењу простора, развоју туризма и комплементарних делатности, као и развоју саобраћајне инфраструктуре (након изградње аутопута Е-763 предвиђено је отварање граничних прелаза I категорије и логистичког центра у зони Сјенице).

**Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Београд – Пожега** („Службени гласник РС“, број 37/06, 31/10 и 126/21)

Просторним планом подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Београд – Пожега обухваћена је територија општине Пожега, односно три катастарске општине које су обухвату овог просторног плана: КО Горобиле, КО Пилатовићи и КО Прилипац. На територијама наведених катастарских општина налази се завршетак деонице аутопута Београд-Пожега и почетак деонице Пожега-Бољаре.

**Просторни план подручја посебне намене Парка природе Голија** („Службени гласник РС“, број 16/09)

Просторним планом подручја посебне намене Парка природе Голија утврђене су планске основе организације, коришћења, уређења и заштите простора Парка природе Голија на теловима територија градова Краљево и Нови Пазар и општина Ивањица, Рашка и Сјеница. Наведеним планским документом предвиђена је реализација инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (Е-763). На подручју Парка природе Голија задржава се постојећа траса пута М 21.1 (ИБ 21) (већим делом неизграђен), чија се траса према Просторном плану Републике Србије за период од 2010. до 2020. године поклапа са „ивањичким“ коридором аутопута Е-763. Резервисана је траса аутопута Е-763 за тзв. варијанту аутопута „Исток 1“ која од Ивањице до Међуречја прати трасу постојећег државног пута М 21.1. (ИБ 21).

**Просторни план подручја посебне намене Специјалног резервата природе „Увац“**  
(„Службени гласник РС“, број 83/10)

Просторним планом подручја посебне намене Специјалног резервата природе „Увац“ утврђене су основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја посебне

намене Специјалног резервата природе „Увац“ на деловима територија општина Ивањица, Нова Варош, Пријепоље, Сјеница, Тутин и града Новог Пазара. У том плану је предвиђена реализација инфраструктурног коридора Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором). Предвиђено је да ће изградња аутопута довести до: повећања саобраћајне доступности (остварила би се најбржа веза Војводине и Средишње Србије са Црном Гором, али и црногорског приморја са коридором Х); интегрисаности подручја у регионално окружење; повезивања са зонама развоја туризма, као и са постојећим и потенцијалним зонама привредног развоја; и др. Поред тога, са аспекта заштите природног добра Специјалног резервата природе „Увац“ и изворишта реке Увац, процењена је повољнијом варијантом аутопута „Исток 1“.

## 1.2. Преглед карактеристика стања животне средине

Део информационе основе за преглед карактеристика стања животне средине је преузета из Идејног пројекта, Генералног пројекта и из информационог система Републике Србије, планских документа и друге доступне документације.

### 1.2.1 Природни комплекс

#### *Топографске карактеристике терена*

Планирана деоница аутопута Пожега-Бољаре припада аутопуту Београд-Јужни Јадран (аутопут Е-763), односно представља наставак постојећег државног пута IА реда број 2 деонице Београд-Чачак-Пожега (тзв. аутопут „Милош Велики“) на правцу Пожега-Ариље-Иваница-Сјеница (Дуга пољана)-Бољаре. Коридор аутопута почиње после петље „Прилипац“, која припада деоници аутопута Пожега-Котроман, пружа се ка југу долином реке Моравице по равничарском и благо брдовитом терену, док после Ивањице улази у планински предео и пролази између падина Јавора на западу и Голије на истоку, пење се на Пештерску висораван, којом се у правцу југа пружа до Дуге Пољане и граничног прелаза Бољаре.

Коридор аутопута на највећем делу своје дужине (43 km) је долиноског карактера јер се пружа уз Моравицу, од Пожешке котлине узводно до ушћа потока Речица (у атару Косовице у подножју Голије). Претежни део овог сектора аутопута налази се на падинама десне долиноске стране Моравице а мањи пролази алувијалном равни ове реке при чему на два краћа потеза прелази са десне на леву страну. Најнижа тачка долиноског сектора коридора је на око 310 m н.в. код ушћа Краваричке реке а највиша на његовом завршетку, на 580 m н.в. Планински сектор коридора пружа се на дужини 27 km и из долине Моравице пење се на њено развође са левом притоком Ношницом и даље већим делом иде десном страном ове реке или високим развођем на западним огранцима Голије (Ковиле и Карађорђево шанац). Затим прелази развође Моравице и Увца које представља највишу тачку на коридору (топоним Границе – 1330 m н.в.) и пружа се још око 2 km до Великог планишта (1275 m н.в.) на линији јужних планинских огранака Голије. Морфоскулптура трећег дела коридора је карактера висоравни или платоа и има дужину око 36 km. Он прво пресеца плитке долине Брњичке, Камешничке и Расанске реке и њихова релативно ниска и заравњена развођа на источном ободу Сјеничке котлине, онда пролази равницом у североисточном делу Пештерског поља и код Карајукића бунара савија према западу идући сувом карстификованом долином некадашњег тока понорнице Бороштице у Долићима а затим и кроз предео пештерске висоравни са изразитим богињавим карстом на подручја Долића и Бољара. На овом сектору најнижа тачка је у



кориту Брњичке реке код Сулажеве ћуприје (око 1090 m н.в.) а највиша у Бољарима, северозападно од Леденице (око 1300 m н.в.).

### ***Инжењерскогеолошки и геотехнички услови***

У геолошкој грађи доминирају стене метаморфног комплекса тзв. Дринско-ивањичког палеозоика (серицит и епидот-хлоритски шкриљци, кварцити, филити, метапешчари, мермери и др.) од кога су изграђени терени планине Голије и и највећи део десне долине стране Моравице. Други по просторној заступљености су масивни кречњаци доњег и средњег тријаса и доњетријаски конгломерати, пешчари, алеврити и и глинци на североисточном ободу Сјеничке котилине и тријаски кречњаци на Пештеру, а затим холоцени алувијални седименти (шљункови и пескови) долине равни Моравице и квартарни (плеистоцени и холоцени) нанос Пештерског поља представљен пролувијалним и органогено-барским седиментима (шљункови, пескови, алеврити, тресет). Приближно једнаког распрострањења су стене јурског офиолитског меланжа (дијабаз-рогне формације) на југоисточном ободу Сјеничке котлине и партије горњокредних кречњака, пешчара и алеврита у долини Моравице низводно од Ивањице. На малим деоницама коридор прелази преко терена изграђених од вулканита (кварцлатити и дацити на Голији) и ултрамафита (серпентинита и серпентиисаних перидотита) североисточно од Пештерског поља.

Издвојене у три велике категорије инжењерскогеолошких и геотехничких својства заступљености стенских маса, односно издвојених комплекса:

- Комплексе неvezаних и слабо vezаних стена – тла, квартарне старости кроз различите генетске типове као: алувијалне, делувијалне, пролувијалне, мешовите, терасне и колувијалне творевине;
- Комплекси неvezаних, слабоvezаних и полуокамењених стена, терцијарне неогене старости (језерски ређе језерско марински – басенских седименти) плиоцена и миоцена; и
- Комплекси слабо vezаних и полуокамењених стена мезозојске, палеозојске и терцијарне старости односно различите кластичне, карбонатне и глиновите стене, вулканогене седиментне стене, метаморфне и магматске стене.

На основу прикупљених података о геолошкој грађи терена, извршена је рејонизација терена према повољности инжењерскогеолошких и геотехничких услова и ограничења. При рејонизацији су синтезно вредновани: морфологија, основна геолошка грађа, инжењерскогеолошка и хидрогеолошка својства терена и издвојених стенских маса, геодинамички процеси и појаве, сеизмичност терена, ограничења у условима извођења грађевинских радова, природна заштићеност водоносних средина, значај акумулације подземних вода за јавно водоснабдевање (региони и градови, сеоска насеља и индивидуална газдинства) и формирана изворишта - укључујући и зоне санитарне заштите. На основу анализираних параметара дата је генерална оцена повољности терена, која ће помоћи избору оптималног коридора пружања аутопута.

*Неповољни терени*, у ову категорију су сврастани природно нестабилни терени захваћени процесима клижења. Изградња аутопута у зони ових појава је могућа али она изискује да се у наредним фазама пројектовања након детаљних геотехничких истраживања предвиде одговарајуће санационе мере.

*Условно повољни*, у ову категорију су сврстани терени изграђени од миоплиоцених глина са прослојцима песка и неретко угља и угљевитих глина. Имајући у виду глиновиту грађу поједних терена, сезонски висок ниво подземне воде и присуство локалне ерозије, реално је очекивати појаву нових клизишта и проширење већ постојећих. До активирања нових клизишта може доћи и у условима неадекватних и дубљих засецања терена која би се евентуално вршила у склопу изградње будућег државног пута. Провођење трасе пута преко ових делова терена, сврстаних у категорију условно повољних, захтева прилагођавање конкретним условима на терену, где се морају прописати тачни услови извођења радова (редослед, динамика, нагиби, услови заштите косина, обрада подтла, максимална оптерећења, мелиоративне мере и др.).

*Повољни*, у ову категорију су сврстани сви остали делови терена, тј. алувијалне и терасне заравни, као и побрђа изграђена од чврстих стенских маса: дацито андезита, њихових пирокластита и кредних флишно-карбонатних седимената.

### ***Климатске карактеристике***

Подручје на којем се предвиђа изградња аутопута Београд - Јужни Јадран, деоница: Пожега-Бољаре, (граница са Републиком црном Гором) припада брдско-планинском делу западне Србије са карактеристикама континенталне и планинске климе. У погледу утицаја антропогених фактора, најзначајнији су урбанизација и саобраћај, као и проблеми климатских промена узроковани регионалним и глобалним антропогеним загађивањем атмосфере. Као меродавне метеоролошке станице на разматраном подручју усвојене су следеће станице, које припадају државној мрежи аутоматских станица које су под ингеренцијом Републичког хидрометеоролошког завода (РХМЗ):

- Пожега;
- Златибор;
- Ивањица; и
- Сјеница.

*Температура* – на промену температуре ваздуха значајан утицај имају рељеф, нагиб и експозиција терена, што се види из чињенице да постоје разлике у температури ваздуха у долинама или вишим деловима терена. На теренима са благим нагибом промена температуре са висином је мања него на стрмим теренима. Код температуре ваздуха јављају се дневни и годишњи ток. Температура ваздуха је највиша у подне и опада све до изласка сунца, када је температура најнижа. У току године, најниже температуре су у јануару, фебруару и децембру, а највише у јулу и августу. Средња годишња вредност температуре ваздуха на посматраном подручју креће се од 4,8-10,8°C. Највише средње месечне температуре јављају се у току јула месеца и износе 16,1-21,1°C. Годишња амплитуда температуре зависи од географске ширине места, надморске висине, орографских и физичких особина земљишта, природног покривача итд. Средња годишња амплитуда температура ваздуха на овом подручју износи од 17-26°C. Апсолутно максималне вредности температуре ваздуха износе преко 38 °C, а апсолутно минималне вредности износе око -35 °C. На основу овог се види да апсолутно годишње колебање температуре износи око 73 °C. Средњи годишњи број летњих дана ( $T \geq 25^\circ\text{C}$ ) се креће од 26-75 дана, док се број тропских дана ( $T \geq 30^\circ\text{C}$ ) креће од 3-19 дана. Средњи број мразних дана ( $T \leq 0^\circ\text{C}$ ) износи 103-145 дана.

*Ветар* – ветар, као климатски елемент, функција је циркулације атмосфере и топографије терена и представља хоризонтално премештање ваздуха под утицајем неједнаке

расподеле ваздушног притиска. Дефинисан је правцем, смером и интензитетом. Анализом података може се видети да се преовлађујући правац дувања ветра разликује од станице до станице, док највећа средња јачина ветра износи 4,4 m/s у правцу југа и југозапада.

*Падавине* – На појаву одређене количине падавина утичу надморска висина, појава вегетационог покривача, температура ваздуха, облачност итд. Просечна вредност средње годишње количине падавина, за наведено подручје износи, за Златибор 1008,48, за Ивањицу 834,23 и за Сјеницу 768,95 mm. Највише средње месечне количине падавине јављају се у току јула, августа (септембра) и новембра месеца и крећу се од 65-89,9 mm, док су најниже средње месечне падавине јављају у току јануара месеца и износе око 30 mm. Снег се на овом подручју задржава релативно дуго, у просеку од средине новембра до краја марта са средњом висином од 43-60 cm.

### **Геосеизмичност**

За потребе сагледавања сеизмичког хазарда на планском подручју за Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд – Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) израђене су: Карта епицентара земљотреса магнитуда  $M_w \geq 3.5$  јединица Рихтерове скале лоцираних на планском подручју од 3,7 до 4,9; Карта сеизмичког хазарда за повратни период 475г., по параметру максималног хоризонталног убрзања на тлу типа А ( $v_{s,30} \geq 800\text{m/s}$ ), за планско подручје 0,15; Карта сеизмичког хазарда за повратни период 475г. израженог у степенима макросеизмичког интензитета на планском подручју VII-VIII; Табела нумеричких вредности сеизмичког хазарда за повратни период 475г. Изражен по параметру максималног хоризонталног убрзања [g] на тлу типа А ( $V_{s,30} > 800\text{m/s}$ ) приказан у колони PGA(g) за планско подручје 0,15; Табела епицентара догођених земљотреса магнитуда  $M_w \geq 3.5$  јединица Рихтерове скале лоцирани на и у непосредној околини планског подручја, а од утицаја за сагледавање сеизмичког хазарда (табела 1.1.)

**Табела 1.1.** Табела епицентара догођених земљотреса

Год	Мес	Дан	Час	Мин	Сек	Lat	Lon	Дубина	Mw
1894	1	14	15	0	0	43.280	20.620	12	4.4
1911	3	2	3	0	0	44.196	20.126	18	4.3
1921	5	15	7	59	0	43.391	20.059	9	4.4
1921	11	1	16	29	30	43.247	20.097	12	4.4
1923	2	2	4	31	50	43.122	20.343	7	4.4
1926	1	16	22	53	18	43.300	19.700	19	4.6
1926	3	25	0	5	30	43.278	20.575	11	4.6
1926	6	27	12	24	52	43.864	19.924	6	4.3
1933	1	18	2	35	21	43.816	20.216	8	4.8
1938	3	28	2	42	42	44.134	20.301	7	4.4
1939	6	1	1	11	21	43.342	19.834	16	4.6
1958	8	9	9	34	24	43.281	20.021	11	4.4
1958	8	10	11	38	10	43.300	20.000	9	4.3
1964	10	29	4	35	59	43.008	20.315	18	4.7
1965	4	3	8	31	40	43.850	20.180	15	4.3
1965	12	25	10	18	10	43.862	19.926	21	4.9
1966	8	25	6	54	13	43.050	20.450	10	4.6
1967	7	2	5	37	6	43.994	19.814	8	4.3
1968	3	15	22	56	37	43.720	20.480	6	4.3
1968	3	29	6	29	5	43.620	20.640	17	4.3
1973	1	23	13	56	21	43.350	20.600	5	4.4
1974	6	7	9	8	10	43.600	20.391	11	4.4
1977	9	14	8	50	42	43.276	20.241	3	4.4
1977	12	29	18	37	1	43.966	20.156	14	4.4
1978	2	25	18	13	44	43.487	20.659	5	4.4
1978	8	5	6	45	23	43.303	20.024	4	4.3
1979	11	15	19	35	60	43.110	20.000	9	4.8

1979	11	22	6	51	6	43.400	20.060	12	4.6
1979	11	22	22	44	38	43.440	20.056	12	4.3
1979	11	23	21	46	28	43.335	19.924	8	4.3
1979	12	5	21	55	39	43.430	19.980	15	4.3
1979	12	8	22	31	56	43.280	19.800	0	4.3
1979	12	9	3	6	0	43.400	20.010	10	4.6
1980	3	16	12	54	0	43.458	19.910	10	4.2
1980	5	10	19	18	27	43.359	19.845	3	4.4
1980	8	13	13	54	34	43.462	20.392	7	4.4
1981	9	25	7	12	39	43.330	20.550	10	4.3
1981	12	16	12	20	43	43.467	19.998	8	4.3
1981	12	16	12	27	10	43.470	19.994	13	4.5
1981	12	16	18	3	51	43.393	19.851	10	4.9
1982	4	13	19	2	29	43.362	19.730	17	4.3
1982	4	13	23	7	22	43.349	19.912	4	4.4
1982	4	16	17	20	1	43.333	19.806	14	4.4
1982	4	16	22	7	49	43.372	19.823	9	4.3
1982	5	21	2	59	34	44.008	19.938	12	4.4
1982	7	8	18	28	12	43.401	20.024	5	4.7
1982	7	8	18	49	0	43.367	19.935	6	4.3
1983	8	25	6	13	10	43.399	20.036	9	4.3
1984	2	20	14	1	39	43.623	20.607	10	4.6
1984	6	28	1	18	7	43.437	20.018	7	4.3
1986	11	8	16	38	30	44.084	20.246	25	4.3
1987	4	19	3	55	4	43.682	20.517	18	5
1987	4	19	4	33	43	43.710	20.453	11	4.3
1987	5	11	22	46	1	43.650	20.504	9	4.4
1987	6	8	22	13	41	43.703	20.480	14	4.5
1987	7	11	23	9	20	43.715	20.471	14	4.9
1987	7	12	0	18	56	43.671	20.517	12	4.4
1987	7	12	4	12	54	43.689	20.464	20	4.3
1987	8	14	6	24	4	43.714	20.502	17	5.1
1987	8	15	11	34	58	43.723	20.460	12	4.3
1987	8	15	15	5	13	43.696	20.465	12	4.3
1987	8	27	4	5	41	43.722	20.401	11	4.4
1988	1	22	2	33	36	43.395	20.040	4	4.3
1989	3	5	0	22	26	43.692	20.455	10	4.6
1990	5	3	1	3	38	43.302	19.867	5	4.7
1990	10	20	13	31	41	43.831	20.284	12	4.3
1991	1	25	20	49	19	43.428	19.695	6	4.4
1992	1	22	3	41	50	43.204	20.521	8	4.3
1997	11	13	0	48	47	43.264	20.454	14	4.5
1998	9	29	22	14	51	44.218	20.074	18	5.5
1998	9	29	22	28	54	44.191	20.060	21	4.5
1998	10	1	0	47	1	44.218	20.051	16	4.4
1998	10	5	6	53	30	44.218	20.057	10	4.3
1998	10	12	22	32	22	44.170	20.150	12	4.6
1998	12	30	0	12	44	44.173	20.112	7	4.6
1999	4	30	3	30	8	44.212	20.084	17	5.4
1999	4	30	7	41	2	44.174	20.072	15	4.3
1999	5	21	1	12	34	43.244	20.394	10	4.3
2001	7	26	0	15	7	43.536	19.765	11	4.1
2002	2	23	12	35	18	43.286	19.967	11	3.7
2003	10	16	11	28	10	43.347	19.928	17	3.8
2003	10	31	5	3	38	44.037	20.056	19	3.7
2004	3	23	12	38	30	43.295	19.721	14	4.3
2006	3	22	11	26	18	44.075	20.114	13	4.8
2006	3	31	13	18	13	44.081	20.120	14	4
2006	5	11	16	55	37	44.023	20.153	10	4.5
2006	7	6	1	32	9	43.529	20.318	15	3.7
2006	7	28	1	36	15	43.995	20.069	22	3.7
2006	8	2	20	51	53	44.115	20.086	7	3.9
2006	8	3	14	30	36	44.068	20.031	12	3.7
2007	4	23	14	11	32	43.870	20.250	7	3.8
2008	2	15	17	3	3	43.860	20.380	6	4.8

Извор: Републички сеизмолошки завод, Београд

### **Хидролошке карактеристике**

Хидролошка анализа неизучених сливова за задатак има одређивање хидрограма меродавних за одређивање горње ивице коловоза као и за димензионисање свих хидротехничких објеката који се пројектују на траси, пре свега на местима укрштања са водотоцима (мостови и пропусти).

### **Хидрографске карактеристике**

Коридор аутопут пресеца више сталних водотока (Краваричка, Миросаљачка, Трешњевичка, Лисанска, Рашчићка, Будожелска, Брњичка, Камешничка и Тузињска река и др.), али само се Моравица и (у мањој мери) Лучка река карактеришу значајнијим протицајима. Аутопут премошћава Моравицу на пет места, од тога на четири места између Ивањице и Ариља. Главни водоток Пештерског поља је понорница Бороштица чије су воде хидро-техничким радовима у самом пољу и прокопавањем тунела концентрисане и преведене у слив Увца седамедесетих година прошлог века. Тада је и доказана подземна хидрографска веза слива Бороштице и Јуришког врела у изворишту Бјелополске Бистрице.

### **Природа и природна добра**

На коридору аутопута, односно у границама подручја Просторног плана, налазе се два природна добра која сходно одредбама Закона о заштити природе („Службени гласник РС”, бр. 36/09, 88/10, 91/10-исправка, 14/16, 95/18 – др. закон и 71/21) имају статус заштићеног подручја и статус еколошки значајног подручја на основу Уредбе о еколошкој мрежи („Службени гласник РС”, број 102/10), и то:

- Парк природе „Голија“, установљен уредбом Владе 2001. године („Службени гласник РС”, бр. 45/01 и 47/09) на површини 75183 ha на деловима подручја општина Ивањица, Рашка и Сјеница и градова Краљево и Нови Пазар. Доминантни део заштићеног подручја је у режиму заштите III степена (око 70750 ha), док режими заштите II степена (3.880 ha) и I степена (око 550 ha) обухватају сразмерно малу површину. Парк природе одликује се изванредном лепотом и разноврсношћу предела, изузетном културном баштином, богатством шумских и травних екосистема, првенствено добро очуваних букових и смрчевих шума у којима посебну вредност представља планински јавор (*Acer heldreichii*) и укупним флористичким диверзитетом од око 1100 врста, од чега су 900 васкуларне биљке међу којима су значајне реликтне и ендемичне врсте (*Ilex aquifolium*, *Allysum markgrafi*, *Allysum jancheni*, *Viola elegantula* и *Verbascum adamovicii* и др.), при чему су врсте панчићева бедреница (*Pancicia serbica*) и адамовићева мајчина душица (*Thymus adamovicii*) локални ендемити. На листи Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Службени гласник РС”, бр. 5/10, 47/11, 32/16 и /16) налазе се 64 строго заштићене биљке а међу њима и недавно на Голији откривена раскошна и медоносна врста – врес (*Calluna vulgaris*). Око 40 на националној црвеној листи ове категорије живог света. У фауни птица која броји преко 100 врста истичу се шумска шева (*Lullula arborea*), камењарка (*Alectoris graeca*), црвенперка (*Phoenicurus phoenicurus*), црвеноноги прудник (*Tringa totanus*) и др. Од сисара значајни су слепо куче (*Spalax leucodon*), алпска ровчица (*Sorex alpinus*), мрки медвед (*Ursus arctos*), вук (*Canis lupus*) и друге, као и видра

поред планинских потока ЗМоравица и притоке на висинама већим од 500 m су станиште поточне пастрмке, мање пјора и пеша, а на мањим висинама двопругасте укклије и поточне мрене. У оквиру међународног UNESCO МАВ програма (Програм „Човек и Биосфера – МаВ), већи део парка природе је 2001. године проглашен за резерват биосфере, први у Републици Србији, на површини око 53800 ha. Уредбом о еколошкој мрежи, Голија је установљена за еколошки значајно подручје (ЕЗП) као подручје тзв. Emerald мреже (са кодом RS0000030), међународно значајно подручје за биљке (РА) и птице (RS029IBA), као и подручје одабрано за дневне лептире (РВА – Голија 09). Оса аутопута пролази преко подручја парка природе на његовој западној ивици на дужини око 1540 метара (према опису граница парка природе у уредби о заштити, а око 1590 метара према картографском приказу у документацији управљача и Завода за заштиту природе), кро део подручја у режиму заштите III степена. При томе, већи део ове деонице грађевински се решавава тунелом. Министарство заштите животне средине је сходно одредбама чл.42. Закона о заштити природе покренуло поступка ревизије заштите подручја планине Голије као парка природе. Главна промена у концепту нове заштите је измена граница и повећање површина просторних јединица са режимом заштите I и II степена. Такође, у мањој мери кориговане су и спољне границе парка природе али су те измене на коридору аутопута незнатне и њима је највећим делом потврђен опис граница према уредби о заштити из 2001. године; и

- Специјални резерват природе „Пештерско поље“, установљен уредбом Владе 2015. године („Службени гласник РС“, бр. 114/15) на површини 3120 ha, на деловима подручја општине Сјеница и Тутин. Заштитни режим је двостепени а највећи део обухвата режим заштите II степена (2975 ha), око док је у режиму заштите III степена сасвим мала површина (око 145 ha). На основу Конвенције о мочварама које су од међународног значаја нарочито као станишта птица мочварица (тзв. Рамсарска конвенција), Пештерске поље је уписано 2006. године, као десето у Републици Србији, у листу Рамсарских подручја на површини око 3420 ha. Заштићено подручје је простор специфичних карстних, флувио-карстних и периглацијалних облика рељефа и хидролошких појава са разноврсним живим светом. Флора је представљена са преко 360 васкуларних биљака од којих су око 70 заштићене Правилником о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива („Службени гласник РС“, бр. 5/10, 47/11, 32/16 и /16), док су 22 од њих строго заштићене (*Menyanthes trifoliata* – грчки тролист, *Pedicularis palustris* – барски ушљивац, *Ranunculus lateriflorus* – странацветни љутић, *Triglochin palustre* – барски трозубац, *Utricularia minor* – маламешинарка и др.), међу њима и ендемичне врсте Балканског полуострва (*Fumana bonapartei* Maire & Petitmengin – фумана, *Gypsophila spergulfolia* Griseb. – спергулиолиснишлејер, *Halacsya sendtneri* (Boiss.) Dörfler – цвакија, *Potentilla visianii* Pančić – висижанијева петопрста и *Betonica scardica* Griseb. – шарпланински чистац и др.). Те врсте граде бројне заједнице мочварне, тресавске, ливадске и пашњачке вегетације. Бернском конвенцијом о заштити европске флоре, фауне и природних станишта (Берн, 1979), у оквиру строго заштићених биљних врста обухваћена је *Fritillaria montana* Норре. – планинска коцкавица а CITES Конвенцијом односно Правилником о прекограничном промету и трговини заштићеним дивљим врстама („Службени гласник РС“, бр. 99/09) обухваћене су све орхидеје. Ово подручје је станиште и 14 врста херпетофауне (водоземаца и гмизавац). Фауну

птица чини 120 врста међу којима се по еколошком значају истичу водених станишта (мали гњурац - *Tachybaptus ruficollis*, бела рода *Ciconia ciconia*, сива чапља - *Ardea cinerea*, барска кокица - *Gallinula chloropus*, барска шљука - *Gallinago gallinago* - трстењак рогожар - *Acrocephalus schoenobaenus*), али су присутне и врсте пашњака и каменитих станишта око језера (еја ливадарка - *Circus pygargus*, препелица - *Coturnix coturnix*, пољска шева - *Alauda arvensis*, жута плиска - *Motacilla flava*, степска трептаљка - *Anthus campestris* - обична белка - *Oenanthe oenanthe*, црна црвенрепка - *Phoenicurus ochruros*). Преко 70 врста је строго заштићено на основу Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста а већи број је основу Закона о ловству („Службени Гласник РС“, бр. 39/93) обухваћен трајном забраном лова. Бројне врсте су на списковима птица Црвене књиге птица Србије, Бернске и Бонске конвенцијом а на међународној црвеној листи (IUCN, 2004) налази се само прдавац *Crex crex*, који је сврстан у категорију скоро угрожених врста (NT-Near Threatened). Од посебног су интереса за заштиту бела рода (*Ciconiaciconia*), чапље и пловуше (*Ardeidae*, *Anatidae*), белоглави суп (*Gyps fulvus*), еја ливадарка (*Circus pygargus*), прдавац (*Crex crex*), вивак (*Vanellus vanellus*), црвеноноги спрудник (*Tringa tetanus*) и ритска сова (*Asio flameus*). Поред тога, резерват и ближу околину насељава преко 220 врста бриофита, десетак врста риба, велики број врста инсеката међу којима су најбројнији вилини коњици, затим пијавице (9 врста), слатководне шкољке (10) и слатководни пужеви (15).

Уредбом о еколошкој мрежи Пештерско поље је установљено за део ЕЗП Пештер које укључује Emerald подручје (RS0000037), међународно значајно подручје за биљке (IPA) и птице (Пештер RS028IBA), као и подручје одабрано за дневне лептире (РВА – Пештер 27). ИВА подручје Пештер је ширег просторног обухвата од СРП „Пештерско поље“ док ПБА Пештер заузима само мали југоисточни део специјалног резервата природе. Коридор аутопута пролази северо западном ивицом Пештерског поља и то кроз специјални резерват природе, зону са режимом заштите II степена, на дужини око 2760 m (расподељено на две деонице, од 2710 и 50 m) а кроз Рамсарско подручје на дужини 3950 m. Такође, траса аутопута се пружа кроз ИВА подручје Пештер на деловима КО Драгојловиће, Камешница, Рашковиће, Тузиње, Угао и Долиће.

У Дугој долини, карстификованом хидрографски неактивном облику некадашње речне долине Боровштице, између Долића и Црвског, откривена је 2000. године популација врсте зване змајеглавка (*Dracosephalum ruyschiana*) која је први пут у Србији описана на Власини, али је касније ишчезла са тог станишта. Ово место на Пештеру представља данас једино станиште те врсте у Србији. Такође, на оближњем станишту је први пут за Србију и Балканско полуострво пронађена биљка и локацијски потврђена *Scorzonera purpurea* L. subsp. *purpurea* (која још нема српски назив), реликтна ксеротермна степска врста (за коју се наводе и непотврђени локалитети у Албанији). Према расположивим локацијским подацима оба станишта су изван појаса пута а нису ни у границама Просторног плана.

### **Педолошки покривач**

У педолошком покривачу на коридору аутопута највише је заступљен дистрични камбисол (кисело смеђе земљиште) образовано на киселим силикатним стенама (шкриљци, пешчари, еруптиви) а на овој подлози, где су нагиби терена већи а климатски услови неповољнији формирани су ранкери као тип хумусно-силикатних

земљишта. Еутрична камбисол земљишта (гајњаче) мање су заступљена, углавном на нижим теренима, на базним и неутралним стенама. На карбонатној подлози (крчњаци, доломит) налазе се крчњачка црнице (калкомеланосол), крчњачко-доломитни камбисол (калкокамбисол) а на силикатно карбонатној подлози (лапоровити крчњаци, флиш) образоване су рендзине. У долињској равни Моравице највеће површине су под алувијалним (флувисол) и ливадским земљиштем (хумофлувисол) док су у Пештерском пољу најзаступљениј ритске црнице (хумоглеј) и мочварна земљишта (еуглеј), као и псеудоглеј. Смонице (вертисол) заузимају мале површине на глиновитим језерским седиментима и речним терасама. Земљиште је претежно шумско, с обзиром на преовлађујући облик садашњег и потенцијалног биљног покривача. Пољопривредно земљиште одликује се релативно ниским бонитетом и умереном до ниском плодношћу осим на деловима коридора у долињској равни Моравице.

**Шуме** - предео обухваћен коридором аутопута антропогено је релативно мало измењен на већем делу свог пружања (сектор планине Голије, Сјеничке котлине и Пештерске висоравни). Међутим, на сектору долине Моравице промене предела су израженије и везане су за настанак и развој насеља, пољопривредну делатност, прекомерно коришћење шума и изградњу инфраструктурних и привредних објекта. На подручју Просторног плана, у појасу ширине 2 km, под дрвенастом, шумском и жбунастом вегетацијом је 43,0% од чега шуме заузимају 76,6%. Пољопривредне културе, односно обрадиво земљиште (оранице, баште, воћњаци и др.) је на 24,6% а травни покривач на 26,4% површина. Вештачке површине (изграђени делови насеља, привредних, инфраструктурних и других објеката) и гола земљишта су на 4,8 % простора, а водене и влажне површине на мање 0,9%.

Шуме су највећим делом представљене састојинама букве које су претежно високе, једнодобне или разnodобне. Букове шуме су углавном на вишем, брдском и планинском терену Голије и местимично праве мешовите састојине са китњаком, цером и грабом. Храстове шуме представљене су чистим или мешовитим састојинама цара, китњака и сладуна. У храстовом појасу, посебно поред река, налазе се састојине јасике, јове, врбе и тополе, а у вишим деловима овог појаса и састојине брезе и граба. Местимично се налазе мање површине под изданачком шумом багрема. Четинарске шуме захватају свега 8% укупне површине под шумском вегетацијом и представљене су готово у целисти вештачки подигнутим састојинама, највише смрче, мање црног бора и јеле и још мање белог бора и осталих четинара. Чистих природних састојина четинара нема, а присутне су мешовите шуме букве и јеле и мање смрче. Осим на Голији, у атарима села Косовица, Братљево и Ровине, већи комплекс четинарских култура налази се у атару села Брњица, Ступ и Житниће на источном ободу Сјеничке котлине. На Пештерској висоравни, уместо високих или изданачких шума развијени су шибљаци изграђени од већег броја врста дрвећа и жбуња (цер, медунац, грабић, црни јасен, јоргован, црни граб и др.) Државне шуме на подручју Просторног плана и у његовом окружењу обухватају око 50% површине под шумом и уређене су у оквиру газдинских јединица „Голубац - Дубовац“ и „Добрачко – Латвичке шуме“ којима газдује ШГ „Ужице“ и газдинских јединица „Мучањ“, „Цмиљевац – Букова глава I“, „Оштри врх – Лучка река“, „Клековица“, „Ковиље - Рабровица“, „Јавор - Коравчина“, „Голија - Јавор“, „Цмиљевац – Букова глава II“ и „Козник - Нинаја“, којима газдује ШГ „Голија“ из Ивањице. Основна намена тих шума је производња дрвета (на највећем делу шумских површина), а затим стална заштита шума (изван газдинског третмана), заштита земљишта од ерозије, заштита природе кроз парк природе, заштита вода и одржавање семенских састојина (при чему семенске састојине површине у функцији заштите вода нису лоциране на коридору



аутопута). Део државних шума је установљен за шуме високе заштитне вредности (High Conservation Value Forests – HCVF), највише у категорији HCVF- 1 (подручја која садрже значајне концентрације биодиверзитета), као шуме у функцији одржавања парка природе и семенских састојина и HCVF – 4 (подручја која пружају основне природе користи у критичним ситуацијама), пре свега шуме у функцији заштите од ерозије, сталне заштите шума и заштите вода.

Оса пута прелази преко површина обраслих шумском и жбунастом вегетацијом на око 43 km (40,5% укупне дужине), при чему најмање на сектору Сјеничке котлине и Пештерске висоравни (свега 3 km), у долинском сектору, низводно од Ивањице на око 13 km и на сектору планине Голије, узводно од Ивањице на приближно 27 km. Највећа континуирана површина под шумом, представљеном високим природним и вештачки подигнутим састојинама, кроз коју на дужини око 4,6 km пролази коридор аутопута налази се у атарима села Ровине, Глеђица, Смиљевац и Васиљевићи, на уздигнутом међуречју Моравице и Ношнице. Више од половине од укупне дужине трасе обухваћене дрвенастом вегетацијом иде кроз изданачке или девастиране шуме и шибљаке. Према прелиминарном увиду, у појасу пута (регулационом појасу) нема стабала ширине крошње веће од 15 метара, нити веома старих, по димензијама дебла репрезентативних и у другом погледу значајних примерака дендрофлоре. То ће се детаљније проверити у току израде одговарајуће техничке документације, посебно на деловима трасе кроз букове састојине на Голији.

#### 1.2.2. Основни чиниоци животне средине

На подручју Просторног плана систематски мониторинг животне средине се спроводи у ограниченом обиму. Контролу квалитета ваздуха, земљишта и вода на ширем подручју врши Агенција за заштиту животне средине, РХМЗ и др. Вредности квалитет чинилаца животне средине на планском подручју умногоме су повољније од оних које бележе мерне станице у овим агломерацијама, па их треба узети са резервом.

**Квалитет ваздуха** - на посматраном подручју будућег аутопута као извори аерозагађења, осим сагоревања фосилних горива за потребе домаћинства у насељима, котларница (на угаљ и мазут), пољопривредне производње, појављује и друмски саобраћај од постојеће путне мреже. Потенцијално највећи загађивачи животне средине представљају насељена места и викенд зоне услед недовољне комуналне опремљености.

Моторна друмска возила, чији издувни гасови доприносе погоршању квалитета ваздуха, представљају значајне загађиваче животне средине. Издувни гасови имају утицај на хуману популацију, флору, фауну, као и материјална и културна добра. Њихов утицај се осећа у подручјима око друмских саобраћајница. Из мотора са унутрашњим сагоревањем емитује се велики број гасова, од којих су најважнији (због свог доказаног негативног утицаја на хуману популацију): CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, угљоводоници, олово, као и чврсте честице у облику чађи.

Према важећој законској регулативи, односно Правилнику о граничним вредностима, методама мерења имисије, критеријумима за успостављање мерних места и евиденцији података (Службени гласник РС, бр. 54/92, 30/99 и 19/2006) прописане су граничне вредности имисије за неке загађујуће материје које се експлоатацијом друмских возила емитују у ваздух.

Дат је преглед података о квалитету ваздуха, преузетих из Генералног пројекта, за Пожегу, Златибор и Сјеницу.

Подаци за контролу квалитета ваздуха Пожега: максималне концентрације дима  $128 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1998 године), максималне концентрације  $\text{SO}_2$   $133 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1998 године) и максималне концентрације  $\text{NO}_2$   $105 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (2002 година). Преглед стања квалитета ваздуха у Пожеги:  $\text{SO}_2$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), гранична вредност за  $\text{SO}_2$  износи  $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$  - недовољан број података за статистичку обраду; дим ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), гранична вредност за дим износи  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  - средња вредност  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , максимална вредност  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  и број дана изнад граничне вредности 0;  $\text{NO}_2$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), гранична вредност за  $\text{NO}_2$  износи  $85 \mu\text{g}/\text{m}^3$  - средња вредност  $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , максимална вредност  $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$  и број дана изнад граничне вредности 0.

Подаци за контролу квалитета ваздуха Златибор: максималне концентрације дима  $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1998 године), максималне концентрације  $\text{SO}_2$   $95 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (2001 године) и максималне концентрације  $\text{NO}_2$   $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1998 година). Преглед стања квалитета ваздуха у Златибору:  $\text{SO}_2$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), гранична вредност за  $\text{SO}_2$  износи  $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$  - средња вредност  $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , максимална вредност  $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$  и број дана изнад граничне вредности 0; дим ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), гранична вредност за дим износи  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  - средња вредност  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , максимална вредност  $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$  и број дана изнад граничне вредности 0;  $\text{NO}_2$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), гранична вредност за  $\text{NO}_2$  износи  $85 \mu\text{g}/\text{m}^3$  - средња вредност  $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , максимална вредност  $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$  и број дана изнад граничне вредности 0.

Подаци за контролу квалитета ваздуха Сјеница: максималне концентрације дима  $219 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (2002 године), максималне концентрације  $\text{SO}_2$   $116 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1999 године) и максималне концентрације  $\text{NO}_2$   $61 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (1998 година). Преглед стања квалитета ваздуха у Сјеници:  $\text{SO}_2$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), гранична вредност за  $\text{SO}_2$  износи  $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$  - средња вредност  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , максимална вредност  $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$  и број дана изнад граничне вредности 0; дим ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), гранична вредност за дим износи  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  - средња вредност  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , максимална вредност  $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  и број дана изнад граничне вредности 0;  $\text{NO}_2$  ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), гранична вредност за  $\text{NO}_2$  износи  $85 \mu\text{g}/\text{m}^3$  - средња вредност  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , максимална вредност  $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$  и број дана изнад граничне вредности 0.

**Квалитет вода** - реке и потоци који чине потенцијал површинских вода у ширем коридору будућег аутопута, се сливају у два велика одвојена слива, на западу преко реке Увац припадају сливу Дрине а на северу преко реке Ђетиње и на истоку преко реке Моравице припадају сливу Западне Мораве.

Дат је преглед података о квалитету вода, преузетих из Генералног пројекта. Квалитет воде пратио се на рекама Моравица, Ђетиња и Увац. На основу Уредбе о категоризацији водотока (Сл.гласник СРС, бр.5/68) река Моравица је сврстана: (од изворишта до Ивањице) у I класу, (од Ивањице до ушћа реке Пањице) у IIа класу, (од ушћа реке Пањице до ушћа у реку Ђетињу) у IIа класу; река Ђетиња је сврстана: (од Ужица до ушћа у Западну Мораву) у IV класу и река Увац је сврстана: (од изворишта до реке Вапа) у I класу и (од реке Вапа до ушћа у Лим) у II класу. Класа II обухвата воде које се у природном стању могу употребљавати за купање и рекреацију грађана, за спортове на води, за гајење других врста риба или које се уз уобичајене методе обраде (коагулација, филтрација и дезинфекција) могу употребљавати за снабдевање насеља водом за пиће, за купање и у прехрамбеној индустрији, док класа I обухвата воде које се у свом природном стању или после дезинфекције могу користити за пиће или у прехрамбеној индустрији.

У циљу анализе постојећег квалитета површинских вода у истраживаном коридору будућег аутопута, анализирани су резултати физичко-хемијских параметара река: Ђетиње, Моравице и Уваца, рађени од стране РХМЗ, за 2004 хидролошку годину на профилима: Горобиље - Ђетиње, Градина - Моравица, Прибој - Увац.

Резултати испитивања квалитета воде реке Ђетиње у току 2004.године – Стварна класа квалитета није одређена с обзиром на редуковани обим извршених анализа. Одступања од захтеване класе су се повремено јавила у вредности процента засићења воде кисеоником која је одговарала III класи и у једном случају вредност нитритног азота је одговарала III/IV класи. Од опасних материја у једном случају регистрована је повишена концентрација сулфида и мангана.

Резултати испитивања квалитета воде реке Моравице у току 2004. године указују да одступања од захтеване класе су се повремено јавила у вредности рН и суспендованих материја које су одговарале III класи. Од опасних материја у једном случају регистрована је повишена концентрација мангана. Стварна класа квалитета није одређена с обзиром на редуковани обим извршених анализа.

Квалитета воде реке Увац у току 2004.године је одговарао II класи. Одступања од захтеване класе су се јавила у првој серији, уочена је промена боје што је одговарало III класи и у два случаја вредност процента засићења воде кисеоником одговарала је III класи. Опасне материје нису регистроване у повишеним концентрацијама.

Осим речне мреже, у посматраним коридорима постоје две акумулације, Златарско језеро у варијанти Запад и Сјеничко језеро у варијанти Центар.

Квалитет воде акумулације Сјеница на реци Увац прати РХМЗ. Узорковање и испитивање квалитета воде ове акумулације у току 2004.године, вршено је 24.08.2004. године на три профила, код бране, на средини језера и на почетку језера, на три дубине. Према резултатима физичко-хемијских анализа узорака воде, констатован је дефицит кисеоника у два узорка (одговарало ВК стању), у четири узорка је регистрована суперсатурација (одговарало је III, IV класи и ВК стању) и повећана вредност нитритног азота у два узорка што је одговарало III и IV класи вода. Од опасних и штетних материја регистроване су у једном узорку повећане вредности гвожђа и мангана.

Квалитет површинских вода реке Увац од ушћа у Лим до ушћа Буковог потока се прати у оквиру редовног мониторинга који спроводи Агенција за заштиту животне средине у оквиру редовног годишњег мониторинга (Резултати испитивања квалитета површинских и подземних вода за 2022. годину). Подаци показују да измерени између осталих и биолошки, микробиолошки, физички и хемијски параметри.

Биолошки елементи квалитета: Фитобентос - Дијатомни индекси - Увац (Прибој) - EPI-D 13.4, IPS 14.0, CEE 13.9. Макроинвертебрате - Увац (Прибој) - Сапробни индекс (метода Zelinka & Marvan) 2.18, BMWP скор 44, ASPT скор 6.3, EPT индекс 6, Индекс диверзитета (метода Shannon-Weaver) 1.81, Учешће Oligochaeta-Tubificidae (%) 0.00, Број фамилија 7 Укупан број таксона 8.

Резултати извршених физичко-хемијских, хемијских и микробиолошких анализа узорака површинских вода (водотока), односно меродавне вредности параметара за годишњи период, упоређене су са граничним вредностима класа квалитета прописаних

Уредбом о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“ бр. 50/2012).

Резултати испитивања рН сврставају: Увац (Прибој (мост на граници)) у I-IV класе, док у односу на суспендоване материје спада у I-II класу. Са аспекта кисеоничног режима Увац (Прибој (мост на граници)): растворени кисеоник- I класа, БПК5- II класа, ХПК (перманганатна метода)- II класа и укупни органски угљеник (ТОС) II класа. Анализом нутријената Увац (Прибој(мост на граници)): укупан азот- I класа, нитрати- I класа, нитрити- II класа, амонијум јон- III класа, укупан фосфор- III класа и ортофосфати- II класа. Салинитет Увац (Прибој (мост на граници)): хлориди- I класа, сулфати- I класа, укупна минерализација- I класа и електропроводљивост на 200С- I класа. Садржај метала Увац (Прибој (мост на граници)): арсен- I класа, бор- I класа, бакар- I-II класа, цинк- I класа, хром (укупни) - I класа, гвожђе (укупно) - I класа и манган (укупни) - I класа. Анализом микробиолошких параметара Увац (Прибој (мост на граници)): фекални колиформи- IV класа, укупни колиформи- III класа, цревне ентерококе- III класа и број аеробних хетеротрофа (метода Kohl) - III класа. Приоритетне и приоритетне хазардне супстанце Увац (Прибој (мост на граници)): Ni-раст 7х(III/IV).

**Квалитет земљишта** - на основу Извештаја о стању земљишта у Републици Србији за 2012. и 2021. годину, који је издала Агенција за заштиту животне средине, утврђено је да је протеклом периоду праћење загађености земљишта на подручју аутопута било скромно, а расположиви подаци врло оскудни. За утврђивање стања земљишта и доношење дефинитивних закључака о присутном степену загађења потребна су детаљнија истраживања. Загађивање земљишта је специфично у односу на загађивање ваздуха и воде, јер његове последице трају много дуже и теже се санирају.

Земљиште, као једна од три амбијенталне целине, представља врло сложен систем. Овај систем је осетљив на различите утицаје. Услед тих утицаја долази до већих или мањих промена у домену фаза деградације, деструкције и тоталног искључења. Истраживање проблематике тла, која је последица експлоатације одређеног путног правца, захтева недвосмислене податке о постојећем стању како би се са сигурношћу могли квантификовати новонастали односи. Постојеће стање квалитета земљишта од Пожеге до Бољара није одређивано узимањем узорака на терену. Међутим на основу тога, да траса будућег аутопута Е - 763 пролази кроз пољопривредно земљиште, затим да се у њеном коридору налази мрежа путева, може се константовати да до загађивања земљишта долази услед:

- Примене агротехничких мера - неконтролисаној примене различитих агротехничких мера тј. средстава за заштиту биља-пестициди и вештачких ђубрива долази до загађивања земљишта. Пестициди су само делимично растворни у води или се у њој могу само суспендовати. То је сасвим довољно да се са водом постепено инфилтрирају у земљиште и нај тај начин га загађује. Пестициди су релативно стабилна једињења и подлежу уобичајеним процесима деградације. Хлорорганска једињења остају непромењена и до две-три године. Фосфорорганска једињења могу да трају и дуже од 5 месеци. Зато су у основи хербициди таква једињења која у првој години деградирају једва 20 %. Основни процеси којима пестициди подлежу у земљишту јесте транспорт ка нижим слојевима, где се оклудују на хуминске материје и глине. на пример, познати инсектицид чија је употреба данас забрањена ДДТ (дихлородифенилтрихлорметан), заостаје у најплићим деловима земљишта (до 15 cm дубине) у концентрацијама од 40 до 80 %

од примарно нанете количине а да се у прво време хемијски ништа не измени. Линдан (хлоровани циклохексан) је врло интересантан инсектицид и подлеже у земљишту спорој деградацији при чему се из њега постепено издваја HCl, а заостаје делимично незасићени хлоровани циклични шесточлани прстен угљеника. Малатион (органофосфорни инсектицид) врло је ефикасан, јачи и токсичнији од хлорорганских пестицида, а у земљишту се распада хидролитички и постаје на тај начин инактиван.

- Експлоатација регионалног пута - при редовном одвијању друмског саобраћаја долази до загађивања земљишта услед: таложење издувних гасова, хабања гума, деструкције каросерије и процеђивања терета, просипања терета, одбацивања органских и неорганских отпадака, таложења из атмосфере, доношења ветром и развејавања услед проласка возила. При појави падавина исталожене штетне материја на коловозниј површини и пратећим елементима.

**Бука** - Основни постојећи извори буке на планском подручју су на постојећим саобраћајницама, али мерење буке се до сада није систематски вршило на планском подручју, нити постоје стратешке карте буке због чега је у наредној фази израде техничке документације, приликом израде Студије о процену утицаја пројекта на животну средину потребно извршити нулто мерење буке и моделовање буке и дефинисати места мониторинга, посебно у току експлоатације будуће саобраћајнице. Праћење мора да буде у складу са Правилником о методама мерења буке, садржини и обиму извештаја о мерењу буке ("Сл.гласник РС", бр. 72/10).

У Уредби о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини (Сл.гласник 75/2010), дефинисано граничне вредности буке. У складу са наведени, стандарди буке који се примењују за оцену утицаја буке износе 65 dB(A) у току дана и 55 dB(A) у току ноћи. Мониторинг буке на предметном подручју није спровођен, а ни у склопу ове студије нису рађена истражна мерења. Детаљније истраживање овог подручја у смислу угрожености саобраћајном буком нису рађена јер не постоје резултати мерења нивоа буке. Међутима на основу малог саобраћајног оптерећења и структуре саобраћајног тока (Бројање саобраћаја на путевима Републике Србије у 2005. години) на мрежи путева који се налазе у коридору аутопута Е-763, литературних података и стручног искуства може се закључити да су нивои саобраћајене буке у оквиру законом дефинисаних граничних вредности. У наредној фази пројекта, када се уради Студија о процени утицаја, требало би спровести посебна мерења буке на подручју свих већих насеља у близини дефинисаног коридора државног пута, који ће се користити за даље истраживања о нивоу буке у близини нове саобраћајнице, као и неопходне мере ублажавања. Праћење мора да буде у складу са Правилником о методама мерења буке, садржини и обиму извештаја о мерењу буке ("Сл.гласник РС", бр. 72/10).

### 1.2.3. Непокретна културна добра

Према подацима из аката о условима чувања, одржавања и коришћења непокретних културних добара, мерама техничке заштите и другим радовима које су за потребе овог просторног плана издали надлежни заводи за заштиту споменика културе и на основу података Информационог система непокретних културних добара, у ширем окружењу подручја Просторног плана налази се 10 места (локалитета) или објеката који сходно Закону о културном наслеђу („Службени гласник РС”, број 129/21) и Закону о

културним добрима („Службени гласник РС”, бр. 71/94, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон, 6/20- др.закон, 35/21-др. закон и 129/21-др. закон) имају статус утврђеног (заштићеног) непокретног културног добра (НКД), и то:

- Велика хумка у Пилатовићима на археолошком локалитету Трњаци; општина Пожега, КО Пилатовићи; старије гвоздено доба, крај 6. и почетак 5. века пре н.е.; археолошко налазиште од изузетног значаја, заштићено 1980. године;
- Црква свете Богородице у Прилипцу; општина Пожега, КО Прилипац; црквена грађевина из средњег века у близини римске некрополе; споменик културе, заштићен 1974. године;
- Манастир Ариље са црквом Светог Ахилија; општина Ариље, КО Ариље; задужбина краља Драгутина с краја 13. века; први хришћански храм на том месту посвећен светом Ахилију изграђен у 11. веку; споменик културе од изузетног значаја, заштићен 1947. године;
- Манастир Клисуре, општина Ариље, КО Добрача; црква Светог Архангела Михаила обновљена крајем 18. века на темељима црквене грађевине из средњег века; споменик културе, заштићен 1966. године;
- Кућа Драгомира Поповића у Свештици; општина Ивањица, КО Свештица; кућа у којој је у младости живео Милинко Кушић, народни херој из НОР-а 1941-1945. године; споменик културе, заштићен 1950;
- Део градског центра у Ивањици; општина Ивањица, КО Ивањица; стара ивањичка чаршија с краја 19. и почетка 20. века са значајним објектима грађанске, сакралне и инфраструктурне архитектуре (Кушића хан, кућа Јеремића, стари камени мост, црква Светог цара Константина и царице Јелене из 1836. године); просторно културно-историјска целина од изузетног значаја, заштићена 1983. године;
- Црква Светог Николе у Косовици; општина Ивањица, КО Косовица; мала гробљанска сакрална грађевина на црквеном месту из средњег века, више пута рушена и обнављана; споменик културе, заштићен 1974. године;
- Црква у Ковиљу архангела Гаврила и Михаила; општина Ивањица, КО Ерчеге; манастир Ковиље чине старија испосничка црква из 13. века посвећена светим арханђелима уз коју је у 17. веку призидана црква посвећена светом Николи; споменик културе од великог значаја, заштићен 1964. године;
- Спасојевића кула у Брњици; општина Сјеница, КО Брњица; спратни утврђени камени стамбено-економски објект изграђен у другој половини 19. века од стране Ђаковичких бегова Имзибеговића, касније у власништву породице Спасојевић; споменик културе, заштићен 2001. године; и
- Црква Вазнесења Христовог у Штављу. општина Сјеница, КО Штаваљ; црквена грађевина подигнута крајем 19. века; споменик културе, заштићен 2000. године.

Од десет НКД њих осам су споменици културе, једно је археолошко налазиште и једно просторно културно-историјска целина. Три НКД су категорисана као добра од изузетног значаја и једно као добро од великог значаја. Утврђена (заштићена) непокретна културна добра не налазе се у појасу ауто-пута и заштитном појасу. Према акту о условима које је издао Заод за заштиту споменика културе Краљево на подручју Просторног плана и његовом ближем окружењу, приближно до 1 км од осе аутопута,

налазе се археолошки локалитети који имају статус добара која уживају претходну заштиту (Табела 1.2).

**Табела 1.2.** Заштићена и евидентирана непокретна културна добра на ширем подручју коридора аутопута

Катастарска општина	Редни број, назив и главна обележја	Врста и заштитни статус НКД
<b>ОПШТИНА ПОЖЕГА</b>		
Горобиле	14. Турско гробље, хумке	Археолошки локалитет
Лопаш	15. Црквина	
Прилипац	13. Римске терме	
<b>ОПШТИНА АРИЉЕ</b>		
Вирово	16. споменик на сеоском гробљу	Археолошки локалитет
Трешњевица	17. Градина	
Церова	1. Сеоско гробље	
<b>ОПШТИНА ИВАЊИЦА</b>		
Братљево	23. Црква и старо гробље	Археолошки локалитет
Василјевићи	4. Црквина и Грчко гробље	
	5. Карађорђево шанац	
Ерчеге	2. Црквина	
	3. Црквина	
Комадине	31. Манастир	
Косовица	22. Старо гробље код цркве	
Мана	29. Старо гробље	
	30. Грчко гробље	
Медовине	6. Црквина	
Радаљево	18. Панађур	
	19. Црква св. Георгија са гробљем	
Ровине	24. Старо гробље	
	25. Цамија	
	26. Турска чаршија	
	27. Старо домаћинство	
	28. Турско гробље, хумке	
Шуме	20. Грчко гробље	
Братљево	21. Грчко гробље	
<b>ОПШТИНА СЈЕНИЦА</b>		
Брњица	7. Сеоско гробље	Археолошки локалитет
	8. Старо гробље	
	9. Брњичко брдо	
	10 хумка код Црквине 1	
	11. Хумка код Црквине 2	
	12. Увир	

### 1.3. Разматрана питања заштите животне средине у Просторном плану и разлози за изостављање појединих питања и проблема из Стратешке процене

Током израде предметног плана и стратешке процене утицаја на животну средину, разматрана су питања у вези са заштитом животне средине и дефинисани услови под којима се планиране активности могу реализовати. Заштита животне средине логично подразумева поштовање свих општих мера заштите животне средине и природе као и свих прописа утврђених законском регулативом и условима надлежних институција. У том смислу су за израду стратешке процене утицаја коришћени услови и документи који су том контексту релевантни. Посебна пажња у посвећена је могућим утицајима Просторног плана и планских решења на квалитет животне средине у контексту

еколошки најприхватљивијег решења којима ће бити умањена опасност од нарушавања квалитета животне средине на траси коридора планираног пута и изложеност становништва негативним утицајима реализације планиране намене.

Критеријуми за утврђивање могућности значајних утицаја на животну средину планова и програма садржани су у Прилогу I Закона о стратешкој процени утицаја. Ови критеријуми заснивају се на: карактеристикама плана/програма и карактеристикама утицаја. У конкретном случају, поред наведених критеријума, посебно је важна идентификација проблема заштите животне средине на простору који је под директним утицајем планираног пута и анализа могућих импликација наведених активности на квалитет животне средине, а посебно на:

- квалитет основних чинилаца животне средине,
- повећање интензитета буке,
- непокретна културна добра,
- утицаје у случају удеса.

На основу анализе планских решења, посебно су разматране могуће импликације будућег планираног пута и пратећих садржаја на животну средину јер наведене активности имплицирају доминантне утицаје изградње и одвијања саобраћаја на чиниоце животне средине. Иако ће ове активности и објекти бити у фокусу, са еколошких и социо-економских аспеката су анализиране све стратешке смернице дефинисане Просторним планом, укључујући и позитивне (а не само негативне) утицаје. Такође, с обзиром на планиране намене, нису разматрани утицаји које планирани објекти и активности по природи намене и техничко-технолошким карактеристикама не могу имати на квалитет животне средине.

#### **1.4. Приказ варијантних решења која се односе на заштиту животне средине**

Варијантна решења плана представљају различите рационалне начине средства и мере реализације циљева плана у појединим секторима развоја, кроз разматрање могућности коришћења одређеног простора за специфичне намене и активности. Укупни ефекти плана, па и утицаји на животну средину, могу се ефикасно утврдити поређењем са различитим варијантним решењима плана. Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину не прописује шта су то варијантна решења плана која подлежу стратешкој процени утицаја, али у пракси се могу разматрати најмање две варијанте:

- варијанта примене плана,
- варијанта да се план не имплементира.

Примена плана може имплицирати и позитивне и негативне ефекте на циљеве Стратешке процене утицаја на животну средину. Позитивни утицаји имају шири контекст и национални значај, јер стварају предуслове за саобраћајно повезивање, односно стварање основног предуслова за просторни развој. Имплицирање негативних утицаја је могуће доминантно на локалном нивоу, али је значајно и овакве утицаје сагледати у односу на циљеве СПУ. С друге стране, у варијанти у којој се Просторни план не имплементирао не би било промена у простору значајних за евалуацију јер не би дошло до промена у простору, али би се ограничила могућност просторног развоја ширег подручја.



Просторним планом нису разматрана друга варијантна решења с обзиром да је овај поступак спроведен у фази израде Претходне студије оправданости, односно у идејном решењу.

### **1.5. Резултати консултација са заинтересованим органима и организацијама**

Приликом одређивања планских концепција и дефинисања планских решења уважени су и имплементирани сви услови у сугестије надлежних институција, прибављени у редовном поступку за потребе израде Просторног плана, као и резултати спроведеног поступка раног јавног увида.

Варијантна решења коридора аутопута разматрана су у оквиру Предходне студије оправданости с генералним пројектом. Усвојено варијантно решење инфраструктурног коридора у оквиру Предходне студије опоравданост с генералним пројектом примењено је и у изради овог Просторног плана и СПУ.

## 2. ОПШТИ И ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ И ИЗБОР ИНДИКАТОРА

### 2.1 Општи и посебни циљеви

Према члану 14. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину општи и посебни циљеви стратешке процене дефинишу се на основу захтева и циљева у погледу заштите животне средине у другим плановима и програмима, циљева заштите животне средине утврђених на нивоу Републике и међународном нивоу, прикупљених података о стању животне средине и значајних питања, проблема и предлога у погледу заштите животне средине у плану или програму.

Општи и посебни циљеви стратешке процене утицаја на животну средину за предметни план, садржани су у стратегији и смерницама: Просторног плана Републике Србије, националних стратешких докумената и просторних планова јединица локалних самоуправа кроз које пролази траса инфраструктурног коридора који је предмет Просторног плана и СПУ.

Општи циљеви стратешке процене, дефинисани на основу наведених планских докумената су и на основу анализе стања и тенденција будућег развоја.

На основу општих циљева и на основу: просторног обухвата Просторног плана, планираних садржаја на подручју плана, стања животне средине на планском подручју и ширем окружењу, дефинисани су посебни циљеви стратешке процене који ће представљати основ за евалуацију стратешких утицаја плана на животну средину (Табела 2.1.).

### 2.2. Избор индикатора

У оквиру СПУ избор индикатора је извршен из «Основног сета УН индикатора одрживог развоја», у складу са Упутством које је издало Министарство науке и заштите животне средине у фебруару 2007. године и Правилником о националној листи индикатора заштите животне средине ("Службени гласник РС", број 37/2011). Сет индикатора у потпуности одражава принципе и циљеве одрживог развоја.

Избор индикатора наведених у табели 2.1. у складу је са планираним активностима на подручју Просторног плана и њиховим могућим утицајима на квалитет животне средине и послужиће за евалуацију планских решења.

**Табела 2.1.** Циљеви и индикатори СПУ

Посебни циљеви СПУ	Индикатори
Заштита квалитета ваздуха	Изложеност становништва прекораченим дневним ГВЕ за SO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , CO, PM <sub>10</sub> и PM <sub>2.5</sub> као последица реализације пута
Унапређење квалитета подземних и површинских вода	Serbian Water Quality Index (SWQI)*
	Емисије загађујућих материја у водна тела*
Очување пољопривредног и шумског	Промена површина намене земљишта (%)

Посебни циљеви СПУ	Индикатори
земљишта	Штете у шумама*
Заштита биодиверзитета	Угрожене и заштићене врсте*
	Диверзитет врста*
Очување и унапређење предела	Управљање контаминираним локалитетима*
Очување природних добара	Заштићена подручја*
Очување културних добара	Бр. и значај потенцијално угрожених НКД
Смањити утицај на становништво, насеља и објекте	Бр. стамбених објеката у зони са повећаним нивоом буке
	Бр. објеката за уклањање
Подстицање економског развоја и запослености	Број запослених на изградњи и у експлоатацији пута
	Дужина нових/ реконструисаних путева (km)
	Повезивање са постојећим путевима
Заштита од удеса	Површина обухваћена могућим удесима
	Изложеност становништва, објеката, биљног и животињског света могућим удесима

\* дефиниција и опис индикатора, као и методологија израчунавања дати су у Прилогу Правилника о националној листи индикатора заштите животне средине (2011).

### 3. ПРОЦЕНА МОГУЋИХ УТИЦАЈА ПЛАНА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ СА ОПИСОМ МЕРА ЗАШТИТЕ

#### 3.1. Евалуација карактеристика и значаја утицаја планских решења

У наставку стратешке процене утицаја извршена је евалуација значаја, просторних размера, вероватноће и трајања утицаја планских решења на животну средину, односно дефинисане циљеве стратешке процене.

У табели 3.1. Приказани су критеријуми за вредновање планских решења.

Величина утицаја	Ознака	Опис
Критичан	- 3	Преоптерећује капацитет простора
Већи	- 2	У већој мери нарушава животну средину
Мањи	- 1	У мањој мери нарушава животну средину
Нема утицаја	0	Нема утицаја на животну средину
Позитиван	+ 1	Мање позитивне промене у животној средини
Повољан	+ 2	Повољне промене квалитета животне средине
Врло повољан	+ 3	Промене битно побољшавају квалитет живота

Табела 3.1. Критеријуми за оцењивање величине утицаја

У табели 3.2. приказани су критеријуми за вредновање просторних размера могућих утицаја.

Значај утицаја	Ознака	Опис
Регионални	Р	Могућ утицај на регионалном нивоу
Општински/градски	О	Могућ утицај на подручју града/општине
Локални	Л	Могућ утицај локалног карактера

Табела 3.2. Критеријуми за вредновање просторних размера могућих утицаја

Вероватноћа да ће се неки процењени утицај догодити у стварности такође представља важан критеријум за доношење одлука у току израде плана. Вероватноћа утицаја одређује се према скали приказаној у табели 3.3.

Вероватноћа	Ознака	Опис
100%	И	утицај изванредан
више од 50%	В	утицај вероватан
мање од 50%	М	утицај могућ

Табела 3.3. Скала за процену вероватноће утицаја

Поред тога, додатни критеријуми могу се извести према времену трајања утицаја. У том смислу могу се дефинисати привремено-повремено (П) и дуготрајни (Д) ефекти.

**Усваја се:** Утицаји од стратешког значаја су они који имају јак или већи (позитиван или негативан) ефекат на целом подручју Просторног плана (регионални ниво), на нивоу општине/града, или на локалном нивоу према критеријумима у табели 3.4.

Размере	Величина		Ознака значајних утицаја
Регионални ниво: Р	Јак позитиван утицај	+3	Р +3
	Већи позитиван утицај	+2	Р +2
	Јак негативан утицај	-3	Р -3
	Већи негативан утицај	-2	Р -2
Општински/градски ниво: О	Јак позитиван утицај	+3	О +3
	Већи позитиван утицај	+2	О +2
	Јак негативан утицај	-3	О -3
	Већи негативан утицај	-2	О -2
Локални ниво: Л	Јак позитиван утицај	+3	Л +3
	Јак негативан утицај	-3	Л -3

Табела 3.4. Критеријуми за евалуацију значаја утицаја

На основу критеријума процене величине, просторних размера и процене вероватноће утицаја планских решења (Табела 3.5) на циљеве СПУ врши се евалуација значаја идентификованих утицаја за остваривање циљева стратешке процене.

Р.бр.	Планско решење
1	Деоница 1 (km147+675 – km156+537) – налази се на територији Пожеге и Бољара у дужини од 8,862 km.
2	Деоница 2 (km156+537 – km164+705) – налази се на територији Ариља у дужини од 8,168 km.
3	Деоница 3 (km164+705 – km170+985) – налази се на територији Ариља и Ивањице у дужини од 6,280 km.
4	Деоница 4 (km170+985 – km177+904) – налази се на територији Ивањице у дужини од 6,919 km.
5	Деоница 5 (km177+904 – km183+746) – налази се на територији Ивањице у дужини од 5,842 km.
6	Деоница 6 (km183+746 – km191+632) – налази се на територији Ивањице у дужини од 7,886 km.
7	Деоница 7 (km191+632 – km196+703) – налази се на територији Ивањице у дужини од 5,071 km.
8	Деоница 8 (km196+703 – km203+004) – налази се на територији Ивањице у дужини од 6,301 km.
9	Деоница 9 (km203+004 – km210+725) – налази се на територији Ивањице у дужини од 7,721 km.
10	Деоница 10 (km210+725 – km221+456) – налази се на територији Ивањице и Сјенице у дужини од 10,731 km.
11	Деоница 11 (km221+456 – km254+005) – налази се на територији Сјенице у дужини од 32,549 km.
12	Објекти аутопута за деонице 1 и 10 – мостови и тунели
13	Пратећи садржаји у коридору аутопута – функционалне садржаје путног саобраћаја за одржавање, управљање и обезбеђење бржег, сигурнијег, удобнијег и поузданијег транспорта робе и људи на аутопуту, и могу бити: базе за одржавање пута и објекти контроле и управљањ и објекти наплате путарине; и пратеће садржаје за потребе корисника у саобраћају – паркиралишта и одморишта (уз могућност изградње станице за снабдевање погонским горивом и други садржаји) и услужни центри
14	Заштита природе и природних добара
15	Заштита непокретних културних добара
16	Заштита животне средине и мере заштите

Табела 3.5. Планска решења из Просторног плана обухваћена са СПУ

НАПОМЕНА: Наведена подела трасе аутопута на деонице је условна и дефинисана само за потребе израде овог плана. У даљим фазама израде техничке документације за аутопут, а у складу са техничким карактеристикама, могуће је другачија подела трасе на деонице. Предмет детаљне регулационе разраде овог плана су деонице 1 и 10.

У наставку је извршена вишекритеријумска експертска евалуација одабраних планских решења у односу на дефинисане циљеве СПУ и припадајуће индикаторе, односно идентификовање стратешки значајних утицаја, као и евентуалних кумулативних и синергетских утицаја. При томе је посебна пажња посвећена деоницама 1 и 10 које су предмет детаљне регулационе рљазраде.

Након извршене вишекритеријумске евалуације планских решења, дефинишу се адекватне мере заштите за она планска решења за која су приликом вредновања идентификовани негативни утицаји на квалитет животне средине и елементе одрживог развоја, али и за друга планска решења за која је оцењено да неће имати стратешки значајне утицаје или ће имати позитивне утицаје које мерама заштите треба додатно утврдити.

На овај начин обезбеђује се да имплементацијом дефинисаних мера заштите негативни утицаји буду минимизирани, а да идентификовани позитивни утицаји остану у оквиру идентификованих позитивних трендова.

Процена утицаја на животну средину и елементе одрживог развоја извршена је у табелама 3.6, 3.7 и 3.8.

Табела 3.6. Процена величине утицаја планских решења на животну средину и елементе одрживог развоја

ПЛАНСКА РЕШЕЊА	Циљеви стратешке процене утицаја									
	Заштита квалитета ваздуха	Унапређење квалитета подземних и површинских вода	Очување пољопривредног и шумског земљишта	Заштита биодиверзитета	Очување и унапређење предела	Очување природних добара	Очување културних добара	Смањити утицај на становништво, насеља и објекте	Подстицање економског развоја и запослености	Заштита од удеса
Деоница 1	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	+3	-1
Деоница 2	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	+3	-1
Деоница 3	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	+3	-1
Деоница 4	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	+3	-1
Деоница 5	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	+3	-1
Деоница 6	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	+3	-1
Деоница 7	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	+3	-1
Деоница 8	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	-1	+3	-1
Деоница 9	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	+3	-1
Деоница 10	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	+3	-1
Деоница 11	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-1	-1	+3	-1
Објекти аутопута за деонице 1 и 10 – мостови и тунели	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	+1	+1	-1
Пратећи садржаји у коридору аутопута	-1	0	-1	0	-1	0	0	0	+1	-1
Заштита природе и природних добара	0	0	0	+2	+2	+3	0	0	0	0
Заштита непокретних културних добара	0	0	0	0	0	0	+3	0	0	0
Заштита животне средине и мере заштите	+2	+2	+1	+1	+1	+2	+3	+3	0	+2

\* - критеријуми према табели 3.1.

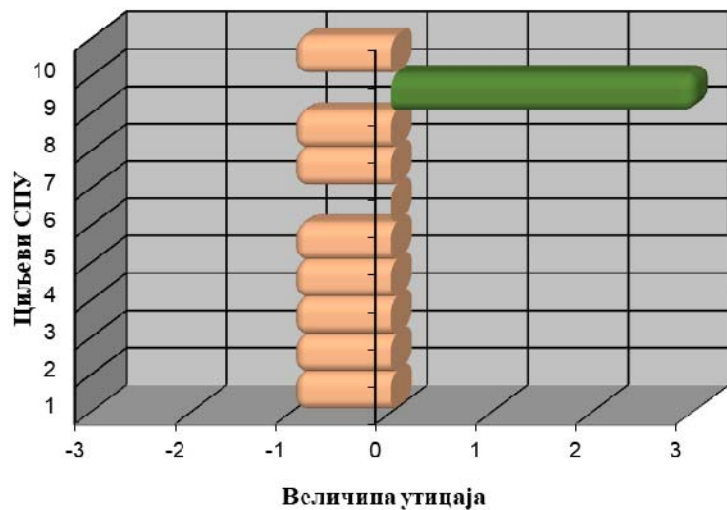
Табела 3.7. Процена просторних размера утицаја планских решења на животну средину и елементе одрживог развоја

ПЛАНСКА РЕШЕЊА	Циљеви стратешке процене утицаја									
	Заштита квалитета ваздуха	Унапређење квалитета подземних и површинских вода	Очување пољопривредног и шумског земљишта	Заштита биодиверзитета	Очување и унапређење предела	Очување природних добара	Очување културних добара	Смањити утицај на становништво, насеља и објекте	Подстицање економског развоја и запослености	Заштита од удеса
Деоница 1	Л	Л	Л	Л	Л		Л	Л	Р	Л
Деоница 2	Л	Л	Л	Л	Л		Л	Л	Р	Л
Деоница 3	Л	Л	Л	Л	Л		Л	Л	Р	Л
Деоница 4	Л	Л	Л	Л	Л		Л	Л	Р	Л
Деоница 5	Л	Л	Л	Л	Л		Л	Л	Р	Л
Деоница 6	Л	Л	Л	Л	Л		Л	Л	Р	Л
Деоница 7	Л	Л	Л	Л	Л		Л	Л	Р	Л
Деоница 8	Л	Л	Л	Р	Л	Р	Л	Л	Р	Л
Деоница 9	Л	Л	Л	Л	Л		Л	Л	Р	Л
Деоница 10	Л	Л	Л	Л	Л		Л	Л	Р	Л
Деоница 11	Л	Л	Л	Р	Л	Р	Л	Л	Р	Л
Објекти аутопута за деонице 1 и 10 – мостови и тунели	Л	Л		Л	Л	Л		Л	Л	Л
Пратећи садржаји у коридору аутопута	Л		Л		Л				Л	Л
Заштита природе и природних добара				Р	Р	Р				
Заштита непокретних културних добара							Р			
Заштита животне средине и мере заштите	Л	Л	Л	Р	Л	Р	Р	Л		Л

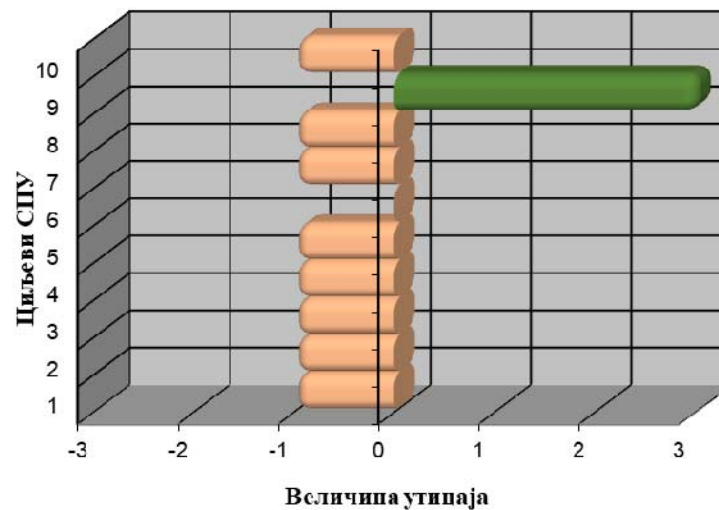
\* - критеријуми према табели 3.2.



**Коридор аутопута - Деоница 1**



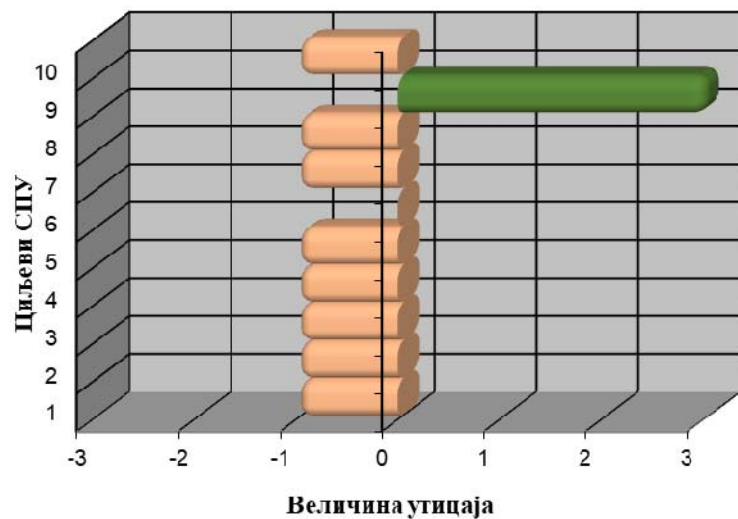
**Коридор аутопута - Деоница 2**



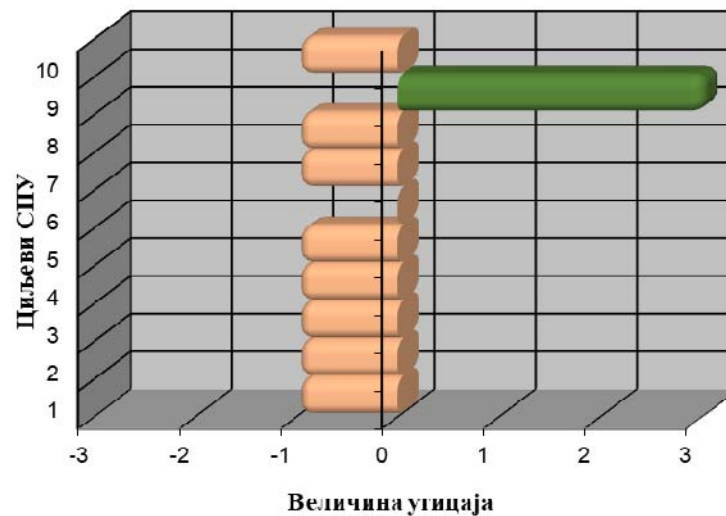
**Циљеви стратешке процене**

- |   |   |    |  |
|---|---|----|--|
| 1 | Заштита квалитета ваздуха                         | 6  | Очување природних добара                         |
| 2 | Унапређење квалитета подземних и површинских вода | 7  | Очување културних добара                         |
| 3 | Очување пољопривредног и шумског земљишта         | 8  | Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| 4 | Заштита биодиверзитета                            | 9  | Подстицање економског развоја и запослености     |
| 5 | Очување и унапређење предела                      | 10 | Заштита од удеса                                 |

**Коридор аутопута - Деоница 3**



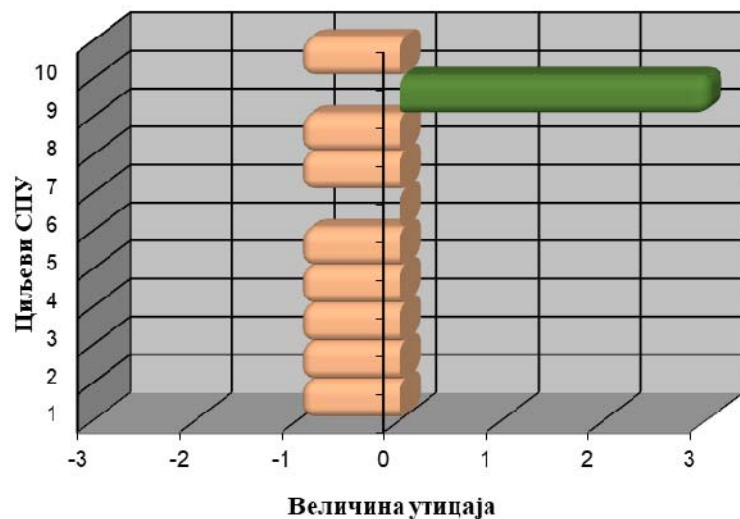
**Коридор аутопута - Деоница 4**



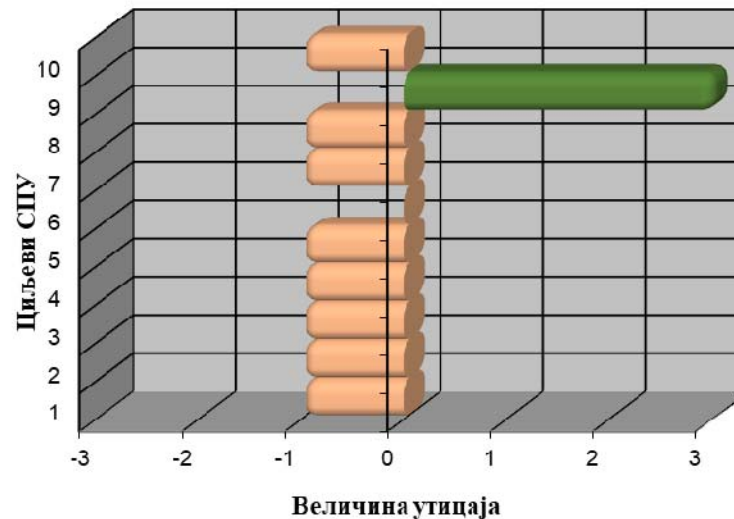
**Циљеви стратешке процене**

- |  |   |
|--|---|
| <b>1</b> Заштита квалитета ваздуха                         | <b>6</b> Очување природних добара                         |
| <b>2</b> Унапређење квалитета подземних и површинских вода | <b>7</b> Очување културних добара                         |
| <b>3</b> Очување пољопривредног и шумског земљишта         | <b>8</b> Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| <b>4</b> Заштита биодиверзитета                            | <b>9</b> Подстицање економског развоја и запослености     |
| <b>5</b> Очување и унапређење предела                      | <b>10</b> Заштита од удеса                                |

Коридор аутопута - Деоница 5



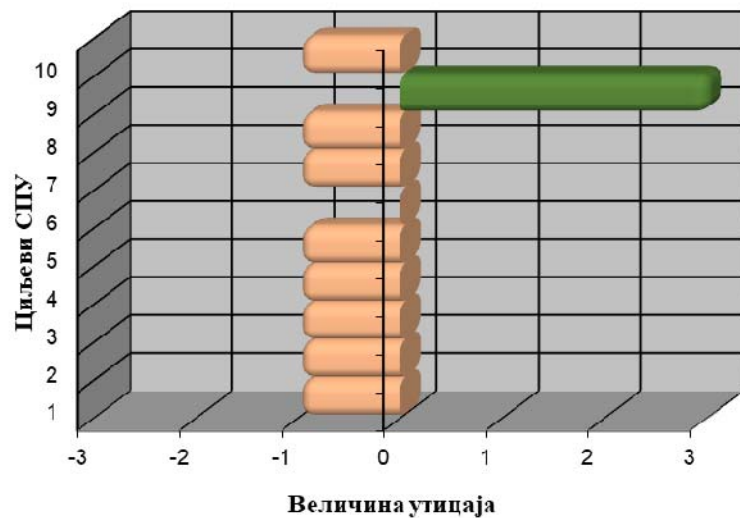
Коридор аутопута - Деоница 6



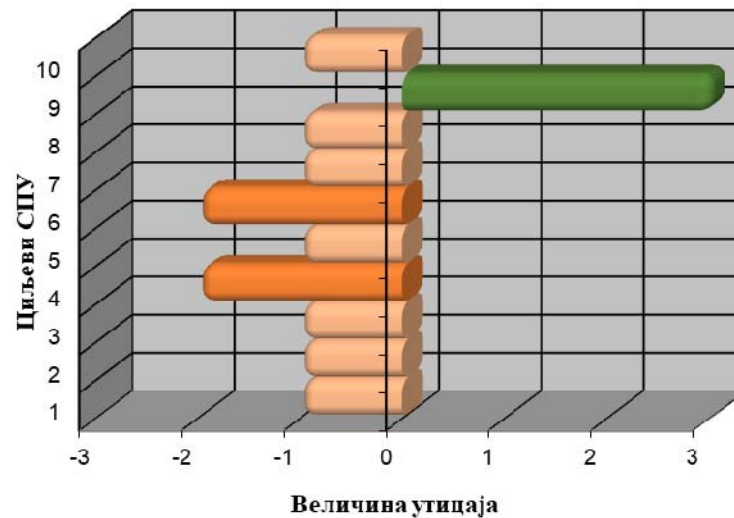
**Циљеви стратешке процене**

- |   |   |    |  |
|---|---|----|--|
| 1 | Заштита квалитета ваздуха                         | 6  | Очување природних добара                         |
| 2 | Унапређење квалитета подземних и површинских вода | 7  | Очување културних добара                         |
| 3 | Очување пољопривредног и шумског земљишта         | 8  | Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| 4 | Заштита биодиверзитета                            | 9  | Подстицање економског развоја и запослености     |
| 5 | Очување и унапређење предела                      | 10 | Заштита од удеса                                 |

Коридор аутопута - Деоница 7



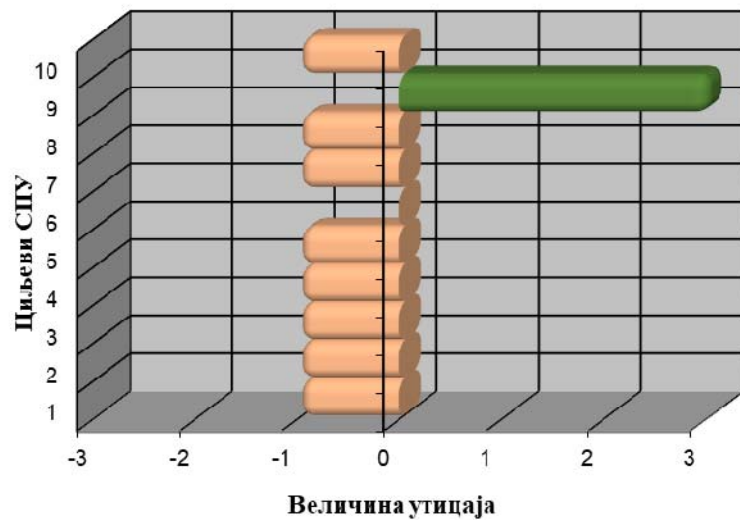
Коридор аутопута - Деоница 8



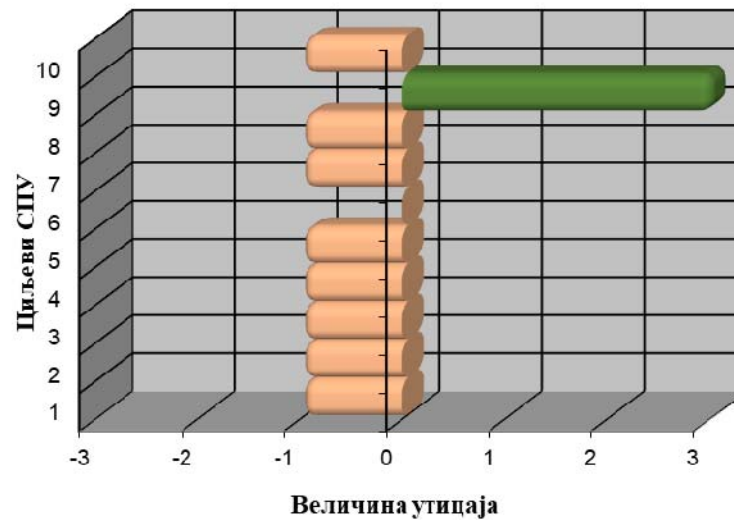
**Циљеви стратешке процене**

- |   |   |    |  |
|---|---|----|--|
| 1 | Заштита квалитета ваздуха                         | 6  | Очување природних добара                         |
| 2 | Унапређење квалитета подземних и површинских вода | 7  | Очување културних добара                         |
| 3 | Очување пољопривредног и шумског земљишта         | 8  | Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| 4 | Заштита биодиверзитета                            | 9  | Подстицање економског развоја и запослености     |
| 5 | Очување и унапређење предела                      | 10 | Заштита од удеса                                 |

Коридор аутопута - Деопица 9



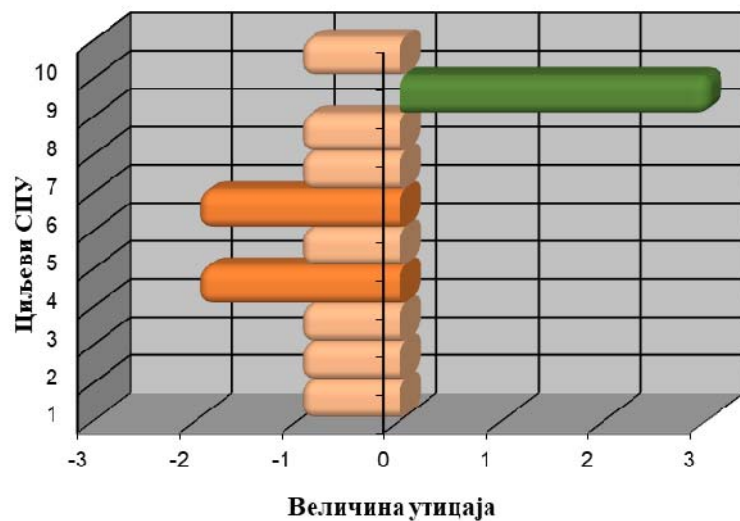
Коридор аутопута - Деопица 10



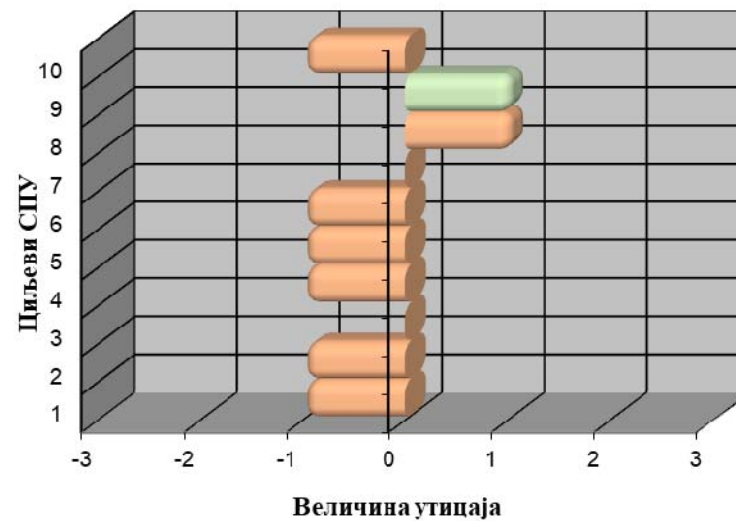
**Циљеви стратешке процене**

- |   |   |    |  |
|---|---|----|--|
| 1 | Заштита квалитета ваздуха                         | 6  | Очување природних добара                         |
| 2 | Унапређење квалитета подземних и површинских вода | 7  | Очување културних добара                         |
| 3 | Очување пољопривредног и шумског земљишта         | 8  | Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| 4 | Заштита биодиверзитета                            | 9  | Подстицање економског развоја и запослености     |
| 5 | Очување и унапређење предела                      | 10 | Заштита од удеса                                 |

Коридор аутопута Деоница 11



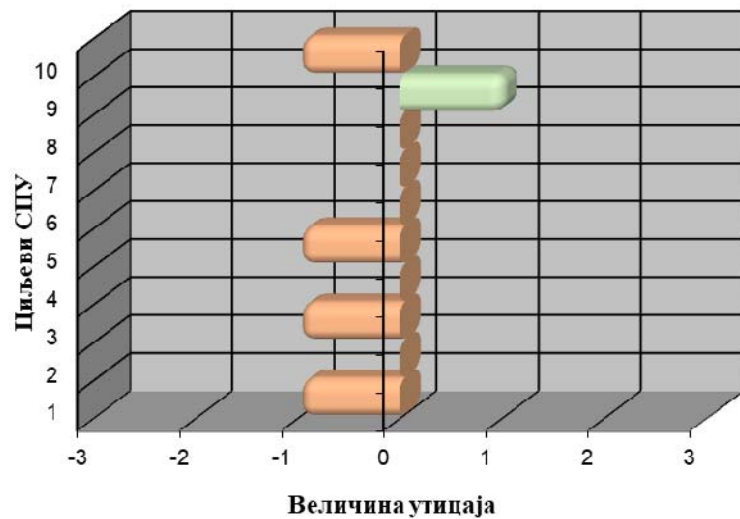
Објекти аутопута за деонице 1 и 10 - мостови и тунели



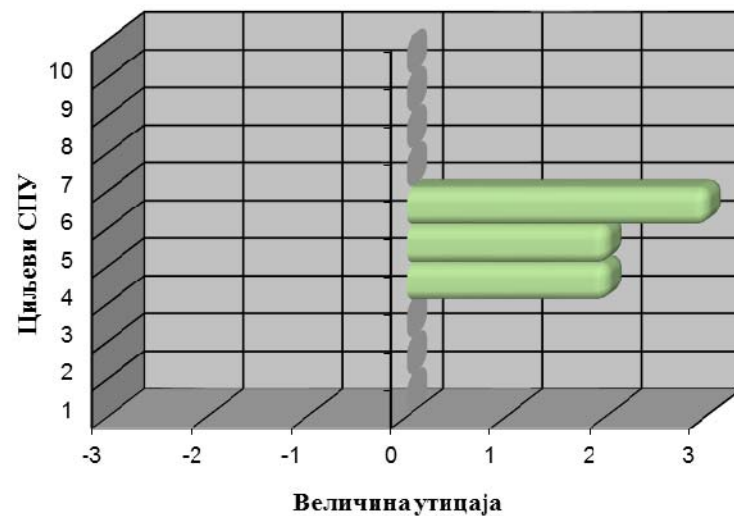
**Циљеви стратешке процене**

- |   |   |    |  |
|---|---|----|--|
| 1 | Заштита квалитета ваздуха                         | 6  | Очување природних добара                         |
| 2 | Унапређење квалитета подземних и површинских вода | 7  | Очување културних добара                         |
| 3 | Очување пољопривредног и шумског земљишта         | 8  | Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| 4 | Заштита биодиверзитета                            | 9  | Подстицање економског развоја и запослености     |
| 5 | Очување и унапређење предела                      | 10 | Заштита од удеса                                 |

### Пратећи садржаји у коридору аутопута



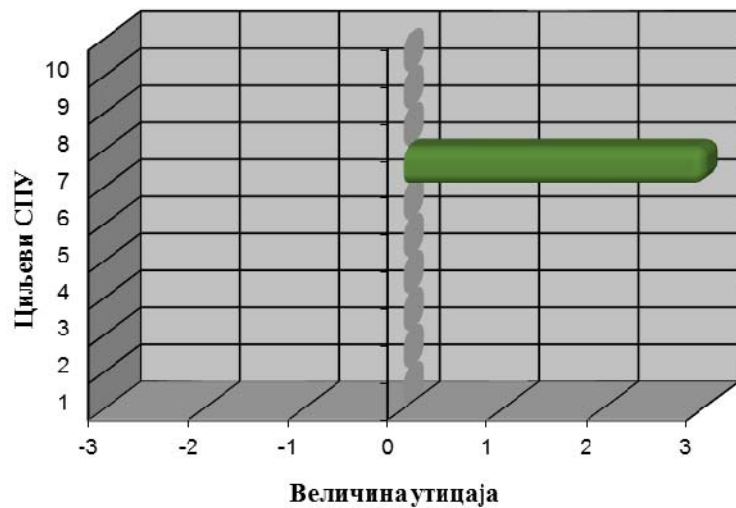
### Заштита природе и природних добара



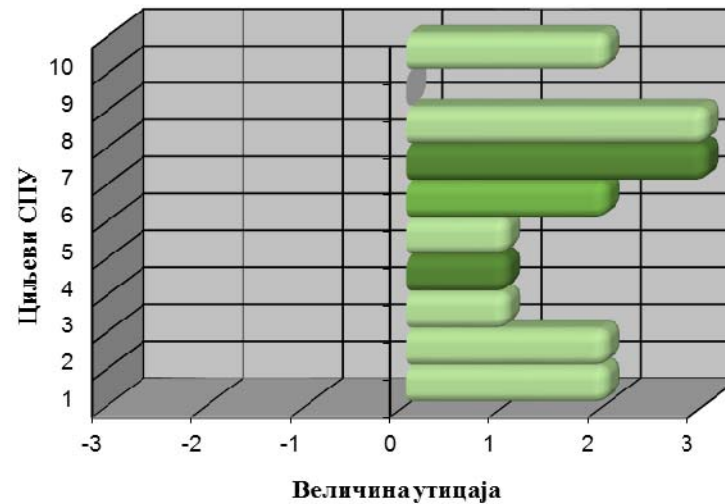
#### Циљеви стратешке процене

- |   |   |    |  |
|---|---|----|--|
| 1 | Заштита квалитета ваздуха                         | 6  | Очување природних добара                         |
| 2 | Унапређење квалитета подземних и површинских вода | 7  | Очување културних добара                         |
| 3 | Очување пољопривредног и шумског земљишта         | 8  | Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| 4 | Заштита биодиверзитета                            | 9  | Подстицање економског развоја и запослености     |
| 5 | Очување и унапређење предела                      | 10 | Заштита од удеса                                 |

### Заштита непокретних културних добара



### Заштита животне средине и мере заштите



#### Циљеви стратешке процене

- |   |   |    |  |
|---|---|----|--|
| 1 | Заштита квалитета ваздуха                         | 6  | Очување природних добара                         |
| 2 | Унапређење квалитета подземних и површинских вода | 7  | Очување културних добара                         |
| 3 | Очување пољопривредног и шумског земљишта         | 8  | Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| 4 | Заштита биодиверзитета                            | 9  | Подстицање економског развоја и запослености     |
| 5 | Очување и унапређење предела                      | 10 | Заштита од удеса                                 |



Табела 3.8. Идентификација стратешки значајних утицаја планских решења на животну средину и одрживи развој

ПЛАНСКО РЕШЕЊЕ	Идентификација и евалуација стратешких утицаја		Образложење
	Циљ СПУ	Ранг	
Коридор аутопута – Деоница 1	9	+3/Р/В/Д	<p>На свим деоницама аутопута очекују се јаки дуготрајни позитивни утицаји регионалног карактера на подстицање економског развоја услед бољег регионалног повезивања и доступности антропогеним садржајима у простору у простору. Изградња аутопута Е-763 Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре директно ће допринети привредном развоју и интеграцији других делова централне, западне, југозападне и јужне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Златиборског, Моравичког и Рашког управног округа. Усклађивање трасе коридора планираног аутопута са условима имаоца јавних овлашћења која су од значаја за заштиту природе, животне средине и непокретних културних добара доприноси превентивној заштити простора на планском подручју, укључујући и смањење изложености становништва повећаном нивоу буке и аерозагађењу. Остварени утицаји биће извесни и дуготрајни. Могући негативни утицаји на природна добра и биодиверзитет на деловима деоница 8 и 11, које тангирају резерват биосфере Голија (деоница 8), односно ободне делове „Пештерског поља“ и рамсарског подручја (деоница 11). Коридор се налази у подручју које је означено као шира зона санитарне заштите водоизворишта, односно сливно подручје изворишта водоснабдевања, па постоји могућност индиректног утицаја на квалитет вода. У складу са овом чињеницом, посебна пажња посвећена је дефинисању одговарајућих мера заштите изворишта водоснабдевања у складу са релевантном легислативом. Промена ненамене простора на деоници планираног аутопута, иако значајна, не сматра се стратешки значајним негативним утицајем с обзиром да је конципирање планских решења било усмерено на ограничени простор у којем ће се саобраћајница реализовати. Извесно је да ће део утицаја бити последица радова на изградњи планираног аутопута. Ради се о привременим/повременим локалним утицајима.</p>
Коридор аутопута – Деоница 2	9	+3/Р/В/Д	
Коридор аутопута – Деоница 3	9	+3/Р/В/Д	
Коридор аутопута – Деоница 4	9	+3/Р/В/Д	
Коридор аутопута – Деоница 5	9	+3/Р/В/Д	
Коридор аутопута – Деоница 6	9	+3/Р/В/Д	
Коридор аутопута – Деоница 7	9	+3/Р/В/Д	
Коридор аутопута – Деоница 8	4	-2/Р/М/П	
	6	-2/Р/М/П	
	9	+3/Р/В/Д	
Коридор аутопута – Деоница 9	9	+3/Р/В/Д	
Коридор аутопута – Деоница 10	9	+3/Р/В/Д	
Коридор аутопута – Деоница 11	4	-2/Р/М/П	
	6	-2/Р/М/П	
	9	+3/Р/В/Д	

ПЛАНСКО РЕШЕЊЕ	Идентификација и евалуација стратешких утицаја		Образложење
	Циљ СПУ	Ранг	
Заштита природе и природних добара	6	+2/Л/В/Д	Очекују се позитивни утицаји примене мера заштите природе и природних добара, а као резултат тога и на биодиверзитет локалних заједница применом дефинисаних мера заштите. Ове мере ће додатно утврдити примењене мере превентивне заштите које су утицале на оптималан избор трасе планираног аутопута. Њихов значај утврђују и смернице за процену утицаја пројекта аутопута на животну средину, посебно у деловима трасе (деоницама 8 и 11) које тангирају рубове подручја од значаја за заштиту природних вредности и биодиверзитета.
	7	+2/Л/В/Д	
	8	+3/Л/В/Д	
Заштита непокретних културних добара	7	+3/Р/С/Д	Извесни су значајни позитивни утицаји на заштиту непокретних културних добара и археолошких локалитета применом дефинисаних мера заштите које су, према просторним надлежностима, усклађене са условима надлежних завода за заштиту споменика културе и базирана на примени принципа превентивне заштите.
Заштита животне средине и мере заштите	6	+2/Р/В/Д	Очекује се активна заштита природних вредности подручја и чинилаца животне средине, као и заштита становништва пре свега од повећаних нивоа буке, спровођењем планских пропозиција и дефинисаних мера заштите. Посебан допринос представљају мере за имплементацију планских пропозиција кроз дефинисане смернице за израду техничке документације и израду студије о процени утицаја пројекта на животну средину која је наставак процене утицаја започет овом СПУ. Могући су позитивни утицаји спровођења мера заштите од удеса и мера у ванредним ситуацијама, које би допринеле минимизацији могућих утицаја на становништво, природна добара и чиниоце животне средине на планском подручју у случају акцидентних ситуација на аутопуту.
	7	+3/Р/С/Д	
	8	+3/Л/М/Д	

\* - критеријуми према табели 3.4.

Резимирајући утицаје планских решења на циљеве СПУ, може се констатовати да ће реализација планиране аутопута произвести позитивне стратешке и друге мање утицаје и негативне утицаје на планском подручју који углавном нису оцењени као стратешки значајни, осим на деловима деоница 8 и 11, где постоје могући стратешки негативни утицаји на природна добра и биодиверзитет.

Идентификовани стратешки значајни позитивни утицаји имају регионални карактер. Наиме, као резултат изградње аутопута очекују се јаки дуготрајни позитивни утицаји регионалног карактера на подстицање економског развоја услед бољег регионалног повезивања и доступности антропогеним садржајима у простору у простору. Изградња аутопута Е-763 Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела региона југозападне Србије 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 централне, западне, југозападне и јужне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Златиборског, Моравичког и Рашког управног округа. На подручју Просторног плана налазе се привредни и урбани центри Ариље и Ивањица, а у непосредној близини и Пожега и Сјеница. Уз друге мере и програме, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Изградња, опремање и уређење Инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција Београда, Чачка, Пожеге, Ужица, и већег броја осталих градова и општина, посебно Сјенице, Тутина, Новог Пазара, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије. Добра приступачност саобраћајној инфраструктури подразумева координирани развој саобраћајних система и предуслов је побољшања услова за равномеран економски и социјални развој, остваривање уравнотеженог регионалног развоја и полицентричног система урбаних центара. Повећање приступачности треба да прати умрежавање функционалних урбаних подручја. Токови људи, добара и капитала кретаће се ка великим центрима и њиховим функционалним подручјима, односно ка постојећим саобраћајницама највишег ранга.

Негативни утицаји су, према критеријумима за вишекритеријумску евалуацију планских решења, у већини окарактерисани као малог интензитета и локалног су карактера, односно нису оцењени као стратешки значајни, изузев могућих утицаја на појединим деловима трасе коридора које једним својим делом тангирају ободне резервата биосфере Голија (деоница 8), односно ободне делове „Пештерског поља“ и рамсарског подручја (деоница 11), где постоји могућност утицаја на природн вредности и биодиверзитет. Мањи негативни утицаји се доминантно односе на могуће повећање загађујућих материја у ваздуху и повећање интензитета буке, односно могућем излагању становништва овим утицајима на деоницама где аутопут пролази у близини насеља или стамбених објеката. Ови утицаји су међутим умањени реализацијом техничких решења за заштиту од буке која су Предвиђена просторним планом. Негативне утицаје могуће је очекивати и услед измештања одређеног броја постојећих објеката који се налазе у коридору планираног аутопута, али и у случају удеса на деоници пута у близини постојећих објеката или у широј зони санитарне заштите изворишта водоснабдевања (могући повремени/привремени утицаји). Идентификовани су и негативни утицаји на пољопривредно земљиште и шумско земљиште где ће доћи

до мањих утицаја у уском коридору аутопута. Ово је неминовна последица развоја саобраћајне инфраструктуре која се делимично компензује економским бенефитима.

Реализацијом мера заштите природе, природних вредности, непокретних културних добара и животне средине ствара се могућност активне заштите. Такође, њима се у великој мери релативизују сви процењени негативни утицаји планских решења на циљеве СПУ, а утврђују идентификовани позитивни утицаји, што је са аспекта свеукупног утицаја Просторног плана на животну средину од великог значаја.

### **3.2. Кумулативни и синергијски ефекти**

У складу са Законом о стратешкој процени (члан 15.) стратешка процена треба да обухвати и процену кумулативних и синергијских ефеката. Ови ефекти могу настати као резултат интеракције између бројних мањих утицаја постојећих објеката и активности и различитих планираних активности у подручју Просторног плана.

Кумулативни ефекти настају када појединачна планска решења немају значајан утицај, а неколико индивидуалних ефеката заједно могу да имају значајан ефекат. Као пример се може навести загађивање ваздуха, вода или пораст нивоа буке.

Синергетски ефекти настају у интеракцији појединачних утицаја који производе укупни ефекат који је већи од простог збира појединачних утицаја.

Кумулативни и синергијски ефекти Просторног плана плана могући су приликом суперпонирања буке са аутопута и постојеће буке која настаје у саобраћају на постојећим саобраћајницама у непосредној близини и на укрштањима планиране и постојећих саобраћајница. Исто се односи и на квалитет ваздуха где може доћи до суперпонирања загађујућих материја са планираног аутопута, саобраћаја из урбаних целина и индивидуалних ложишта или производних процеса. Најзад, развој саобраћајне инфраструктуре, у корелацији са просторним развојем подручја које тангира планирана деоница аутопута, очекивано ће резултирати бржим социо-економским развојем кроз бољу доступност подручја.

### **3.3. Опис смерница за предупређење и смањење негативних и повећање позитивних утицаја на животну средину**

На основу резултата извршене вишекритеријумске анализе планских решења које су предвиђене планским документом, утврђују се смернице за заштиту животне средине које су дате за планирани аутопут и пратеће садржаје, односно за оне објекте који по природи свог функционисања могу представљати значајне загађиваче.

#### **3.3.1. Опште смернице**

- обавезно је сктриктно спровођење законске регулативе која се односи на заштиту животне средине и спровођење преузетих међународних обавеза које се односе на сектор саобраћајне инфраструктуре и сектор заштите животне средине;
- потребно је рационално коришћење и уређење простора у оквирима одрживости, заштите јавног интереса, природних и створених вредности, оптимално

функционисање планираних садржаја и организовано активирање просторних потенцијала;

- обавезно је на основу Закона о путевима („Службени гласник РС“, број 41/18 и 95/18 - др. закон) и Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС“, број 50/11) предвидети ширину заштитног појаса појаса контролисане градње износи 40 метара са спољне стране заштитног појаса;
- обавезно је спровођење смерница за заштиту животне средине дефинисаних у СПУ и имплементираних у Просторни план и њихова детаљна резрада у процесу имплементације планског документа, односно кроз израду техничке документације и Студију о процени утицаја пројекта аутопута на животну средину у складу са законском регулативом;
- обавезно је спровођење мониторинга квалитета животне средине у складу са релевантном законском регулативом и Програмом праћења стања животне средине дефинисаним у СПУ;
- обавезно обезбеђивање надокнаде у складу са релевантним прописима власницима објекта који су директно угрожени реализацијом аутопута (заузимање земљушта тј. уклањање објеката на траси будућег аутопута и сл.);
- обезбедити едукацију и учешће јавности у свим фазама реализације пројекта у сектору саобраћајне инфраструктуре.

### 3.3.2. Посебне смернице за значајне заштиту чинилаца животне средине и природе

#### **Мере заштите ваздуха**

За време извођења грађевинских радова потребно је спровести низ мера како би се негативни утицаји на квалитет ваздуха свели на минимум:

- у циљу спречавања неконтролисаног разношења грађевинског материјала транспортним средствима потребно је спроводити чишћење возила пре изласка на јавне површине као и обавезно прекривање или влажење материјала који се транспортује како не би дошло до његовог развејавања;
- по сувом и ветровитом времену спроводити редовно влажење површина са којим може доћи до развејавања прашине;
- обавезно обезбедити техничку исправност механизације, редовним(по потреби ванредним) техничким контролама норми емисије штетних гасова.

Уколико се у непосредној близини налазе угрожени објекти, пројектном документацијом је потребно предвидети следеће мере:

- формирање зелених заштитних шумских појасева, од различитих засада отпорних на загађење ваздуха;
- израда пројекта пејсажног решења за заштиту од загађења ваздуха у непосредној близини пратећих садржаја аутопута (одморишта, станице за снабдевање горивом итд.).

## **Мере заштите од буке**

Претходном анализом утицаја на животну средину Државног пута урађеној за потребе Генералног пројекта, извршена је анализа утицаја саобраћајне буке. На основу прогнозираног саобраћајног оптерећења за будући путни правац и законом прописаног нивоа буке дефинисана је зона заштите од 100 метара. За сва насеља и објекте који се налазе у овој зони, потребно је дефинисати техничке мере заштите чија реализација мора бити предмет Идејног пројекта, односно Студије о процени утицаја пројекта на животну средину. Потребно је извршити моделовање саобраћајне буке и на основу резултата предвидети дужину потребних конструкција за заштиту од буке у близини насељених места и објеката, и друге мере у току изградње и у току експлоатације које су неопходне за умањење утицаја буке на околину.

У току извођења радова потребно је предузети следеће мере заштите:

- спроводити редован мониторинг буке у непосредној близини градилишта;
- захтевати од извођача радова да поштује мере ублажавања од буке;
- приликом извођења радова користити модерну опрему са пругушивачима буке (опрема која задовољава захтеве Директиве ЕС/2000/14);
- придржавати се уобичајних радних сати у току дана;
- у близини насеља рад са бучном опремом треба да буде ограничен, обавезна употреба заклона.

Пре пуштања аутопута у функцију, а на основу локацијских услова, урадити техничку документацију за техничке мере заштите од буке унутар појаса пута (Пројекат за грађевинску дозволу техничких мера заштите од буке и Пројекат за извођење техничких мера заштите од буке), при чему обезбедити следеће мере заштите:

- на местима где долази до прекорачења саобраћајне буке, у близини насељених места и објеката, потребно је планирати техничке мере заштите - конструкције за заштиту од буке;
- конструкције за заштиту од буке морају задовољавати акустичне, конструктивне и визуелне карактеристике;
- конструкције је потребно димензионисати и реализовати за плански период од најмање десет година, са могућношћу етапне надоградње.

## **Мере заштите гла**

Земљиште на подручју плана је релативно очувано од загађења и великим делом погодно за производњу хране. Ради заштите и спречавања неповољног утицаја на квалитет земљишта потребно је предузети следеће мере:

- ради заштите пута од спирања и одроњавања, предвидети озелењавање травом, шибљем и другим аутохтоним растињем која не угрожава прегледност пута косина, усека, засека и насипа, као и друге косине у путном земљишту на локацијама где је то могуће и ако карактеристике терена то омогућавају;

- у циљу заштите пољопривредног земљишта, све радове и интервенције на изградњи планираног пута ограничити на коридор пута уз предузимање свих потребних мера превентивне заштите;
- израдити План управљања отпадом за потребе исходавања ГД, а према Уредби о начину и поступку управљања отпадом од грађења и рушења ("Службени гласник РС", бр. 93/23 и 94/23 (исправка));
- хумусни материјал који ће бити скинут приликом изградње пута потребно је користити за хумузирање косина насипа. Начин и место његовог депоновања утврдити приликом израде пројектно-техничке документације;
- приликом изградње избећи непотребно збијање тла;
- увести забрану отварања неконтролисаних приступних путева појединим деловима градилишта;
- све манипулације нафтом и њеним дериватима у току процеса градње, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања;
- у случају да током радова на локацији дође до хаваријског изливања горива, уља и др. опасних и штетних материја и супстанци, неопходно је Пројектом за извођење предвидети благовремену евакуацију загађеног земљишта на место и под условима надлежне комуналне службе и тренутну санацију терена;
- сва амбалажа за уље и друге нафтне деривате сакупљати и односити на контролисане депоније извођача радова, са којих се контролисано односи преко овлашћеног комуналног предузећа;
- обавезно је паркирање машина само на уређеним местима;
- уколико дође до загађења тла уљем и нафтним дериватима, на тим местима обавезно се уклања део земљишта и односи на депонију предвиђену за такву врсту отпада;
- забрањено је прање машина и возила у зони радова;
- забрана прања миксера и одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван непосредне површине пута;
- за сва позајмишта и депоније израдити потребну техничку документацију (пројекти рекултивације);
- изградити контролисани систем одвођења атмосферских вода са коловоза до сепаратора за пречишћавање.

### **Мере заштите вода**

Заштита вода и њихово коришћење остварује се у оквиру интегралног управљања водама спровођењем мера за очување површинских и подземних вода и њихових резерви, квалитета и количина. Воде се могу користити, а отпадне воде испуштати уз примену одговарајућег третмана, на начин и до нивоа који не представља опасност од загађивања. Мере заштите вода обезбеђују спречавање или ограничавање уношења у воде опасних, отпадних и других штетних материја, праћење и испитивање квалитета површинских и подземних вода, као и квалитета отпадних вода и њихово пречишћавање. Ради заштите и спречавања неповољног утицаја аутопута на квалитет вода потребно је предузети следеће мере:

- на деловима трасе које тангирају санитарне зоне заштите водоизворишта, или зону планиране бране са акумулацијом "Рокци" на водотоку Ношница, водног објекта који треба да има вишенаменски карактер у складу са Уредбом о утврђивању Водопривредне основе Републике Србије и Законом о просторном плану Републике Србије ("Сл. гласник РС", број 80/2010), доследно примењивати све одредбе Закона о водама („Службени гласник РС“, број 30/10, 93/12, 101/16, 95/18 и 95/18 – други закон) и Правилника о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања („Службени гласник РС“, број 92/08);
- пројектно-техничком документацијом и Студијом о процени утицаја пројекта на животу средину предвидети решење обезбеђивања изворишта подземних и површинских вода и заштиту водоносних слојева од загађења;
- обавезно је очување квалитета површинских и подземних вода у складу са захтеваном класом квалитета, у складу са Уредбом о граничним вредностима загађујућих материја у површинским и подземним водама и седименту и роковима за њихово достизање („Службени гласник РС“, број 50/12);
- у близини водотокова корисити само квалитетан материјал за насип, као што је шљунак без примеса земље или других нечистоћа;
- приликом израде техничке документације предвидети зоне од биљног покривача између саобраћајнице и водних тела;
- испуштена вода у реципијент квалитетом мора да одговара прописима у области управљања водама, што се доказује пројектом за водотокове и подземне воде;
- пројектно-техничком документацијом предвидети заштиту од ерозије и седиментације;
- на местима укрштања аутопута са водотоком мора обезбедити протицање меродавних рачунских великих вода грађењем пропуста и мостова;
- Државни пут не сме прекинути водоносне слојеве, уколико пресеца техничком документацијом предвидети дренажни слој којим ће се сачувати континуитет водоносног слоја;
- одводњавање атмосферске воде мора да се обезбеди контролисаним системом одвођења атмосферских вода са коловоза до сепаратора за пречишћавање пре упуштања у реципијент;
- сви објекти који су у функцији аутопута, ако испуштају отпадне воде у водоток (угоститељски објекти, административни, радионице, сервиси) морају обезбедити третман вода до друге категорије по свим параметрима дефинисаним категоризацијом водотокова;
- приликом пројектовања система за одводњавање отпадних вода са коловозне површине посебну пажњу обратити на местима укрштања аутопута са водотоковима ради спречавања директног изливања штетних материја у реципијенте;
- доношење акта који регулишу обим и временске интервале поступка контроле, чишћења и према потреби поправака објекат одводњавања површинских вода и објеката за њиховопречишћавање;



- при регулацији водотока предност дати тзв. натуралном уређењу и биотехничким мерама, са што мање видљивог бетона, камена и геометријски правилних линија регулације;
- за потребе уређења и изградње планираних објеката, предвидети све неопходне земљане и хидротехничке радове, тако да се обезбеди заштита од атмосферских и подземних вода. При томе водити рачуна да се не угрози мелиорационо - дренажна функција постојећих канала. У том смислу, очувати канале по постојећим трасама и профилима, или их евентуално реконструисати или доградити према одређеним потребама, тако да по свим хидротехничким елементима и даље задовољавају потребе функционисања дела мелиорационог система, као и потребе одводњавања;
- обезбедити ширину приобалног земљишта прописану законом. У случају заштите добара посебних вредности и капиталних објеката, обављања других послова од општег интереса, других потреба за заштитом вода, акватичних и приобалних врста, уређења вода, итд. може се одредити другачија ширина одлуком надлежног органа;
- водно земљиште се може користити за изградњу водних објеката, постављању уређаја намењених уређењу вода, одржавању корита водотока и водних објеката, спровођење заштите од штетног дејства вода, а за остале намене у складу са законом и у складу са прописаним забранама, ограничењима права и обавезама за кориснике водног земљишта и водних објеката, одлагања и депоновања дрвне масе, и сл. на водном земљишту, прања механизације и возила и сл. радови који утичу на квалитет вода, стабилност и функциоанланост водних објеката, итд.);
- активности у водном земљишту предвидети у складу са прописаним забранама, ограничењима права и обавезама за кориснике водног земљишта, уз услов да се приликом спровођења активности не погоршава водни режим, не утиче на стабилност и функционалност водних објеката, не ремети пролаз великих вода и омогућава спровођење одбране од поплава;
- за разне активности које су планиране у обухвату Просторног плана, а које могу утицати на водни режим потребно је исходovati водна акта у посебном поступку.

### **Мере заштите природних добара, флоре и фауне**

У израде техничке документације и извођења радова на изградњи аутопута потребно је спровести мере заштите природних добара биодиверзитета, предела и геонаслеђа, а пре свега:

- планирати заштиту ПП „Голија“ и СРП „Пештерско поље“ у складу са прописаним режимима заштите, и размотрити могућност изузимања СРП „Пештерско поље“ приликом прецизног утврђивања трасе аутопута за деоницу 11 током накнадне детаљне разраде;
- максимално очувати намену површина и природне карактеристике екосистема ЕЗП „Голија“ и ЕЗП „Пештер“;
- забрањена је промена морфолошких особина подручја од којих зависи функционалност еколошких коридора;
- очувати континуитет водотокова, присуство подземних и надземних вода у природним и вештачким депресијама (посебно важно за Пештер), крајпоточну и мочварну вегетацију, ретке камењаре и суве ливаде, као и специфичне структуре

- и функционалну повезаност свих станишта;
- очувати пољопривредне, еколошке, рекреативне и пејзажно-естетске функције ораница, башта, група стабала, појединачних стабала импозантних димензија, живица, међа, кошаница, воћњака, травних површина, бара и зелених површина чија структура и намена подржава функције еколошких коридора;
  - планирати висок ниво квалитета животне средине, како би се могући негативни утицаји изградње и коришћења предметног државног пута и пратећих садржаја на ближу и даљу околину свели на најмању могућу меру;
  - обезбедити очување станишта ретких и угрожених биљних врста, као што су врес (*Calluna vulgaris*), који се налази у режиму трећег степена у ПП „Голија“ и змијоглавка (*Dracocephalum ruyschiana*), евидентирана у оквиру ЕЗП „Пештер“;
  - ширину инфраструктурног коридора и техничка решења изградње аутопута и паралелног вођења и начина укрштања траса и водова унутар инфраструктурног коридора, усагласити са свим важећим стандардима и прописима;
  - раздвојити функције, зоне и објекте који се међусобно угрожавају одређивањем неопходних заштитних растојања;
  - није пожељна значајнија прекомпозиција предеоних елемената у смислу девастације, додатне фрагментације и изолације природних целина;
  - у случају нарушавања или фрагментације станишта угрожених и ретких биљних и/или животињских врста, неопходно је применити компензацијске мере;
  - техничка решења реализовати у складу са Правилником о специјалним техничко-технолошким решењима која омогућавају несметану и сигурну комуникацију дивљих животиња („Службени гласник РС“, број 72/10);
  - просторе испод мостовних конструкција предвидети у функцији еколошких пролаза за животиње;
  - изградња прелаза и пролаза за животиње је неопходна у зони између Пожеге и Ивањице, дуж тока Моравице, ради уздужне и попречне комуникације акватичних организама (рибе, водоземци, видра итд.), као и у зони планинског масива Голије, до изласка на Пештерску висораван;
  - површине изнад тунела планирати у функцији прелаза односно миграторних коридора за вука, мрког медведа и друге дивље копнене животиње;
  - регулацију делова водотока преко којих треба да пређе траса аутопута предвидети у складу са биотехничким мерама заштите;
  - забрањено је уништавање и/или уклањање гнезда ретких и угрожених врста птица (роде, птице грабљивице, вроне) пречника 50 см и већа, нарочито у периоду гнезђења од 20. фебруара до 15. јуна, а предвидети и очување њихових одморишта и зимовалишта;
  - планско подизање зелених појасева треба да се одвија у складу са предеоним карактеристикама подручја. Формирати и одржавати континуални појас мултифункционалног (заштита од спирања и одроњавања и др.) вишеродног (дрвореди у комбинацији са жбуњем, озелењавање травом, шибљем и другим аутохтоним растињем) заштитног појаса зеленила од врста отпорних на аерозагађење које својим јестивим плодовима не привлаче животиње, са израженом функцијом заштите од ветра и средњег и високог ефекта редукције буке;
  - приликом озелењавања простора, предност дати аутохтоним врстама

(минимално 50% врста), које имају густу и добро развијену крошњу, а као декоративне врсте могу се користити и врсте егзота које се могу прилагодити локалним условима, а да при том нису инвазивне и алергене. Забрањено је сађење инвазивних (агресивних, алохтоних) врста у Србији су као што су *Acer negundo* (јасенолисни јавор или негундовац), *Amorpha fruticosa* (багремац);

- *Robinia pseudocacia* (багрем), *Ailanthus altissima* (кисело дрво), *Froxinus americana* (амерички јасен), *Frcocinus pennsylvanica* (пенсилвански јасен), *Celtis occidentalis* (амерички копривић), *Ulmus pumila* (ситнолисни или сибирски брест), *Prunus padus* (сремза), *Prunus serotina* (касна сремза), као и алергених врста тополе и сл.;
- у току израде Студије о процени утицаја пројекта на животну средину дефинисати одговарајуће поступке и мере заштите, превенције акцидената и умањење негативних ефеката изградње и коришћења аутопута (бука, загађење ваздуха, вибрације, светлосно загађење);
- предвидети интегрисано управљање атмосферским водама и размотрити могућност рецикулације пречишћених отпадних и атмосферских вода као техничке воде;
- утврдити и оценити инжењерскогеолошке и хидрогеолошке одлике терена и елиминисати штетне утицаје геолошких и техногених процеса на животну средину;
- уколико се током радова на деоници аутопута наиђе на геолошко-палеонтолошка документа или минералашко-петролошке објекте, за које се претпоставља да имају својство природног добра, извођач радова је дужан да у року од осам дана обавести Министарство заштите животне средине, као и да предузме све мере заштите од уништења, оштећења или крађе до доласка овлашћеног лица;
- за потребе израде Студије о процени утицаја пројекта на животну средину, требало би детаљно обрадити све елементе флоре и фауне унутар инфраструктурног коридора и прикупити флористичко-вегетацијске податке, како би се избегло евентуално уништавање значајних станишта. Предлаже се израда студије о праћењу стања врста и популација са посебним мерама заштите. Оптимално трајање праћења елемената биодиверзитета је годину дана. Након израде, студију о праћењу треба доставити на увид Заводу за заштиту природе Србије;
- при коришћењу, уређењу и заштити планског подручја, морају се узети у обзир и поштовати одредбе Закона о шумама („Сл. гласник РС“, бр. 30/10, 93/12, 89/15 и 95/18 - др. закон), односно максимално очувати шуме и шумско земљиште као добро од општег интереса;
- ради очувања шума забрањена је сеча стабала заштићених и строго заштићених врста дрвећа; самовољно заузимање шума; уништавање или оштећење шумских засада, ознака и граничних знакова, као и изградња објеката који нису у функцији газдовања шумама; одлагање смећа, отровних супстанци и осталог опасног отпада у шуми, на шумском земљишту на удаљености мањој од 200 m од руба шуме, као и изградња објеката за складиштење, прераду или уништавање смећа; предузимање других радњи којима се слаби приносна снага шуме или угрожавају функције шуме; одводњавање и извођење других радова којима се водни режим у шуми мења тако да се угрожава опстанак или виталност шуме;

- промена намене шума и шумског земљишта одређена је чланом 10. Закона о шумама;
- сходно Правилнику о шумском реду („Сл. гласник РС“, бр. 38/11, 75/2016, 94/2017 и 87/2021) сеча стабала, израда, извоз, изношење и привлачење дрвета и други начин померања дрвета са места сече, врше се у време и на начин којим се обезбеђује најмање оштећење околних стабала, подмлатка, земљишног покривача, остале флоре, фауне и објеката, као и спречавање загађивања земљишта органским горивима и моторним уљем. За било какву активност у шуми и на шумском земљишту потребно је прибавити сагласност ЈП „Србијашуме“.
- локације, величину, век трајања и санацију позајмишта, мајдана и депонија земље, камена и другог грађевинског материјала, прилагодити основном циљу смањења негативних ефеката изградње на природу;
- уколико се током радова наиђе на геолошко - палеонтолошке или минералошко - петролошке објекте, за које се прегпоставља да имају својство природног добра, извођач радова је дужан да, сагласно чл. 99. Закона о заштити природе, у року од осам дана обавести Министарство заштите животне средине, као и да предузме све мере заштите од уништења, оштећења или крађе до доласка овлашћеног лица;
- очувати постојеће зелене површине дуж коридора планираног аутопута и подизање нових зелених појасева у складу са предеоним карактеристикама подручја. Формирати и одржавати појасеве заштитног вишеспратног аутохтоног зеленила (дрвореди у комбинацији са жбуњем и зеленим површинама) од врста отпорних на аерозагађење, са израженом функцијом заштите од ветра и средњег и високог ефекта редукције буке.

### **Мере заштите културних добара**

Мере за заштиту непокретних културних добара подразумевају да се заштићена непокретна културна добра, добра која уживају претходну заштиту и амбијенталне вредности у подручју обухваћеном инфраструктурним планом, морају третирати у складу са:

- одредбама Закона о културним добрима („Службени гласник РС“, бр. 71/94, 52/11-и др.закон и 99/11-и др.закон) и Закона о културном наслеђу („Службени гласник РС“, бр. 129/2021);
- циљевима, начелима и мерама заштите непокретних културних добара утврђеним Просторним планом Републике Србије ("Службени гласник РС", бр. 88/2010) и Нацрта ППРС од 2021. до 2035. године (у складу са условима Републичког завода за заштиту споменика културе бр. 6-44/2020 од 01.07.2020.године);
- условима за заштиту које утврђује надлежни заводи за заштиту споменика културе.

Додатно, посебно су значајне следеће обавезе инвеститора, извођача радова и установа заштите културних добара утврђене релевантном легислативом и исходованим условима у области заштите непокретних културних добара према територијалним надлежностима:

## Мере које је прописао Републички завод за заштиту споменика културе

### мере заштите за непокретна културна добра од изузетног значаја:

- мере техничке заштите и други радови на непокретном културном добру могу се изводити под условима, у поступку и на начин утврђен Законом о културним добрима („Службени гласник РС“, бр. 71/94, 52/11 -др. закон и 99/11 - др. закон);
- заштићена околина непокретног културног добра ужива исти третман као непокретна културна добра у погледу заштите и обавезе прибављања конзерваторских услова;
- на културним добрима не може се вршити раскопавање, рушење, преправљање или било какви радови који могу да наруше својства културног добра без претходно утврђених посебних услова Републичког завода за заштиту споменика културе за предузимање мера техничке заштите и сагласности на техничку документацију;
- забрањује се коришћење или употреба непокретног културног добра у сврхе које нису у складу са његовом наменом и значајем, или на начин који може да доведе до његовог оштећења;
- забрањују се све интервенције које би битно утицале на измену морфологије терена у природном и историјском окружењу непокретног културног добра категорисаног од изузетног значаја за Републику Србију;
- забрањују се радова који могу угрозити статичку безбедност споменика културе;
- у простору заштићене околине могуће је уређење простора у функцији истраживања, заштите и презентације непокретног културног добра, а у складу са условима надлежних служби заштите. У том смислу могуће је уређење приступних путева и стаза, обележавање и партерно уређење у циљу обезбеђивања примарне инфраструктуре неопходне за њихову адекватну презентацију, а након завршених истраживачко- конзерваторских радова. Све активности на уређењу простора изводити тако да својим постојањем не угрожавају непокретно културно добро нити да својим карактером, обликом или габаритом доминирају над њима;
- забрањује се превођење свих надземних инсталација на културним добрима и њиховој заштићеној околини;
- забрањује се депоноване и/или формирање депонија без претходног обавештавања надлежног завода за заштиту споменика културе о локацијама које су предвиђене за позајмишта и депоније у функцији изградње објекта са пратећим садржајем, као и остале инфраструктурне мреже и путева; Позајмишта и депоније се пре приступања експлоатацији морају претходно археолошки истражити;
- приликом израде техничке документације строго водити рачуна да културно наслеђе треба максимално штитити од свих облика неконтролисаних урбанизације и изградње инфраструктурних система. Препорука је да се, уколико је то могуће, приликом пројектовања избегну заштићене зоне културног добра;
- постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја (гасоводи,

далеководи, оптички каблови и др. који се укрштају са државним путем) морају се реализовати уз стриктно поштовање смерница и мера заштите из важећих планских докумената и услова Републичког завода за заштиту споменика културе;

- ако се при градњи инфраструктурних система не могу заобићи утврђена непокретна културна добра, неопходно је обезбедити средства за обављање стручне опсервације и претходних истраживања непокретног културног добра и његове околине на основу којих ће се утврдити мере техничке заштите;
- ако се у току извођења грађевинских и других радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете, извођач радова је дужан да о томе обавести надлежни завод за заштиту споменика културе и предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се чува на месту и положају у коме је откривен;
- у случају открића значајних остатака непокретних културних добара,
- инвеститор је у обавези да предвиди измену пројекта;
- инвеститор је у обавези да угради наведене услове у планску и техничку документацију.

мере заштите културних добара која уживају претходну заштиту:

- на наведеним културним добрима не може се вршити раскопавање, рушење, преправљање или други радови који могу да наруше својства добра без претходно утврђених посебних услова за предузимање мера техничке заштите и сагласности на техничку документацију;
- при пројектовању траса великих инфраструктурних система настојати да се максимално очува аутентичност окружења добара;
- забрањују се радова који могу угрозити статичку безбедност добра;
- забрањује се постављање монтажних кибска, надземних електро-водова и ТТ водова, контејнера, као и депоновање било каквог отпадног материјала на простору добра под претходном заштитом и у обухвату његове заштићене околине;
- забрањује се изградња и постављања објеката трајног и привременог карактера који својим изгледом, габаритом, карактером или наменом могу да компромитују споменичка својства добра или деградирају изграђене и природне елементе његове заштићене околине;
- добра у поступку заштите биће утврђена по испуњавању свих услова утврђених Законом о културним добрима и Закона о културном наслеђу;
- уколико се током радова наиђе на археолошке предмете извођач радова је дужан да одмах, без одлагања, прекине радове и обавести надлежни завод за заштиту споменика културе и да предузме мере да се налазне уништи и не оштети, те да се сачува на месту и у положају у коме је откривен;
- забрањује се неовлашћено прикупљање покретних археолошких површинских налаза, или одношење надгробника и прекопавање гробова;
- изградња инфраструктурних, и других објеката предвиђених овим Просторним планом и одговарајућим урбанистичким планом врши се под условима који ће се

утврђивати по сваком појединачном захтеву од стране надлежног Завода за заштиту споменика културе сходно законским овлашћењима;

- у случају открића значајних остатака непокретних културних добара, инвеститор је у обавези да предвиди измену пројекта;
- инвеститор је у обавези да угради наведене услове у планску и техничку документацију.

#### Мере које је прописао Регионални завод за заштиту споменика културе Краљево:

- за све радове на наведеним непокретним културним добрима и добрима од великог значаја и у њиховој непосредној околини неопходно је прибављање услова овог Завода као територијално надлежног. За све радове на непокретним културним добрима од изузетног значаја и у њиховој непосредној околини неопходно је прибављање услова Републичког завода за заштиту споменика културе Београд;
- на добрима под претходном заштитом и у њиховој непосредној околини (пречник 300m) није дозвољено извођење било каквих земљаних радова без посебних услова Завода за заштиту споменика културе у Краљеву;
- у случајевима где се објекти инфраструктуре налазе у непосредној близини локалитета који уживају претходну заштиту, Завод ће по посебним захтевима који садрже тачну локацију, утврђену на основу теренске перспекције, а у односу на близину и тип локалитета прописати меру заштитних археолошких истраживања или праћења радова. Трошкове рекогносцирања, праћења радова, ископавања и конзервације откривеног материјала сноси Инвеститор;
- уколико се на простору који није дефинисан као археолошки локалитет у оквиру Просторног плана током земљаних радова наиђе на археолошки материјал Инвеститор/Извођач су у обавези да обуставе радове и хитно обавесте надлежни Завод;
- Инвеститор/Извођач је дужан да предузме мере заштите како налаз не би био уништен и оштећен;
- након увида у материјал стручно лице Завода има права да обустави радове и пропише извођење заштитних археолошких истраживања;
- трошкове надзора, ископавања, конзервације и чувања откривеног материјала до његове предаје надлежној установи сноси Инвеститор.

#### Мере заштите у случају удеса и ванредних ситуација

С обзиром на чињеницу да постоји вероватноћа удеса возила која транспортују опасне материје неопходно је предвидети посебне мере заштите у таквим ситуацијама. Низ мера које су планиране у склопу опште заштите животне средине имају свој пуни смисао и обезбеђују значајну поузданост читавог система и у случајевима хаваријских загађења. Насипи преко 5 метара, мостови преко водотокова представљају најугроженија места на аутопуту на којима постоји највећи ризик од загађења услед акцидента. Имајући у виду значај подручја кроз које пролази траса будућег аутопута потребно је да се још у фази планирања и пројектовања објекта предвиде мере превенције и мере санације.

#### Мере превенције:

- обавезно предвидети техничке мере заштите у попречном профилу пута (попуњавајући слојеви, хидроизолациони слојеви);
- студијом процене утицаја на животну средину обавезно предвидети мере заштите у фази градње и у фази експлоатације;
- обавезно предвидети мере ограничења брзине за возила која превозе опасне терете које су предвиђене Законом о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", број 41/09, 53/10, 101/11 2/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – други закон, 9/2016 – одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 – други закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – други закон) и Законом о транспорту опасног терета ("Службени гласник РС", број 88/10, 104/16 - др. закон, 83/18 - др. закон);
- потребно је планирати депоновање одређених количина сорбента и одговарајуће механизације у бази за одржавање деонице Државног пута;

#### Мере санације:

- у фази планирања и пројектовања треба предвидети мере евакуације и неутрализације токсичних супстанци;
- у случају хаварије возила са опасним теретом (у прашкастом, грануларном, течном или гасовитом стању) саобраћај обавезно зауставити, пребацити на другу траку Државног пута и послати захтев специјализованој служби у најближем месту или бази за одржавање или МУП - Србије Сектор за ванредне ситуације;
- потребно је ограничити истицање опасне материје;
- потребно је ограничити изливену течност на простор на који се излива;
- прикупљене материје третирати са посебним поступцима регенерације и њихово депоновање на специјализоване депоније;
- обавезна употреба специјалних сорбенаса и других средстава за деконтаминацију терена и санирање последица на месту изливања опасних материја;
- уколико дође до загађења у границама и ван граница путног појаса обавезно применити методе ремедијације како земљишта тако и подземних вода уколико дође до контакта;
- техничком документацијом предвидети превентивне и оперативне мере заштите, реаговања и поступке санације за случај хаваријског изливања опасних материја у околину, превенцију као и обавезу и мере заштите и санације.

За превентивну заштиту од пожара, као и његово успешно елиминисање, примењиваће се Законом о заштити од пожара („Службени гласник РС“, број 101/09, 20/15, 87/18 и 87/2018 – други закон) утврђене мере и критеријуми противпожарне заштите. Дужи тунели предствљају најугроженије објекте од пожара па је, приликом израде техничке документације, потребно израдити Елаборат о заштити од пожара и прибавити у складу са Законом о заштити од пожара Сагласност на техничку документацију Министарства унутрашњих послова – Сектора за ванредне ситуације.



У случају изградње нових севесо постројења/комплекса, а у складу са Правилником о садржини политике превенције удеса и садржини и методологији израде Извештаја о безбедности и Плана заштите од удеса („Службени гласник РС”, број 41/10), као полазни основ за идентификацију повредивих објеката разматра удаљеност од минимум 1000m од граница севесо постројења, односно комплекса, док се коначна процена ширине повредиве зоне - зоне опасности, одређује на основу резултата моделирања ефеката удеса.

Идентификација севесо постројења/комплекса вршити на основу Правилника о листи опасних материја и њиховим количинама и критеријумима за одређивање врсте докумената које израђује оператер севесо постројења, односно комплекса („Службени гласник РС“, број 41/10, 51/15 и 50/18).

#### 4. СМЕРНИЦЕ ЗА НИЖЕ ХИЈЕРАРХИЈСКЕ НИВОЕ

За потребе израде пројектно-техничке документације инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) , потребна је израда Студије о процени утицаја на животну средину у складу са Законом о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 36/09). Студијом је потребно посебно обрадити:

- стање биодиверзитета у зони пута у циљу дефинисања техничким мера које омогућавају несметано кретање животињских врста;
- техничке мере заштите површинских и подземних вода, посебно у односу на изворишта водоснабдевања у близини коридора планираног аутопута;
- техничке мере за заштиту од буке (панеле за заштиту од буке) на деловима трасе аутопута које пролазе у близини објеката на основу предикција које се заснивају на моделовању утицаја буке;
- мере деловања у случају удеса на аутопута када постоји опасност од изливања опасних и штетних материја.

Студијом о процени утицаја пројекта инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) на животну средину потребно је испитати могуће ефекте изградње и функционисања аутопута на врсте угрожених дивљих биљака и животиња и на станишта која евентуално буду идентификована на коридору и у непосредној близини, посебно на деловима коридора који периферно тангира резерват биосфере Голија (деоница 8), односно ободне делове „Пештерског поља“ и рамсарског подручја (деоница 11) и утврдити конкретне мере њихове заштите као и ближе мере заштите осталих природних вредности које се установе у појасу аутопута и његовом непосредном окружењу, укључујући и евентуалну корекцију трасе, утврђивање најповољнијег периода за изградњу, изградњу и уређење адекватних денivelисаних пролаза (екодукта) за домаће животиње и дивље животиње. Утврђивање потенцијалних утицаја на биодиверзитет заштићених подручја, треба да буде заснован на континуираним опсервацијама флоре, фауне и станишта, на начин који пропише надлежни Завод за заштиту природе.

За објекте аутопута и пратеће садржаје (објекте) у функцији планираног аутопута који се налазе у његовом коридору, инвеститор је у обавези да се обрати надлежном органу за послове заштите животне средине са Захтевом за одлучивање о потреби израде студије о процени утицаја на животну средину, у складу са:

- Законом о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/04, 36/09, 72/09 – 43/11, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. Закон и 95/2018 – др закон),
- Законом о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 36/09),
- Правилником о садржини студије о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 69/2005), и

- Уредбом о утврђивању Листе пројекта за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 114/08).

У циљу превентивне заштите непокретних културних добара извршити археолошко рекогносцирање. На основу археолошког рекогносцирања, односно детаљног површинског прегледа терена, потребно је према потреби извршити заштитна археолошка истраживања на археолошким локалитетима на коридору и његовој непосредној околини, као и на другим деловима трасе аутопута у извођачком (путном) појасу и на позајмиштима и депонијама земље и другог материјала.

Археолошко рекогносцирање спровести у току израде техничке документације или у другој одговарајућој фази пројекта аутопута, а у склопу прибављања ближих услова чувања, одржавања и коришћења за потенцијално угрожене археолошке локалитете на траси пута од надлежних завода за заштиту споменика културе. На основу рекогносцирања утврдити, између осталог, методе и обим неопходних заштитних археолошких истраживања.

## **5. ПРОГРАМ ПРАЋЕЊА СТАЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ТОКУ СПРОВОЂЕЊА ПЛАНА (МОНИТОРИНГ)**

Успостављање ефикасног мониторинга предуслов је остваривања циљева у области заштите природе и животне средине, односно циљева СПУ и представља један од од основних приоритета имплементације просторних планова. Према Закону о заштити животне средине, Влада доноси програм мониторинга на основу посебних закона за период од две године за територију Републике Србије, а јединица локалне самоуправе, доноси програм праћења стања животне средине на својој територији, који мора бити усклађен са претходно наведеним програмом Владе. Законом о стратешкој процени утврђена је обавеза дефинисања програма праћења стања животне средине у току спровођења плана или програма за који се Стратешка процена ради.

У овој фази реализације пројекта планираног пута као специфичног линијског објекта, потребна је перманентна контрола спровођења мера заштите дефинисаних у Просторном плану и СПУ.

Детаљан програм праћења стања појединачних параметара животне средине потребно је дефинисати у току израде Студије о процени утицаја пројекта предметне деонице планираног пута на животну средину на основу детаљних опсервација простора и техничких параметара за изградњу. При томе, посебан акценат треба ставити:

- на мониторинг буке који се врши систематским мерењем, оцењивањем или прорачуном одређеног индикатора буке, у складу са Законом о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС“, број 36/09 и 88/10) и
- на мониторинг квалитета ваздуха у зони аутопута, у складу са Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха („Службени гласник РС“, бр. 11/10, 75/10, 63/13) и другим подзаконским актима.

Индикаторе за праћење стања животне средине ускладити са Правилником о националној листи индикатора заштите животне средине ("Службени гласник РС", број 37/2011).

## 6. ПРИКАЗ КОРИШЋЕНЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ У ИЗРАДИ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ

Садржај стратешке процене утицаја на животну средину и методолошки оквир израде и процедуре су дефинисани Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину и Законом о заштити животне средине.

Приликом израде стратешке процене утицаја на животну средину за предметни план, примењен је модел вишекритеријумске квалитативне експертске евалуације планских решења у односу на дефинисане посебне циљеве стратешке процене и припадајуће индикаторе одрживог развоја.

"Методологија за стратешку процену утицаја планова, програма и стратегија на животну средину – метод вишекритеријумске евалуације" која је примењена у овом извештају регистрована је код Завода за интелектуалну својину у Београду као ауторско дело број А-336.

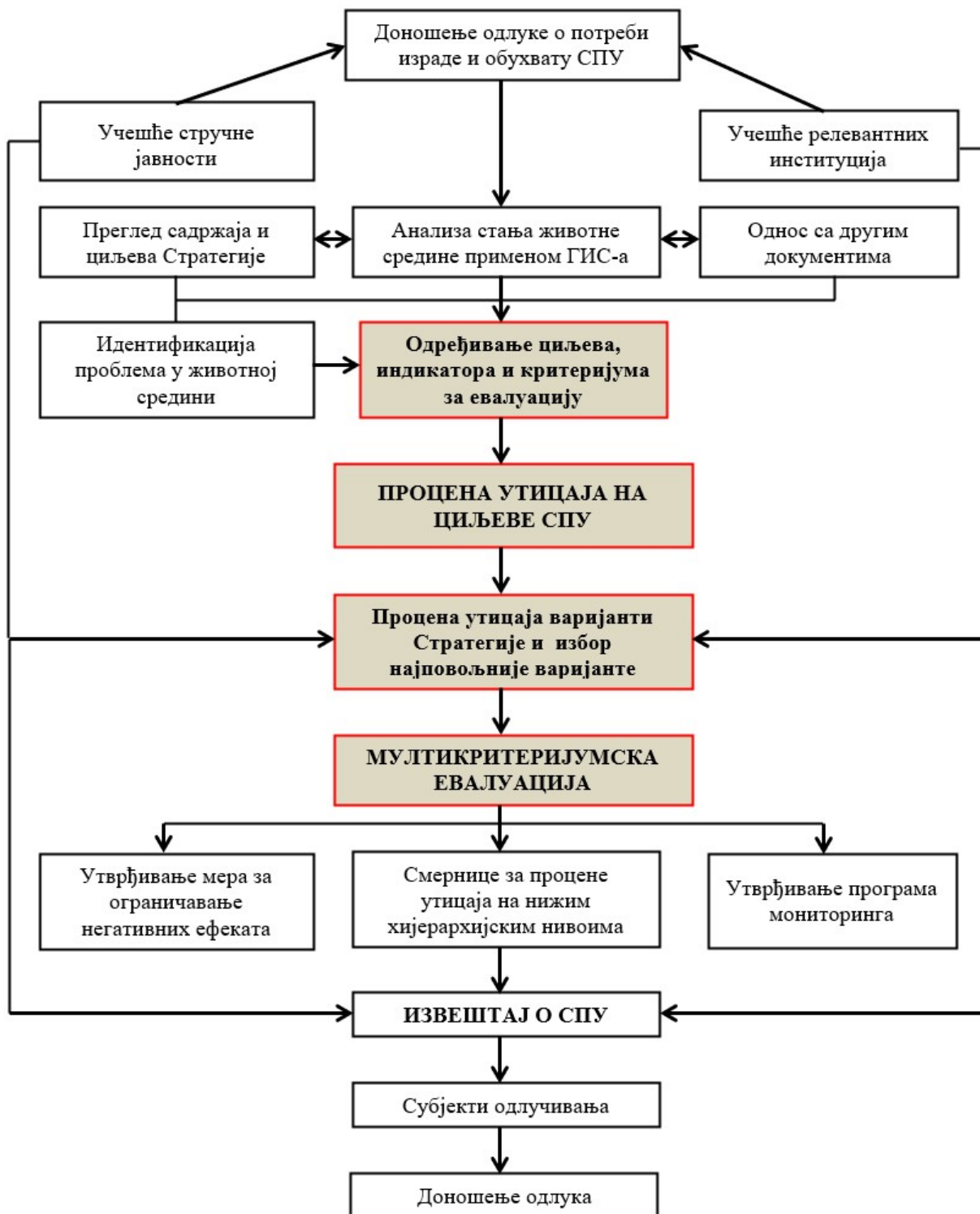
Начин приказивања могућих утицаја применом матрица омогућава јасан увид у позитивне и негативне утицаје сваког појединачног планског решења што је, у контексту учешћа заинтересованих органа, организација и јавности, од посебног значаја.

У смислу општих методолошких начела, стратешка процена утицаја је урађена тако што су претходно идентификовани: полазни програмски елементи, полазне основе, постојеће стање животне средине. Битан део истраживања је посвећен:

- процени постојећег стања, на основу кога се могу дати еколошке смернице за планирање,
- квалитативном одређивању могућих утицаја планираних активности на основне чиниоце животне средине,
- анализи планских решења на основу којих се дефинишу еколошке смерница за спровођење плана и имплементацију, тј. за утврђивање еколошке валоризације простора за даљи развој.

Циљеви стратешке процене утицаја одређени су на основу анализе стања животне средине и значајних питања, проблема, ограничења и потенцијала планског подручја, као и приоритета за решавање еколошких проблема, а у складу су са општим циљевима и начелима одрживог развоја. За сваки од постављених посебних циљева стратешке процене су дефинисани индикатори у односу на које ће се оцењивати планска решења. Индикатори су веома прикладни за мерење и оцењивање планских решења са становишта могућих штета у животној средини као и за утврђивање које неповољне утицаје треба смањити или елиминисати. Сврха њиховог коришћења је у усмеравању планских решења ка остварењу циљева који се постављају. Представљају један од инструмената за систематско идентификовање, оцењивање и праћење стања, развоја и услова средине и сагледавање последица. Они су средство за праћење извесне променљиве вредности у прошлости и садашњости, а неопходни су као улазни подаци за свако планирање.

Слика 6.1. Процедура и методологија израде извештаја о СПУ



## 7. ПРИКАЗ НАЧИНА ОДЛУЧИВАЊА

Према члану 18. Закона о СПУ, орган надлежан за припрему плана и програма доставља заинтересованим органима и организацијама на мишљење извештај о стратешкој процени. Заинтересовани органи и организације дужни су да доставе мишљење у року од 30 дана од дана пријема захтева за давање мишљења. У овом делу посебно је важна сарадња са Заводом за заштиту природе.

Према члану 19. Закона о СПУ, потребно је обезбедити учешће јавности у разматрању извештаја у оквиру излагања плана и програма на јавни увид и одржавања јавне расправе. Орган надлежан за припрему плана и програма обавештава јавност о начину и роковима увида у садржину извештаја и достављање мишљења, као и времену и месту одржавања јавне расправе у складу са Законом.

Досадашњи начин јавне расправе у оквиру процеса доношења просторних планова није усклађен са савременом праксом у већини европских земаља, а посебно одступа од пропозиција "Архуске конвенције о доступности информација, учешћу јавности у доношењу одлука и доступности правосуђа по питањима заштите животне средине" (ЕСЕ/СЕР/43/98), које су нашле своје место у Закону о заштити животне средине (члан 81).

Због значаја пројекта, односно могућих утицаја (позитивних и негативних) предложеног плана на животну средину, социјални и економски статус локалних заједница на траси коридора планиране Државног пута, важно је адекватно и "транспарентно" укључивање заинтересованих страна (инвеститора, надлежних државних органа, локалних управа, невладиних организација и становништва) у процес доношења одлука по питањима заштите животне средине.

Учешће надлежних органа и организација обезбеђује се писменим путем и путем презентација и консултација у свим фазама израде и разматрања стратешке процене. Учешће заинтересоване јавности и невладиних организација обезбеђује се путем средстава јавног информисања и у оквиру јавног излагања.

Што се тиче начина на који су питања животне средине укључена у Просторни план, у Стратешкој процени је истакнуто да су израда Просторног плана и Стратешке процене текли упоредо, чиме се створила могућност да се циљеви СПУ укључе у најранију фазу дефинисања планских концепција по секторима плана чиме се остварио интегрални приступ у планирању и заштити животне средине. Резултат тога је да су планска решења креирана у контексту заштите животне средине и то у односу на оне елементе које овакав пројекат може доминантно имплицирати.

## 8. ЗАКЉУЧЦИ ДО КОЈИХ СЕ ДОШЛО ТОКОМ ИЗРАДЕ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА

У Извештају о стратешкој процени утицаја Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) на животну средину анализирано је: значај и карактеристике Просторног плана, карактеристике утицаја планираних садржаја и друга питања и проблеми заштите животне средине у складу са критеријумима за одређивање могућих стратешки значајних утицаја Просторног плана на животну средину, а узимајући у обзир планиране намене.

За вредновање је коришћен метод вишекритеријумске евалуација планских решења у односу на постављене циљеве стратешке процене утицаја и релевантне индикаторе за њихову оцену, засноване на основном сету индикатора одрживог развоја УН и Правилнику о националној листи индикатора заштите животне средине ("Службени гласник РС", број 37/2011). Укупно је вредновано петнаест планских решења, у односу на 10 циљева Стратешке процене и 16 припадајућих индикатора.

Акцент у процесу вредновања планских решења посвећен је анализи њиховог утицаја на потенцијално најосетљивије чиниоце животне средине на конкретном простору, а посебно на деловима трасе коридора које једним својим делом тангирају ободне резервата биосфере Голија (деоница 8), односно ободне делове „Пештерског поља“ и рамсарског подручја (деоница 11), где постоји могућност утицаја на природне вредности и биодиверзитет, а затим и утицају буке и аерозагађења на становништво.

Резимирајући утицаје планских решења на циљеве СПУ, може се констатовати да ће реализација планиране инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) произвести позитивне и негативне утицаје на планском подручју.

Идентификовани стратешки значајни позитивни утицаји имају регионални карактер. Наиме, као резултат изградње аутопута очекују се јаки дуготрајни позитивни утицаји регионалног карактера на подстицање економског развоја услед бољег регионалног повезивања и доступности антропогеним садржајима у простору у простору. Изградња аутопута Е-763 Београд-Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела региона југозападне Србије 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 централне, западне, југозападне и јужне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Златиборског, Моравичког и Рашког управног округа. На подручју Просторног плана налазе се привредни и урбани центри Ариље и Ивањица, а у непосредној близини и Пожега и Сјеница. Уз друге мере и програме, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Изградња, опремање и уређење Инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција Београда, Чачка, Пожеге, Ужица, и већег броја осталих градова и општина, посебно Сјенице, Тутина, Новог Пазара, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије. Добра



приступачност саобраћајној инфраструктури подразумева координирани развој саобраћајних система и предуслов је побољшања услова за равномеран економски и социјални развој, остваривање уравнотеженог регионалног развоја и полицентричног система урбаних центара. Повећање приступачности треба да прати умрежавање функционалних урбаних подручја. Токови људи, добара и капитала кретаће се ка великим центрима и њиховим функционалним подручјима, односно ка постојећим саобраћајницама највишег ранга.

Негативни утицаји су, према критеријумима за вишекритеријумску евалуацију планских решења, у већини окарактерисани као малог интензитета и локалног су карактера, односно нису оцењени као стратешки значајни, изузев могућих утицаја на појединим деловима трасе коридора које једним својим делом тангирају ободне резервата биосфере Голија (деоница 8), односно ободне делове „Пештерског поља“ и рамсарског подручја (деоница 11), где постоји могућност утицаја на природн вредности и биодиверзитет. Мањи негативни утицаји се доминантно односе на могуће повећање загађујућих материја у ваздуху и повећање интензитета буке, односно могућем излагању становништва овим утицајима на деоницама где аутопут пролази у близини насеља или стамбених објеката. Ови утицаји су међутим умањени реализацијом техничких решења за заштиту од буке која су Предвиђена просторним планом. Негативне утицаје могуће је очекивати и услед измештања одређеног броја постојећих објеката који се налазе у коридору планираног аутопута, али и у случају удеса на деоници пута у близини постојећих објеката или у широј зони санитарне заштите изовришта водоснабдевања (могући повремени/привремени утицаји). Идентификовани су и негативни утицаји на пољопривредно земљиште и шумско земљиште где ће доћи до мањих утицаја у уском коридору аутопута. Ово је неминовна последица развоја саобраћајне инфраструктуре која се делимично компензује економским бенефитима.

Реализацијом мера заштите природе, природних вредности, непокретних културних добара и животне средине ствара се могућност активне заштите. Такође, њима се у великој мери релативизују сви процењени негативни утицаји планских решења на циљеве СПУ, а утврђују идентификовани позитивни утицаји, што је са аспекта свеукупног утицаја Просторног плана на животну средину од великог значаја.

Кумулативни и синергијски ефекти предметног плана могући су приликом суперпонирања буке са аутопута и постојеће буке која настаје у саобраћају на постојећим саобраћајницама у непосредној близини и на укрштањима планиране и постојећих саобраћајница. Исто се односи и на квалитет ваздуха где може доћи до суперпонирања загађујућих материја са планираног пута, саобраћаја из урбаних целина и индивидуалних ложишта или производних процеса. Најзад, развој саобраћајне инфраструктуре, у корелацији са просторним развојем подручја које тангира планирана деоница аутопута, очекивано ће резултирати бржим социо-економским развојем кроз бољу доступност подручја.

Реализацијом мера заштите природе, природних вредности, непокретних културних добара и животне средине ствара се могућност превентивне, али и активне заштите. Такође, њима се у значајној мери релативизују негативни утицаји планских решења на циљеве СПУ, а утврђују идентификовани позитивни утицаји, што је са аспекта свеукупног утицаја Просторног плана на животну средину од изузетног значаја.

Да би позитивни плански утицаји остали у процењеним оквирима који неће оптеретити капацитет простора, а могући негативни ефекти планских решења максимално умањили, дефинисане су и таксативно наведене мере/смернице заштите које је потребно спроводити у процесу имплементације Просторног плана кроз пројектну документацију и изградњу аутопута. Све ове мере интегрисане су и у текст Просторног плана како би се плански и формално утврдило њихово спровођење у фази имплементације Просторног плана. Детаљне организационе и техничко-технолошке мере заштите у току изградње и експлоатације планираног инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) биће дефинисане Студијом о процени утицаја пројекта на животну средину на нивоу техничке документације у складу са препорукама СПУ.

У том контексту, у СПУ су дате смернице за израду Студије о процени утицаја пројекта инфраструктурног коридора Београд–Јужни Јадран, деоница Пожега-Бољаре (граница са Црном Гором) (аутопут Е-763) која представља наставак процене утицаја започет у СПУ. Најзначајније смернице се односе на утврђивање:

- стања биодиверзитета у зони пута у циљу дефинисања техничким мера које омогућавају несметано кретање животињских врста;
- техничких мера заштите површинских и подземних вода, посебно у односу на изворишта водоснабдевања у близини коридора планираног аутопута;
- техничких мера за заштиту од буке (панеле за заштиту од буке) на деловима трасе аутопута које пролазе у близини објеката на основу предикција које се заснивају на моделовању утицаја буке;
- мера деловања у случају удеса на аутопута када постоји опасност од изливања опасних и штетних материја.

Нарочито је истакну значај утврђивања могућих ефеката изградње и функционисања аутопута на деловима коридора који периферно тангира резерват биосфере Голија (деоница 8), односно ободне делове „Пештерског поља“ и рамсарског подручја (деоница 11) и конкретних мера њихове заштите као укључујући и евентуалну корекцију трасе, утврђивање најповољнијег периода за изградњу. Утврђивање потенцијалних утицаја на биодиверзитет заштићених подручја, треба да буде заснован на континуираним опсервацијама флоре, фауне и станишта, на начин који пропише надлежни Завод за заштиту природе.

Поред тога, у циљу превентивне заштите непокретних културних добара извршити археолошко рекогносцирање, и на основу њега евентуална заштитна археолошка истраживања на археолошким локалитетима на коридору и његовој непосредној околини, као и на другим деловима трасе аутопута у извођачком (путном) појасу и на позајмиштима и депонијама земље и другог материјала.

Резимирајући све наведено, закључак Извештаја о СПУ је да су Просторним планом и СПУ анализирани могући утицаји планираних намена и предвиђене одговарајуће планске и одређене техничке мере заштите, као смернице за израду Студије о процени утицаја пројекта на животну средину, како би планиране активности биле у функцији реализације циљева одрживог развоја на предметном простору. У том контексту, СПУ садржи релевантне елементе за доношење одлуке о прихватљивости Просторног плана са аспекта са аспекта могућих утицаја на животну средину.