



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

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ  
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТО-ПУТА Е-80,  
ДЕОНИЦА НИШ-МЕРДАРЕ**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, августа 2016. године

## УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-80, деоница Ниш - Мердаре (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана („Службени гласник Републике Србије”, бр. 7/2016) и Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана на животну средину („Службени гласник Републике Србије”, бр. 108/2015).

Планирање, коришћење, уређење и заштита коридора ауто-пута засниваће се на принципима уређења и коришћења простора утврђеним чланом 3. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14 и 145/14), као и на Закону о јавним путевима („Службени гласник РС”, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, бр. 88/10), Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др.закон, 72/09-др.закон, 43/11-одлука УС и 14/16), Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилнику о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Службени гласник РС”, бр. 50/2011), Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, бр. 64/15) и другим законима Републике Србије којима се дефинишу и одређују услови, начин и садржај израде пројектне документације.

Основни разлог за израду и доношење Просторног плана је стварање услова за реализацију националних интереса у области саобраћајне инфраструктуре на принципима одрживог развоја. Подизање нивоа приступачности подручја обухваћеног израдом Просторног плана и региона Јужне и Источне Србије имаће позитивне ефекте на подизање нивоа њихове конкурентности, а самим тим и на динамику будућег развоја. Концепција планирања, коришћења и уређења простора дефинисаће се на начин којим се обезбеђује изградња и експлоатација коридора ауто-пута Е-80, деоница Ниш - Мердаре. Просторним планом ствара се плански основ за његово директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, прибављање дозвола у складу са законом, односно стварање услова за изградњу ауто-пута.

Просторни план је заснован на студијској, техничкој и другој документацији, резултатима досадашњих истраживања и важећим планским и развојним документима у Републици Србији. Саставни део Просторног плана чини и Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину.

Планска решења Просторног плана за коридор ауто-пута биће утврђена са већим степеном детаљности у односу на коридоре других магистралних инфраструктурних система. За потребе израде Просторног плана користиће се Генерални пројекат и Претходна студија оправданости за изградњу ауто-пута Е-80 (SEETO<sup>1</sup> рута 7) у Србији (у даљем тексту: Генерални пројекат), као и Идејни пројекат за изградњу дела предметне деонице ауто-пута Е-80, Ниш-Плочник<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> South East Europe Transport Observatory

<sup>2</sup> Пројектант Генералног пројекта (који је усвојен од стране ревизионе комисије за стручну контролу техничке документације Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре) и Идејног пројекта (израда у току): CeS COWI d.o.o., члан COWI - IPF Konzorcijuma.

## 1. ОПИС ГРАНИЦА ПЛАНСКОГ ДОКУМЕНТА

Одлуком о изради Просторног плана дата је прелиминарна граница обухвата Просторног плана, која треба да буде утврђена Нацртом Просторног плана. За потребе упућивања у процедуру раног јавног увида предлаже се обухват Просторног плана на деловима територија града Ниша, као и општина Меровина, Прокупље и Куршумлија, и то (Табела 1):

- 1) на територији града Ниша – катастарска општина (1): Доње Међурово;
- 2) на територији општине Меровина - катастарске општине (9): Меровина, Лепаја, Југ Богдановац, Градиште, Брест, Баличевац, Балајнац, Арбанасце, Александрово;
- 3) на територији општине Прокупље - катастарске општине (23): Вича, Прокупље-град, Прокупље, Прекадин, Поточић, Појате, Плочник, Нова Божурна, Мала Плана, Концел, Губетин, Гојиновац, Доња Топоница, Доња Стражава, Доња Коњуша, Бресничкић, Бела Вода, Баце, Ђуковац, Ђуровац, Туларе, Дреновац, Ново Село; и
- 4) на територији општине Куршумлија - катастарске општине (20): Рударе, Равни Шорт, Љуша, Пепељевац, Мердаре, Мала Косаница, Куршумлија, Купиново, Крчмаре, Кастрат, Грабовница, Доње Точане, Дегрмен, Дешишка, Барлово, Висока, Мачковац, Богујевац, Рача, Ново Село.

Оквирна граница Просторног плана дата је границама наведених катастарских општина.

Просторним планом биће обухваћени:

- 1) коридор ауто-пута Е-80, деоница Ниш - Мердаре, укупне дужине око 77 km и ширине од 200 m до 700 m (по 100 m до 350 m од осе коридора ауто-пута) обухвата трасу са заштитним појасевима (непосредним заштитним појасом – са трасом, петљама, денivelелисаним укрштањима и пратећим функционалним садржајима путног саобраћаја, објектима за потребе корисника у саобраћају, заштитним зеленилом и др., и ширим заштитним појасом). Део коридора ауто-пута за који постоји техничка документација на нивоу Идејног решења биће предмет регулационе разраде у појасу непосредне заштите у склопу Просторног плана, чији ће се обухват прецизније одредити нацртом планског документа; и
- 2) постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја, и то: железничке пруге, гасоводи, далеководи и оптички каблови.

Просторним планом биће сагледани: пратећи алтернативни путни правац ауто-пута Е-80 (без наплате путарине); и зона утицаја коридора ауто-пута – простор између коридора, то јест ширих заштитних појасева појединих магистралних инфраструктурних система, који су у физичкој и функционалној вези са коридором ауто-пута (најближа насеља, туристички простори и сл.).

Коридор планираног ауто-пута почиње од постојеће петље „Прокупље” на коридору Е-75 деоница Ниш - граница Републике Македоније (стационажа km821+500), тј. петље „Ниш-југ” (стационажа km0+000) и пружа се до административне линије са АП Косово и Метохија, односно даље према Подујеву и Приштини.

Укупна површина Просторног плана је око 368,3 km<sup>2</sup>. Шире подручје Просторног плана приказано је на графичком прилогу: Посебна намена простора. Коначна граница обухвата Просторног плана биће прецизније одређена нацртом планског документа.

Табела 1. Обухват подручја Просторног плана

Јединица локалне самоуправе (ЈЛС)	Површина обухваћеног дела територије ЈЛС, km <sup>2</sup>	Дужина деоница планираног ауто-пута на територији ЈЛС, km
Град Ниш	8,8	0 km - петља
Општина Меровина	67,4	15,8
Општина Прокупље	110,1	23,4
Општина Куршумлија	182,0	37,8
<b>Укупно</b>	<b>368,3</b>	<b>77</b>

## 2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА

### 2.1. 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 (у даљем тексту: ППРС) 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.

У ППРС утврђена је концепција развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре заснована на синтези раније започетих пројеката и студија који представљају стечену обавезу. Основна концепција развоја путног саобраћаја Републику Србију дефинише као велики саобраћајни и транспортни центар, а унутар тога неколико већих урбаних центара као носиоце примарних функција. Према тој концепцији токови људи, добара и капитала ићи ће ка великим центрима, где се Београд појављује као европски МЕГА центар, а Ниш као центар међународног значаја (2020. године).

Стратешки приоритети - пројекти са периодом реализације до 2014. године биле су активности на државном путу I реда (изградња ауто-пута, Е-80), део руте 7 (SEETO) деоница Ниш - Прокупље. У периоду после 2014. године, а у правцу остваривања циљева просторног развоја Републике Србије, планска решења у области путног саобраћаја су активности на деоницама државног пута I реда (ауто-пут) рута 7 (SEETO) Прокупље - Куршумлија - Приштина (Е-80, М-25) - Призрен - Врбница (граница са Републиком Албанијом) (Е-851), као и изградња обилазнице око Прокупља.

### 2.2. Уредба о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Нишавског, Топличког и Пиротског управног округа („Службени гласник РС“, бр. 1/13)

Регионални просторни план за подручје Нишавског, Топличког и Пиротског управног округа (у даљем тексту: РПП НТП) обухвата 7717 km<sup>2</sup>. Подручје овог просторног плана налази се у целости у обухвату РПП НТП.

РПП НТП донет је за временски период до 2020. године. Са аспекта овог просторног плана релевантне су следеће одредбе РПП НТП: подручје ће се развијати у оквиру и ван функционалног урбаног подручја Ниша, са положајем на коридору интензивног развоја дуж постојећег државног пута и планираног ауто-пута којим се остварује веза са АП Косово и Метохија; у делу о саобраћају наводи се да највећи потенцијал развоја саобраћаја представља перспектива интермодалног конципирања инфраструктурних система на бази друмског, железничког и ваздушног транспорта. Погранични положај, повезивање са земљама Европске уније и Коридором X, представљају потенцијале интензивног развоја функција транзитног саобраћаја. Подручје РПП НТП има добар саобраћајно-географски положај на

укрштају два мултимодална инфраструктурна коридора, Коридора X (ауто-пут Е-75 Београд - Ниш - Македонска граница) и Коридора Хс (ауто-пут Е-80) чија је изградња започета, преко кога се остварује добра повезаност са мрежом европских путева. План развоја путне инфраструктуре претпоставља подизање квантитета и квалитета путне мреже, применом планских решења за повећање саобраћајне доступности и подизање квалитета саобраћаја на државним путевима I реда. Са аспекта овог Просторног плана значајна је планска одредница о изради планске и пројектне документације за део ауто-пута Е-80 - државног пута I реда бр. 25 (Ниш - Прокупље - Куршумлија) чиме се у ширем појасу пута I реда бр. 25, резервише потенцијални коридор за изградњу деонице ауто-пута Ниш - Прокупље у дужини од око 23 km.

### **2.3. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Републике Македоније** („Службени гласник РС“, бр. 77/02 и 127/14)

Просторним планом подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Републике Македоније (у даљем тексту: ПППИК НРМ) утврђена су планска решења и пропозиције за: 1) магистрални инфраструктурни коридор са постојећим и планираним магистралним инфраструктурним системима и њиховим заштитним појасевима – ауто-пут Е-75, пруга за велике брзине, гасовод и оптички кабл са водотоком Јужне Мораве, са пратећим објектима и садржајима; 2) пратећи алтернативни путни правац (без наплате путарине) ауто-пута Е-75; и 3) зона утицаја коридора која обухвата простор и зоне ширине од 1 до 5 km, од крајњег магистралног инфраструктурног система, који је у функционалној вези са коридором од Ниша (Трупале) до границе са Македонијом.

У оквиру основне мреже европских (Е) путева, у ПППИК НРМ предвиђено је да ће планирани магистрални путни правци омогућити повезивање ауто-пута Е-75 преко правца Ниш - Приштина - Пећ - Чакор (граница Републике Црне Горе) са Косовом и Метохијом и Црном Гором. У склопу те планске концепције петља „Прокупље“ (km821+500) представља функционалну везу ауто-пута Е-75 са подручјем општине и регионалним центром Прокупље и магистралним правцем према подручју АП Косова и Метохије и макрорегионалном центру Приштина, преко постојећег магистралног пута М-25 (нова категорија државни пут IB реда бр. 35), односно планираног ауто-пута на правцу Ниш - Приштина.

### **2.4. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја Радан планине** („Службени гласник РС“, бр. 77/02 и 127/14)

Просторним планом подручја посебне намене Радан планине (у даљем тексту: ППППН Рп) утврђен је плански основ за заштиту, коришћење и уређење предложеног за заштиту подручја природног добра Радан планине, непокретног културног добра од изузетног значаја „Царичин град“ и других културних добара, акумулације и изворишта воде „Брестовац“, туристичког простора Радан планине, као и за одржив развој обухваћених локалних заједница (делова територије јединица локалне самоуправе Бојника, Куршумлије, Лебана, Медвеђе и Прокупља). У делу о туризму ППППН Рп препознати су туристички потенцијали села Висока, Рударе и Дешишка који су у непосредној близини државног пута IB реда бр. 35, то јест у обухвату овог просторног плана.

Општи циљ развоја саобраћаја утврђен у ППППН Рп је обезбеђење услова за изградњу, реконструкцију, опремање и функционисање државних и општинских путева којима ће се обезбедити повезивање општина Јабланичког и Топличког управног округа. Постојећа путна мрежа на подручју ППППН Рп преклапа се са обухватом овог просторног плана на деоници државног пута IB реда бр. 35 Куршумлија - Мердаре на дужини од око

10 km. Постојећа железничка мрежа на подручју ППППН Рп преклапа се са обухватом овог просторног плана на деоници једноколосечне неелектрифициране железничке пруге бр. 71 (Ниш) - Дољевац - Кастрат - Косово поље на дужини од око 10 km.

## **2.5. Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године** („Службени гласник РС“, бр. 4/08)

Предметни путни правац Ниш - Мердаре, припада рути 7 по класификацији SEETO Lezhe (Албанија) - Приштина – Дољевац и представља део европског пута Е-80, према класификацији датој у „Европском споразуму о главним међународним саобраћајним артеријама“. Међу главним друмским транспортним осама, предметни правац је дефинисан као веза Коридора Х са АП Косово и Метохија (Ниш - Прокупље - Куршумлија - АП Косово и Метохија).

У оквиру путне мреже Србије овај путни правац у постојећем стању категорисан је као државни пут IB реда бр. 35 Ниш - Прокупље - Мeroшина - Куршумлија - Подујево - Приштина. У обухвату овог Просторног плана је и државни пут IIА реда бр. 216 Прокупље - Житорађа - Дољевац, којим се остварује веза са државним путем А1 (ауто-пут Е-75).

У „Стратегији развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног саобраћаја у Републици Србији од 2008. до 2015. године“ дефинисан је концепт развоја мреже јавних путева који узима у обзир:

1. привредни и демографски развој Републике Србије и специјалне циљеве;
2. тренд побољшања политичких односа у Европи и формирање интегрисане Трансевропске мреже путева и основне мреже;
3. побољшање ефикасности друмског транспорта и надградњу постојеће мреже између земаља западне, централне, источне и јужне Европе, блиског и средњег Истока;
4. политички и географски положај Републике Србије у односу на окружење и ЕУ и обавезе које произилазе из укључења Републике Србије у међународни систем, тј. у Трансевропску мрежу путева;
5. везе са републикама бивше Југославије које се заједнички планирају преко SEETO и финансирају уз помоћ предприступних фондова ЕУ.

Овом стратегијом опредељено је да у контексту одређивања приоритета за унапређење постојећих и изградњу нових јавних путева треба систематично користити савремене рационалне приступе за подизање капацитета наведених путева имајући у виду расположива средства, потребе и мрежу у целини, што подразумева могућност етапне градње.

## **3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА**

### **3.1. Постојећа намена простора**

Путну мрежу у коридору будућег ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре, чине следећи државни путеви: државни пут IA реда бр. 1; државни пут IB реда бр. 35; државни пут IB реда бр. 38; државни пут IIА реда бр. 212; државни пут IIА реда бр. 216; државни пут IIА реда бр. 226; државни пут IIА реда бр. 228; државни пут IIБ реда бр. 417; државни пут IIБ реда бр. 418; и државни пут IIБ реда бр. 415. Поред државних путева, осталу путну мрежу у коридору ауто-пута чине општински путеви, који представљају 2/3 укупне дужине путне мреже. Ови општински путеви повезују већину насеља, иако више од 50% ових путева захтева значајну реконструкцију у виду замене застора и проширења (просечна ширина ових путева је око 4 m).

Заступљена је следећа железничка инфраструктура: магистрална једноколосечна електрифицирана железничка пруга бр. 3 Београд - Младеновац - Ниш - Прешево - граница

са Македонијом, која је део међународног коридора X и која повезује земље југоисточне Европе са централном Европом. За Републику Србију ова пруга је важна зато што повезује регион Јужне и Источне Србије са Београдом. На железничкој прузи саобраћају путнички и теретни возови у међународном и унутрашњем саобраћају. Поред магистралне пруге бр. 3 у коридору се налазе и регионалне једноколосечне неелектрифициране пруге, и то: пруга бр. 62 Распутница 1 Куршумлија - Куршумлија, пруга бр. 68 Куршумлија - Кастрат и пруга бр.71 (Ниш) - Дољевац - Кастрат - Косово Поље.

Водну и водопривредну инфраструктуру у коридору карактеришу регулације водотока, и то: на Топлици у Прокупљу (минор корито и обострани насипи) у дужини од око 1100 m; Стражевачка река у Прокупљу узводно од моста на магистралном путу Ниш - Прокупље регулисана је каменом у цементном малтеру у дужини од око 500 m са више каскада; Топлица од ушћа Стражевачке реке до ушћа Косанице – изведена је пољска регулација на деоници низводно од железничког моста (насеље Драгање); на Бресничкој реци од пута Ниш - Куршумлија до Топлице која пресеца и железничку пругу.

Трасе далековода 400 kV и 100 kV (управљач ЈП „Електромрежа Србије“) једним својим делом укрштају се са коридором ауто-пута Е-80, деоница Ниш - Мердаре и/или се пружају паралелно са планираним ауто-путем, и то: 400 kV бр. 407 „ТС Косово Б - ТС Ниш 2“; 110 kV бр.156 „ТС Ниш 1 - ТС Прокупље“; 110 kV бр. 1185 „ТС Куршумлија - ТС Прокупље“; и 110 kV бр.1222 „ТС Александровац - ТС Куршумлија“.

Постојећа телекомуникациона (у даљем тексту: ТК) инфраструктура „Телеком Србија“ а.д. (у даљем тексту: Телеком) на подручју овог просторног плана обухвата: објекте фиксне телекомуникационе мреже са ТК канализацијом и кабловском инфраструктуром, и објекте бежичне телекомуникационе мреже. У коридору планираног ауто-пута, Телеком је изградио следеће оптичке каблове: Ниш - Прокупље, Прокупље - Куршумлија (на истој траси до насеља Белољин је изграђен оптички кабл Прокупље - Крушевац) и Куршумлијска Рача - административни прелаз Мердаре. У обухвату Просторног плана налази се више локација са базним станицама у систему мобилне телефоније. На подручју у обухвату Просторног плана налази се седам пошта: 18254 Доње Међурово, 18252 Меровина, 18400 Прокупље 1, 18402 Прокупље 4, 18432 Барлово, 18440 Рача и 18445 Мердаре.

На подручју Просторног плана, према подацима Пописа из 2011, живело је око 56000 становника у 53 насеља са просечном густином насељености од око 152 становника по km<sup>2</sup>.

На основу Уредбе о утврђивању јединствене листе неразвијености региона и јединица локалне самоуправе за 2014. годину („Службени гласник РС“, бр. 104/2014), Град Ниш спада у прву групу јединица локалне самоуправе чији је степен развијености изнад републичког просека, али подручју плана припадају само делови две катастарске општине руралног типа. Општина Прокупље спада у трећу групу, односно у групу јединица локалне самоуправе чији је степен развијености између 60%-80% републичког просека, док општине Меровина и Куршумлија спадају у групу изразито недовољно развијених јединица локалне самоуправе чији је степен развијености испод 60% републичког просека. На обухваћеном подручју главна привредна делатност је традиционална пољопривреда (у ратарству, повртарству и сточарству), чије су основне одлике екстензивност, ниски приноси и ниска продуктивност, велика зависност од климатских услова и производња која је најчешће намењена задовољењу личних потреба домицилног становништва. Најзначајнији привредни субјекти и највећи део привредних активности се одвија у градским насељима и насељима која представљају центре заједнице насеља, која су углавном ван подручја Просторног плана. Неколико привредних субјеката се налази у општинском центру Прокупље, међу којима се као најзначајнији издвајају: „Хисар“ а.д. прехранбена индустрија, „LEONI wiring systems southeast“ доо фабрика каблова за аутомобилску индустрију, „Татко“ а.д. индустрија филцаних производа и други, као и низ субјеката из области терцијарног сектора.

Траса будућег ауто-пута пролази преко геолошки веома хетерогеног терена, који се састоји углавном од кристалстих шкриљаца, палеозојске старости, прожет вулканским творевинама лецке области и неогеним седиментима система ровова и потолина Јужне

Мораве, Топлице и Косаонице. Сеизмичност предметне деонице треба третирати са 8° скале МСК, за повратни период од 500 година. Површинске воде са овог подручја дренирају водотоци који припадају сливу Топлице и Јужне Мораве. Водотоци у сливу Топлице су углавном бујичног карактера. Нижи делови терена који припадају сливу Топлице имају умерено-континенталну климу, а оштрија (субпланинска) клима заступљена је на вишим деловима терена, углавном у зони изнад 600 m н.в.

У обухвату Просторног плана налази се део Предела изузетних одлика (ПИО) Радан са предложеним режимима заштите II и III степена, за који је покренут поступак заштите. ПИО Радан је део еколошки значајног подручја (ЕЗП) Радан у еколошкој мрежи Републике Србије, који је Уредбом о еколошкој мрежи („Службени гласник РС“, бр. 102/2010) утврђен под редним бројем 89. У обухвату Просторног плана је и део ЕЗП Лалиначке слатине, утврђен под редним бројем 78. Косаница и Топлица са приобалним појасевима у природном и блиско-природном стању и предеони елементи унутар културног предела (појасеви зеленила, групе стабала, појединачна стабла, кошанице, међе, живице и сл.) такође, имају улогу еколошких коридора у еколошкој мрежи Републике Србије.

На подручју Просторног плана постоји низ непокретних културних добара и евидентираних непокретности које уживају претходну заштиту. Најзначајнија непокретна културна добра су: споменици културе од изузетног значаја – Црква Св. Богородице и Црква Св. Николе у Крушумлији; споменици културе од великог значаја – Марина кула код Кастрата (општина Куршумлија), комплекс града Хисар, Цркве Св. Прокопија и Латинске цркве у Прокупљу (општина Прокупље) и Археолошко налазиште Кулина (Балајнац), Градиште (општина Меровина); и споменици културе – Маркова црква код Кастрата и споменик ослободиоцима Куршумлије од Турака у Куршумлији (општина Куршумлија); Римске терме, Баце, Црква Св. Архађела Гаврила, Концељ, Археолошко налазиште Плочник, Зграда Соколског дома, Зграда старе гимназије и Зграда Гимназије и Зграда Музеја Топлице у Прокупљу (општина Прокупље). У обухвату Просторног плана налазе се и добра под претходном заштитом: Вича, локалитет Велики брег (праисторијско насеље); Бело поље (остаци цркве и гробље); Висока (темељи црквице са надгробницима); Старо шљакиште (средњовековно гробље код цркве); Мердаре (неолитско насеље код сеоског гробља) и др.

Генерално гледано стање квалитета животне средине је задовољавајуће. У зависности од конкретног случаја, категоризација квалитета животне средине обухвата подручја загађене и деградираних животне средине, подручја угрожене животне средине, као и подручја квалитетне животне средине.

### 3.2. Начин коришћења простора

На подручју Просторног плана доминира пољопривредно земљиште са око 60% површина, затим шуме, шумско земљиште и други вегетацијом обрасли терени са око 28%, док насеља и други антропогени терени у функцији насеља и инфраструктуре заузимају око 12% површина.

Подручје Просторног плана обухвата делове грађевинских подручја насеља/центара локалних самоуправа који су покривени следећим урбанистичким плановима: Генерални урбанистички план Ниша 2010-2025. („Службени лист града Ниша“, бр. 43/2011) – укупне површине 266,67 km<sup>2</sup>, од чега је око 12,53 km<sup>2</sup> (4,7%) у обухвату Просторног плана; План Генералне регулације Меровина („Службени лист града Ниша“, бр. 103/15) – укупне површине 3,77 km<sup>2</sup>, од чега је око 3,44 km<sup>2</sup> (91,17%) у обухвату Просторног плана; План Генералне регулације Прокупља („Службени лист општине Прокупље“, бр. 3/14) – укупне површине 60,35 km<sup>2</sup>, од чега је око 31,67 km<sup>2</sup> (52,49%) у обухвату Просторног плана; и План Генералне регулације Куршумлије (прошао процедуру јавног увида) – укупне површине 7,23 km<sup>2</sup>, од чега је око 0,02 km<sup>2</sup> (0,21 %) у обухвату Просторног плана.



#### 4. ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Изградња ауто-пута Е-80, деоница Ниш - Мердаре директно ће допринети бржем развоју обухваћеног дела региона Јужне и Источне 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 региона Јужне и Источне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду деловима Нишавског и Топличког округа, у сливу Топлице. На подручју Просторног плана налазе се привредни и урбани центри: Мерошина, Прокупље, Куршумлија, а у непосредном функционалном окружењу су Ниш, Приштина и други центри. Уз друге мере и програме, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Услов за остваривање тог циља, односно за постизање већих позитивних ефеката утицаја инфраструктурног коридора на окружење, јесте изградња попречних саобраћајних праваца које овај простор повезују са Коридором Х, ауто-путем Е-75, Коридором IV и др. Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији ППРС да Србија, поред постојећих развојних осовина дуж Коридора Х и међународног пловног пута Коридора VII - Дунав, интензивира развој других осовина, међу којима је привредно и саобраћајно значајан појас од Ниша, преко Прокупља ка Приштини.

Изградња, опремање и уређење Инфраструктурног коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција Београда, Новог Сада, Ниша и Приштине и већег броја осталих градова и општина, а тиме и остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије.

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

- 1) обезбеђење просторних услова за изградњу, опремање и функционисање ауто-пута Е-80 (деоница Ниш - Мердаре), као и других магистралних инфраструктурних система у коридору;
- 2) 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
- 3) обезбеђење услова за боље функционисање магистралних саобраћајних објеката који се налазе у инфраструктурном коридору, укључујући и њихово евентуално измештање.

Посебни циљеви су:

- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор ауто-пута Е-80 (деоница Ниш - Мердаре), утврђује се посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују се услови за очување и унапређење квалитета саобраћајне повезаности и доступности насеља, привредних и туристичких комплекса у ширем заштитном појасу ауто-пута и зони његовог утицаја;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем заштитном појасу и зони утицаја ауто-пута, ради боље интеграције и веће улоге ауто-пута и утицаја на привредни и социјални развој окружења;
- утврђивање трасе ауто-пута и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора опредељивањем оптималних локација денivelисаних петљи и денivelисаних укрштања<sup>3</sup>;

<sup>3</sup> Овим Просторним планом утврђивање трасе, локације пратећих садржаја ауто-пута и алтернативне саобраћајнице ауто-пута, извршиће се у складу са нивоом техничке (пројектне) документације за реализацију предметне деонице ауто-пута Е-80, уз сагледавање резултата досадашњих истраживања и важећих планских и развојних докумената.

- утврђивање алтернативне саобраћајнице ауто-пута, без наплате путарине;
- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја ауто-пута – базе за одржавање и наплата путарине;
- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута – паркиралишта, одморишта и услужни центри;
- усклађивање положаја ауто-пута и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (железничке пруге, водопривреде, електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- смањење негативних утицаја ауто-пута на животну средину у ширем заштитном појасу 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 ауто-пута, очување карактера предела у коридору и на подручју Просторног плана;
- очување и заштита регионалних и локалних изворишта водоснабдевања и квалитета воде у водотоцима у коридору и зони његовог утицаја;
- омогућавање остварења одрживог развоја пољопривредне производње у зони утицаја коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;
- усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште; и
- развој туризма прилагођеног потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања.

Основни задаци у изради Просторног плана су:

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

## 5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА

Планска решења Просторног плана и правила уређења и правила грађења ауто-пута Е-80, деоница Ниш - Мердаре, засниваће се на поштовању следећих принципа:

- примени европских и домаћих стандарда и добре праксе, у свим фазама планирања, изградње, експлоатације и одржавања ауто-пута; резервисање потребне површине (непосредног заштитног појаса) за коридор ауто-пута утврдиће се применом следећих критеријума: задовољење просторних услова за смештање и изградњу планираног ауто-пута; утврђивање заштитног безбедносног растојања осталих намена и активности у простору ради њихове заштите од негативних утицаја од објеката ауто-пута на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења; и обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији објеката ауто-пута од негативних утицаја из окружења, у првом реду од непланске изградње, неконтролисаног одлагања отпада и других активности;
- еколошке поузданости којом се обезбеђује заштита од негативних утицаја на животну средину, предеоне, природне вредности и непокретна културна добра у коридору ауто-пута и зони његовог утицаја;
- безбедности, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија; размештај пратећих садржаја ауто-пута утврдиће се применом следећих критеријума: функционалности – у погледу задовољења основних захтева садашњег и пројектованог саобраћаја, комфора корисника ауто-пута и комфора корисника пратећих садржаја, и безбедности одвијања саобраћаја на ауто-путу; уравнотеженост и равномерност размештаја функција на целој деоници ауто-пута; и поштовању оптималних функционалних растојања између пратећих објеката; и
- економске исплативости, утврђене претходном студијом оправданости.

Планиране активности на реализацији деонице ауто-пута Е-80 представљају функционално и технички усаглашен део ширег стратегијског опредељења постизања већег степена функционалне интегрисаности планског подручја у оквиру простора Нишког и Топличког округа и региона Јужна и Источна Србија, са функционалним подручјима макрорегионалних центара Ниш и Приштина, Републиком Србијом и АП Косово и Метохија, и са међународним окружењем.

### 5.1. Концепција техничког решења

SEETO рута 7, односно европски пут Е-80 има саобраћајну функцију I реда која подразумева међусобно повезивање државних (макрорегионалних) саобраћајних тежишта, односно прекогранично повезивање центара сличног значаја. Предметна деоница ауто-пута Е-80 Ниш – Мердаре 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 близу просека у Републици Србији, док је густина локалне путне мреже испод просека (Саобраћајна студија генералног пројекта ауто-пута Е-80, SEETO рута 7). Из наведеног се може закључити да је на предметном простору угрожена функција опслуживања постојеће путне мреже. Стога је неопходно посебну пажњу обратити на то да будући пут највишег функционалног ранга не угрози могућност развоја локалне путне мреже, нарочито у зонама насеља.

Деоница ауто-пута Ниш - Мердаре има укупну дужину од 77,037 km, и може се поделити на 4 поддеонице које, свака за себе, има специфичне карактеристике:

1. поддеоница Ниш - Прокупље, дужине 17,157 km,
2. обилазница Прокупља, дужине 6,047 km,
3. Прокупље - Плочник, дужине 16,449 km, и

#### 4. Плочник - Мердаре, дужине 37,378 km.

Почетак поддеонице Ниш - Прокупље представља постојећа петља „Ниш-Југ“ на државном путу А1, док је њен завршетак на планираној петљи „Прокупље“. Карактерише је равничарски и брдовит терен. Поддеоница је пројектована за брзину до 130 km/h. Овој поддеоници припада и планирана петља „Мерошина“.

Обилазница Прокупља (према Генералном пројекту), налази се северно од Прокупља, почиње након петље „Прокупље“, а завршава на западној страни Прокупља у долини реке Топлице. Поддеоницу карактерише брдовит терен и пројектована је за брзину до 100 km/h.

Поддеоница Прокупље - Плочник простире се долином реке Топлице. Највећим својим делом налази се у коридору постојеће железничке пруге. Завршетак поддеонице налази се у зони железничке станице Плочник. Терен је равничарски и поддеоница је пројектована за брзину до 130 km/h. Овој поддеоници припада петља „Белољин“.

Поддеоница Плочник - Мердаре на свом првом делу прати долину реке Топлице све до планиране петље „Куршумлија“. Одатле, све до административног прелаза Мердаре, поддеоница прати долину река Косаница и мала Косаница. Терен се може окарактеристи као брдовит, до планински. Поддеоница је пројектована за брзину до 100 km/h. На овој поддеоници предвиђена је изградња петљи „Куршумлија“ и „Мердаре“.

У односу према насељима, предметна деоница ауто-пута се највећим делом налази ван подручја насеља. Једним својим делом, коридор се налази у зони насеља Прокупље и Куршумлија. Доминантна функција на подручју насеља јесте вођење транзитних токова и повезивање раскрсница и путне мреже насеља са планираним петљама на ауто-путу. Начин повезивања насеља са ауто-путем мора бити усклађен са функционалним рангом приступног пута са једне, и потребама развоја насеља, са друге стране.

Према Закону о јавним путевима ауто-пут јесте државни пут који је намењен искључиво за саобраћај моторних возила, са физички раздвојеним коловозима по смеровима, денивелисаним раскрсницама, потпуном контролом приступа, који има најмање две саобраћајне траке и једну зауставну траку за сваки смер и као такав обележен је прописаним саобраћајним знаком. Ауто-пут мора да се изгради тако да испуњава следеће услове:

1. да има две физички одвојене коловозне траке, са најмање две саобраћајне траке за сваку коловозну траку, с тим што свака саобраћајна трака мора да буде широка најмање 3,75 m, а да се, зависно од конфигурације терена, ширина саобраћајне траке може смањити до 3,50 m;
2. да свака коловозна трака има посебну траку ширине 2,5 m за принудно заустављање возила дуж целе траке или дуж појединих њених делова на погодним растојањима, зависно од теренских услова, а у тунелима и галеријама може, уместо посебне траке, да на погодним местима има уређене просторе за принудно заустављање возила; и
3. да остали елементи пута (полупречник кривине, уздужни нагиб, ивичне траке и сл.) омогућавају брзину до 130 km/h, а зависно од конфигурације терена брзину од најмање 100 km/h (Табела 2).

Табела 2. Гранични елементи пута

Рачунска брзина	$V_r$ (km/h)	130	100
<b>а) ситуациони план</b>			
Минимални полупречник кружне кривине	min R (m)	800	450
Максимални полупречник кружне кривине	max R (m)	5,000 (10,000)	5,000 (10,000)
<b>б) подужни профил</b>			
Минимални радијус конкавног заобљења	min $R_v^{konk}$ (m)	11,250	4,250
Минимални радијус конвексног заобљења	min $R_v^{konv}$ (m)	22,500	8,000
Максимални подужни нагиб нивелете	max $i_N$ (%)	4.0	5.0
<b>в) попречни профил</b>			
Максимални попречни нагиб	max $i_{pk}$ (%)	7.0	7.0
Минимални попречни нагиб	min $i_{pk}$ (%)	2.5	2.5
Ширина возне траке	$t_v$ (m)	3.75	3.50
Ширина ивичне траке уз зауставну траку	$t_{iz}$ (m)	0.50	0.50
Ширина ивичне траке уз разделни појас	$t_{iv}$ (m)	1.00	0.50
Ширина зауставне траке	$t_z$ (m)	2.50	2.50
Ширина банке	$b$ (m)	1.50	1.25
Минималн ширина разделног појаса	$R_t$ (m)	3.00	2.50
<b>д) прегледност</b>			
Дужина зауставне прегледности	min Pz (m) за $i_N=0$	300	180

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

Коридор планираног ауто-пута пружа се дуж композитних долина реке Топлице и њене притоке Косанице, које одликује смењивање котлина и клисура, од ушћа Топлице у јужну Мораву, преко Прокупља и Куршумлије, до Мердарског превоја који повезује Поморавље са АП Косово и Метохија.

За потребе изградње и заштите непосредног окружења ауто-пута Е-80, деоница Ниш - Мердаре, предвиђено је успостављање коридора дуж трасе планираног ауто-пута укупне ширине од 200 до 700 m.

Коридор планираног ауто-пута формирају следеће зоне/појаси под посебним режимом коришћења и уређења, и то:

1. експлоатациони појас ауто-пута којим се трајно заузима земљишта за потребе његове изградње и функционисања просечне ширине од 50 m до 70 m (по 25-35 m са обе стране осе ауто-пута) уз додатне површине за петље и пратеће садржаје ауто-пута;
2. непосредни појас заштите ауто-пута – простор ширине од 100 до 150 m (по 50-75 m са обе стране ауто-пута од крајње тачке експлоатационог појаса); спољна граница непосредног појаса заштите представљаће уједно и границу планског обухвата подручја посебне намене са елементима детаљне разраде (за део ауто-пута за који постоји техничка документација на нивоу идејног решења); и
3. шири појас заштите ауто-пута – простор ширине 400 до 480 m (од 200 до 240 m са обе стране ауто-пута од крајње тачке непосредног појаса заштите)

У експлоатационом и непосредном појасу заштите ауто-пута се успоставља и трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање ауто-путем код планирања, пројектовања и извођења других грађевинских и земљаних радова и пренамене површина.

Ширина појаса заштите осталих инфраструктурних система биће сагледана Нацртом Просторног плана, а коначно утврђена одговарајућим урбанистичким планом или Изменама

и допунама овог Просторног плана, у складу са техничком документацијом на нивоу идејног решења.

Основна правила коришћења простора у зонама/појасевима под посебним режимом коришћења и уређења ауто-пута одређена су на следећи начин:

- у планираном експлоатационом појасу са непосредним појасем заштите – успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев оних које су у функцији ауто-пута (трасе, објекти и др.), а простор ван насеља се у непосредном појасу заштите може користити као шумско и пољопривредно земљиште; и
- у ширем појасу заштите – успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних магистралних инфраструктурних система.

Режим коришћења простора из претходног става ближе ће се утврдити Нацртом просторног плана за део обухвата подручја посебне намене са елементима детаљне разраде (за део деонице ауто-пута Е-80 Ниш - Прокупље - Плочник, дужине око 40 km), односно одговарајућим урбанистичким планом или Изменама и допунама овог Просторног плана (за део деонице Плочник - Куршумлија - Мердаре, дужине око 37 km).

## **6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА**

Просторним планом обезбеђује се плански основ за реализацију ауто-пута Е-80, деоница Ниш - Мердаре. Спровођењем Просторног плана очекују се следећи општи ефекти уређења и коришћења простора:

- обезбеђење планског основа којим се резервише простор за етапну изградњу деонице ауто-пута;
- установљавање зона заштите и успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору ауто-пута, са циљем спречавања конфликта у простору, могућих последица акцидената на ауто-путу и негативних утицаја на окружење;
- омогућавање планског развоја других инфраструктурних система у условима контролисаног коришћења простора у коридору ауто-пута;
- максимално очување и мониторинг могућег утицаја ауто-пута на здравље локалног становништва, биодиверзитет, природне ресурсе и заштићена природна и непокретна културна добра у коридору и зони његовог утицаја; и
- утврђивањем правила уређења и правила грађења у обухвату коридора ауто-пута којима је условљено коришћење одговарајућих савремених техничких решења за реализацију трасе и објеката у функцији ауто-пута и корисника саобраћаја, која обезбеђују извођење планираног ауто-пута уз максимално смањење негативних утицаја и ризика на подручју коридора и зони његовог утицаја.

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

- обезбеђење услова за реализацију путне саобраћајнице великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова;
- обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта;
- развојно-пропулзивна улога на развој и уређење мреже/системе насеља и промене демографских кретања, која има вишеструке и, донекле, супротне утицаје (од фактора деструкције услед проласка ауто-пута и заузимања дела грађевинских и пољопривредних површина, до стимулативних фактора опстанка и развоја насеља према моделу интегралног урбано-руралног развоја, којим се обезбеђује економски

- просперитет и демографска стабилност становништва, на бази успостављања комплементарних односа између пољопривредних и непољопривредних делатности;
- непосредни подстицај за привредни развој подручја и обезбеђивање већег степена функционалне интегрисаности у оквиру планског подручја, региона Јужна и Источна Србија, АП Косово и Метохија и са функционалним подручјима макрорегионалних центара Ниш и Приштина; и
  - јачање привредне конкурентности и територијалне кохезије након реализације ауто-пута, које ће утицати на подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности“ окружења (побољшања „регионалног профила“), у првом реду за развој активности и функција којима ће се валоризовати погодности положаја у коридору ауто-пута и других магистралних инфраструктурних система.

У Београду, августа 2016. године

Обрађивачи Просторног плана:

Институт за архитектуру и урбанизам Србије  
Директор  
др Саша Милијић, научни саветник  
(Заступник групе обрађивача)

ЈП „Завод за урбанизам Ниш“  
Директор  
Љубиша Митић, дипл. грађ. инж.

Институт за путеве ад Београд  
Директор  
мр Братислав Милић, дипл. грађ. инж.