



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

**ИЗМЕНА И ДОПУНА
ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА
АУТО-ПУТА Е-80, ДЕОНИЦА НИШ-МЕРДАРЕ**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, 2018. година

УВОД

Приступа се изради Измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре („Службени гласник РС“, број 102/17) (у даљем тексту: Измена и допуна Просторног плана), на основу Одлуке о изради измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре („Службени гласник РС“, број 59/18).

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 путевима („Службени гласник РС“, број 41/18), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, бр. 88/10), Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС“, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др.закон, 72/09-др.закон, 43/11-одлука УС 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 Измена и допуна Просторног плана је стварање даљих услова за реализацију националних интереса у области саобраћајне инфраструктуре на принципима одрживог развоја. Подизање нивоа приступачности подручја обухваћеног израдом Измена и допуна Просторног плана и региона јужне 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. Изменом и допуном Просторног плана 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.

Измена и допуна Просторног плана је заснована на студијској, техничкој и другој документацији, резултатима досадашњих истраживања и важећим планским и развојним документима у Републици Србији.

Планска решења у Изменама и допунама Просторног плана за коридор ауто-пута биће утврђена са већим степеном детаљности у односу на коридоре других магистралних инфраструктурних система. За потребе израде Измена и допуна Просторног плана и детаљне регулационе разраде користиће се идејна решења и елементи идејног пројекта за изградњу ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре (првенствено на Сектору 2 - деоница Плочник–Мердаре).

1. ОПИС ГРАНИЦА ПЛАНСКОГ ДОКУМЕНТА

Граница важећег Просторног плана, у складу са Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре („Службени гласник РС“, број 102/17), одређена је на основу коридора ауто-пута Е-80, деоница Ниш – Мердаре, укупне дужине око 77 km. На Сектору 1 коридора ауто-пута (km 0+000 – km 39+419) границу Плана чини коридор ауто-пута ширине 700 m (по 350 m од осе коридора ауто-пута), који обухвата појас ауто-пута, заштитни појас и појас контролисане изградње (изузев у грађевинском подручју Прокупља где је граница Плана одређена границом заштитног појаса ширине око 220 m). На Сектору 2 коридора ауто-пута (km 39+419 – km 76+300) граница Плана је одређена границама катастарских општина кроз које пролази коридор ауто-пута.

Одлуком о изради Измена и допуна Просторног плана дата је прелиминарна граница обухвата Измена и допуна Просторног плана, која треба да буде утврђена Нацртом Измена и допуна Просторног плана. С обзиром да је **је предмет Измена и допуна Просторног плана првенствено детаљна регулациона разрада Сектора 2 коридора ауто-пута, за потребе упућивања у процедуру раног јавног увида и даље израде Измена и допуна Просторног плана предлаже се обухват који се сужава и на делу Сектора 2 (деоница Плочник – Мердаре) и обухвата коридор планираног ауто-пута укупне ширине од 700 m на деловима територија града Прокупља и општине Куршумлија, и то:**

- 1) на територији града Прокупље – делови катастарске општине Плочник; и
- 2) на територији општине Куршумлија – делови катастарских општина (20): Рударе, Равни Шорт, Љуша, Пепељевац, Мердаре, Мала Косаница, Куршумлија, Купиново, Крчмаре, Кастрат, Грабовница, Доње Точане, Дегрмен, Дешишка, Барлово, Висока, Мачковац, Богужевац, Рача, Ново Село.

У Нацрту Измена и допуна Просторног плана поменута граница ће бити одређена аналитичким тачкама.

Изменама и допунама Просторног плана биће обухваћени:

- 1) коридор ауто-пута Е-80, деоница Ниш – Мердаре:
 - Сектор 1 Мерошина-Плочник, уколико се укаже потреба за корекцијом појединих планских решења која су већ донета на нивоу детаљне регулационе разраде, у оквиру Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре („Службени гласник РС“, број 102/17)
 - Сектор 2 Плочник-Мердаре укупне дужине око 37 km и ширине до 700 m - обухвата трасу са заштитним појасевима (појас ауто-пута са трасом, петљама, денивелисаним укрштањима и пратећим функционалним садржајима путног саобраћаја, објектима за потребе корисника у саобраћају, заштитним зеленилом и др., заштитни појас и појас контролисане изградње). Читав Сектор 2 коридора ауто-пута биће предмет детаљне регулационе разраде; 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 анализирани и 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 чији Сектор 2 је предмет Измена и допуна Просторног плана почиње од профила „Плочник” (стационажа km39+419), и пружа се до

административне линије са АП Косово и Метохија (стационажа km 76+300), односно даље према Подујеву и Приштини.

Укупна површина обухваћена Изменом и допуном Просторног плана је око 2615 ha.

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 обухвата 7717 km². Подручје овог просторног плана налази се у целости у обухвату Регионалног просторног плана.

Регионални просторни план је донет за временски период до 2020. године. Са аспекта овог просторног плана релевантне су следеће одредбе: 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 Регионалног просторног плана има добар саобраћајно-географски положај на укрштају два мултимодална инфраструктурна коридора, Коридора X (ауто-пут Е-75 Београд - Ниш - Македонска граница) и Коридора Xc (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 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 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 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 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 плану 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 плана 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 плана 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 X 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 - Меровина - 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 A1 (ауто-пут E-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 У КОРИДОРУ АУТО-ПУТА И ЊЕГОВОЈ ОКОЛИНИ

3.1. Постојећа намена простора

Путну мрежу у коридору будућег ауто-пута E-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 km².

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. прехрамбена 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 Косанице. 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 Парка природе Радан са режимима заштите II и III степена („Службени гласник РС“, број 91/17). Парк природе 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 km², од чега је око 12,53 km² (4,7%) у обухвату Просторног плана; План Генералне регулације Меровина („Службени лист града Ниша“, бр. 103/15) – укупне површине 3,77 km², од чега је око 3,44 km² (91,17%) у обухвату Просторног плана; План Генералне регулације Прокупља („Службени лист општине Прокупље“, бр. 3/14) – укупне површине 60,35 km², од чега је око 31,67 km² (52,49%) у обухвату Просторног плана; и План Генералне регулације Куршумлије (прошао процедуру јавног увида) – укупне површине 7,23 km², од чега је око 0,02 km² (0,21 %) у обухвату Просторног плана.

4. ПРИНЦИПИ И ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ 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 X, ауто-путем Е-75, Коридором IV и др. Саобраћајно повезивање подручја Просторног плана са осталим деловима Србије заснива се на планској концепцији Просторног плана Републике Србије да Србија, поред постојећих развојних осовина дуж Коридора X 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.

Израда Измена и допуна Просторног плана и концепција изградње и развоја ауто-пута Е-80 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 унутеррегионалних веза. Принцип подразумева и спровођење активности изградње телекомуникационих мрежа и елиминисања физичких и других ограничења, са циљем да се свим насељима обезбеди подједнак приступ информацијама;
- *Принцип смањивања штетног утицаја на животну средину* који подразумева сагледавање квалитета животне средине и дефинисање планских решења којима се она штити од негативних утицаја. При томе је потребно базирати концепт заштите на превенцији и заштити од негативних утицаја који могу настати изградњом ауто-пута и одвијањем саобраћаја, као и функционисањем других магистралних инфраструктурних система у коридору. Примена принципа мора предупредити или ублажити различите врсте штетних утицаја по животну средину, првенствено у погледу заштите од буке, заштите и смањивања емисије штетних гасова и спречавања и смањивања могућих штетних утицаја на животну средину приликом акцидентата у коридору.

Поред тога, концепција решења система ауто-пута 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 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;
- обезбеђење безбедности свих корисника ауто-пута, којом се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија;
- прилагођавање европским стандардима при пројектовању и извођењу путева и опреме пута, увођење нових технологија у управљању саобраћајем, формирање квалитетних база података, и др.

Општи циљ израде **Измена и допуна Просторног плана** јесте дефинисање планског основа и обезбеђење просторних услова за изградњу, опремање и функционисање ауто-пута Е-80, као и за развој и функционисање других магистралних инфраструктурних система у коридору, што се првенствено односи на Сектор 2 коридора ауто-пута и његову детаљну регулациону разраду, како би се уједначио ниво разраде планских решења за оба сектора, односно за читаву деоницу ауто-пута Е-80 од Ниша до Мердара.

Општи циљеви дугорочног развоја, коришћења и уређења простора на подручју Просторног плана одређени су стратешким одређењима Просторног плана Републике Србије и у ширем просторном контексту се односе на:

- *Развој путног саобраћаја и путне инфраструктуре* као приоритета економског и социјалног развоја. Посебан значај и републички приоритет јесте изградња тзв. „попречног правца“ ауто-пута Е-80 (државни пут IА реда) Ниш – Прокупље – Куршумлија – Приштина – Призрен – Врбница (граница са Албанијом), која директно доприноси реализацији стратешких циљева, и то: 1) реализација пројеката који стимулишу улогу Коридора X, ауто-пута Е-75, и 2) реализација пројеката ради повезивања региона унутар Републике Србије и Републике Србије са окружењем;
- *Развој и унапређење других магистралних инфраструктурних система у коридору;*
- *Развој насеља и јединица локалне самоуправе које се непосредно везују за коридор*, и то у првом реду њихова саобраћајна и привредна интеграција са укупним простором Србије. Привредни развој и интеграција и других делова региона Јужне и Источне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду делови Нишавског и Топличког управног округа, у сливу Топлице. На подручју Просторног плана налазе се привредни и урбани центри Мерошина, Прокупље и 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. Изградња, опремање и уређење коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција Београда, Новог Сада, Ниша и Приштине и већег броја осталих градова и општина.

Посебни оперативни циљеви израде **Измена и допуна Просторног плана** јесу:

- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор ауто-пута, утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за очување и унапређење квалитета саобраћајне повезаности и доступности насеља, привредних и туристичких комплекса у ширем заштитном појасу ауто-пута и његовом непосредном и регионалном окружењу;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем заштитном појасу и окружењу 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 одређивањем оптималних локација денивелисаних петљи и денивелисаних укрштања;
- 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, енергетске и електронске инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- смањење негативних утицаја ауто-пута на животну средину у ширем заштитном појасу;
- 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 локалних изворишта водоснабдевања и квалитета воде у водотоцима у коридору и његовом окружењу;
- омогућавање остварења одрживог развоја пољопривредне производње у непосредном окружењу коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;
- усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште;
- 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 Измена и допуна 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 непосредном окружењу;
- ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између ауто-пута (коридора), осталих инфраструктурних система 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, непосредном и регионалном окружењу;
- утврђивање смерница и основа за измену и допуну важећих и израду нових планских документа на планском подручју, као и израду техничке документације;
- детаљна регулациона разрада планских решења и утврђивање смерница Просторног плана за директно спровођење, на основу којих се могу издати локацијски услови. Ови елементи за директно спровођење су неопходни за

дефинисање просторне, технолошке или функционалне везе коридора ауто-пута са непосредним окружењем, као и положај и правила уређења, грађења и коришћења објеката и површина у коридору. У ове објекте спадају: деонице и објекти 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 засниваће се на примени европских и домаћих стандарда и добре праксе, у свим фазама планирања, изградње, експлоатације и одржавања ауто-пута.

Резервисање потребне површине 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.

Посебан акценат ће бити на безбедности, и то на начин да се са високим степеном поузданости гарантује сигурност учесника у саобраћају и материјалних добара од евентуалних хаварија.

Размештај пратећих садржаја ауто-пута утврдиће се на начин да задовољи функционалност у погледу задовољења основних захтева садашњег и пројектованог саобраћаја, комфора корисника ауто-пута и комфора корисника пратећих садржаја, уз уравнотеженост и равномерност размештаја функција на целој деоници ауто-пута, као и поштовању оптималних функционалних растојања између пратећих објеката.

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

5.1. Концепција техничког решења

Европски пут Е-80 (SEETO рута 7) 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 у региону близу просека у Републици Србији, док је густина локалне путне мреже испод просека (Саобраћајна студија Генералног пројекта ауто-пута Е-80, SEETO рута 7). То указује 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.

Коридор ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре, почиње од петље „Мерошина“ (km 821+500) на ауто-путу Е-75 (Коридор X) јужно од Ниша, док се завршава у зони административног прелаза Мердаре.

За коридор ауто-пута Е-80 резервише се простор укупне дужине од око 77 km. Ширина експлоатационог појаса (путног земљишта) са једне стране ауто-пута, пре свега услед сложене конфигурације терена, креће се од 35m до 70m од осовине ауто-пута. Укупна ширина коридора ауто-пута (појас ауто-пута, заштитни појас, појас контролисане изградње) износи 700m.

Просторним планом је коридор ауто-пута деоница Ниш – Мердаре подељен на два сектора (сектор 1 деоница Мeroшина-Плочник и сектор 2 деоница Плочник – Мердаре). Сектор 1 се пружа од петље „Мерошина“ на ауто-путу Е-75 до насеља (профила) Плочник (km 39+419), са планским решењима на нивоу детаљне регулације и границом плана у ширини коридора ауто-пута (појас контролисане изградње). Сектор 1 је подељен у пет краћих деоница, што је утврђено Просторним планом подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре („Службени гласник РС“, број 102/17). **Предмет Измена и допуна Просторног плана нису планска решења у сектору 1, изузев у случају ако је потребно променити поједина решења како би се она ускладила са накнадно урађеним Идејним пројектом ауто-пута, односно ако је потребно извршити промену регулационе линије и обухвата земљишта у појасу ауто-пута.**

Сектор 2 се пружа од Плочника до административног прелаза Мердаре (од km 39+419 до km 76+300), са планским решењима на нивоу просторног плана и границом плана коју ће чинити коридор ауто-пута ширине 700 m (по 350 m од осе коридора ауто-пута), који обухвата појас ауто-пута, заштитни појас и појас контролисане. **Предмет Измена и допуна Просторног плана јесте детаљна регулациона разрада овог сектора, са циљем да се уједначи ниво разраде планских решења и дефинише могућност директног спровођења за оба сектора.** Кроз Измене и допуне Просторног плана сектор 2 ће бити подељен на неколико краћих деоница.

Коридор ауто-пута се до Прокупља пружа по равничарском и благо брдовитом терену, уз пројектовану брзину од 130 km/h. У зони Прокупља коридор заобилази насеље са северне стране, где улази у изразито брдовити терен, са пројектованом брзином од 100 km/h. После Прокупља коридор улази у равничарски предео, прати долину реке Топлице и пружа се највећим делом паралелно са железничком пругом, уз пројектовану брзину од 130 km/h. Од насеља Куршумлија коридор улази у брдовит до планински део, прати долину река Косаница и Мала Косаница, све до превоја Мердаре, са пројектованом брзином од 100 km/h.

На коридору ауто-пута је планирана изградња седам петљи (четири на сектору 1 и три на сектору 2), у циљу повезивања ауто-пута са околним насељима и путном мрежом нижег ранга. Уз коридор ауто-пута обезбеђено је функционисање и алтернативног путног правца, којим се омогућава обављање саобраћаја ван система наплате путарине.

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 (кога обилази западно) и Куршумлија (који обилази источно). 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.

Ауто-пут Е-80 Ниш-Мердаре се планира и пројектује као 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. Предметна деоница коридора ауто-пута треба да буде саставни део ауто-путне мреже са наплатом путарине на нивоу Србије.

Везе планираног ауто-пута са постојећом путном мрежом оствариће се преко денивелисаних раскрсница (петљи). Одлука о локацији денивелисаних раскрсница проистиче из односа планираног ауто-пута према постојећој путној мрежи и урбаним центрима као потенцијалним генераторима саобраћаја.

На Сектору 2 коридора ауто-пута је концепт да се планирају три петње, што ће бити преиспитано у току израде Измена и допуна Просторног плана, и то: 1) петља „Куршумлија“ (око km 47+100) - у функцији везе ауто-пута са Куршумлијом, државним путем ИБ реда број 35 и државним путем ПА реда број 212 (веза са насељем Брзеће и туристичким подручјем и Националним парком „Копаоник“); 2) петља „Рударе“ (око km 59+200) - у функцији везе ауто-пута са државним путем ИБ реда број 35 и државним путем ПА реда број 228 (веза са Пролом бањом, туристичким подручјем Ђавоља Варош и Радан планина и насељем Бојник); и, 3) петља „Мердаре“ (око km 75+200) - у функцији повезивања ауто-пута, алтернативних путних праваца и Административног прелаза „Мердаре“.

Такође на Сектору 2 коридора ауто-пута је концепт да се планирају пратећи садржаји за потребе функционисања аутопута (наплатна капија и база за одржавање код Мердара) и потребе корисника саобраћаја (одморишта или услужни центри код Куршумлије и Мердара), што ће бити преиспитано и прецизирано у току израде Измена и допуна Просторног плана,

Основни програмски услови који ће бити примењени и разрађени приликом израде Измена и допуна Просторног плана су:

- предметна деоница ауто-пута првенствено служи даљинском пролазном саобраћају, те се локална кретања по правилу дестимулишу односно препуштају локалној мрежи нижег ранга;
- ауто-путска деоница са наплатом путарине је препрека развоју насеља, те по правилу, у складу са могућностима, треба да је удаљена најмање 3-5 km од граница будуће урбанизације;
- просечна одстојања денивелисаних раскрсница треба да су у распону од 20-30 km а минимално одстојање између раскрсница износи 8 km. Могућа је примена само концепцијских решења за планирани систем наплате;
- базе за одржавање ауто-пута са комплетним садржајима зимског и летњег одржавања усклађују се са системом база на ауто-путу (претходна деоница) и покривају јединичну деоницу дужине 40-45 km. Услови лоцирања су: локација у близини насељених места; положај око средине јединичне деонице; границе деоница су чворови на којима је могуће окретање возила ради повратка у базу; по правилу, база се налази унутар простора чвора за везу са урбаним подручјем/путним правцем а саобраћајно повезује са наплатним платоом;
- услуге корисницима путног правца обављају се кроз пратеће објекте, који се по правилу постављају за сваки смер посебно. Како више категорије пратећих објеката садрже програме нижих категорија, ради се о интерполовању садржаја тако да просечно одстојање износи 12-15 km. Локације се бирају према атрактивности и просторно-функционалним могућностима уз поштовање наведеног ритма. Објекти највише категорије могу се организовати једнострано уз организовање сопственог чвора. Сви објекти се налазе унутар контролисаног простора (тзв. плаћена зона) са потпуном контролом приступа од стране корисника изван ауто-пута

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 1. Гранични елементи ауто-пута

Рачунска брзина	Vr (km/h)	130	100
а) ситуациони план			
Минимални полупречник кружне кривине	min R (m)	800	450
Максимални полупречник кружне кривине	max R (m)	5,000 (10,000)	5,000 (10,000)
б) подужни профил			
Минимални радијус конкавног заобљења	min Rv ^{konk} (m)	11,250	4,250
Минимални радијус конвексног заобљења	min Rv ^{konv} (m)	22,500	8,000
Максимални подужни нагиб нивелете	max i _N (%)	4.0	5.0
в) попречни профил			
Максимални попречни нагиб	max i _{pk} (%)	7.0	7.0
Минимални попречни нагиб	min i _{pk} (%)	2.5	2.5
Ширина возне траке	tv (m)	3.75	3.50
Ширина ивичне траке уз зауставну траку	tiz (m)	0.50	0.50
Ширина ивичне траке уз разделни појас	tiv (m)	1.00	0.50
Ширина зауставне траке	tz (m)	2.50	2.50
Ширина банке	b (m)	1.50	1.25
Минимална ширина разделног појаса	Rt (m)	3.00	2.50
д) прегледност			
Дужина зауставне прегледности	min Pz (m) за i _N =0	300	180

5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у коридору ауто-пута

Коридор планираног ауто-пута (Сектора 2) пружа се дуж композитне долине и кроз брдско-планински терен.

Израдом Измена и допуна Просторног плана ће се утврдити коридор ауто-пута у укупној ширини од 700 m. У коридору ауто-пута налазиће се следећи појаси заштите, и то:

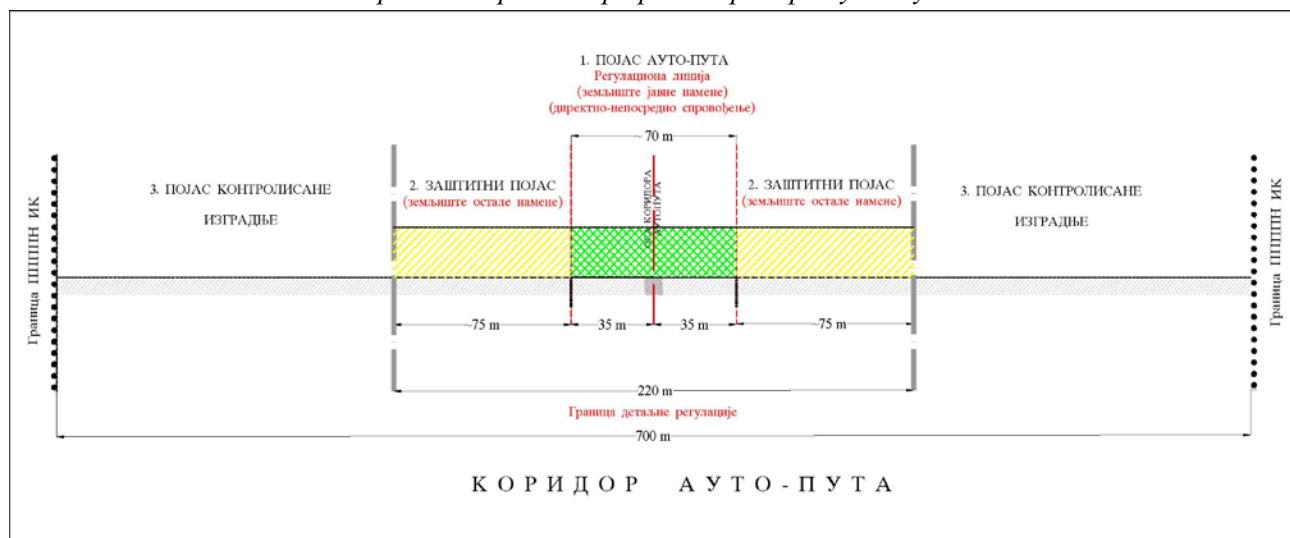
- 1) *Појас ауто-пута (ауто-путно земљиште)* – чини земљиште потребно за изградњу ауто-пута, петљи, денivelисаних укрштања и пратећих садржаја. Појас ауто-пута се утврђује као земљиште јавне намене и има ширину од 70 m до 150 m, у зависности од конфигурације терена и услова за изградњу објеката ауто-пута. Граница појаса ауто-пута јесте уједно и регулациона линија;
- 2) *Заштитни појас* – чини земљиште за које се одређује строго контролисани режим коришћења (обострано) у циљу заштите функције ауто-пута. Заштитни појас се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 75 m од границе појаса ауто-пута. У зонама петљи, пратећих садржаја и појединих објеката ауто-пута заштитни појас се може сужавати и до ширине од око 40 m. Граница заштитног појаса јесте уједно и граница детаљне регулације;
- 3) *Појас контролисане изградње* – чини земљиште у режиму контролисане градње и заштите животне средине (обострано). Појас контролисане изградње се утврђује као земљиште остале намене и има ширину од 200 m до 240 m од границе заштитног појаса.

У грађевинском подручју насеља коридор ауто-пута се може смањити тако да има ширину од око 460 m, односно може се једнострано или обострано сужавати на начин да не обухвата појас контролисане изградње.

Ширина појаса заштите осталих инфраструктурних система биће сагледана Просторног плана, а коначно утврђена одговарајућим урбанистичким планом или Изменама и допунама овог Просторног плана, у складу са техничком документацијом.

У коридору ауто-пута по питању дефинисаних појаса заштите могућа су специфична одступања у зависности од карактеристика објеката ауто-пута, и то на пример: на тунелским деловима деоница појаса ауто-пута се прекида, док заштитни појас има ширину од око 130 m; на мостовским конструкцијама као деловима деоница појас ауто-пута се сужава на ширину од око 40 m.

Слика 1. Шематски приказ попречног профила коридора ауто-пута



Просторним планом ће се успоставити следећи основни *режими коришћења и уређења простора у коридору ауто-пута*, и то за:

- 1) *Појас ауто-пута* - успоставља се режим забране изградње свих објеката који нису у функцији изградње трасе и објеката ауто-пута, петљи, денивелисаних укрштања и пратећих садржаја ауто-пута;
- 2) *Заштитни појас* - успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:
 - забрањује отварање рудника, каменолома и депонија комуналног и другог отпада;
 - дозвољава изградња, односно постављање водовода, канализације и других објеката техничке инфраструктуре по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање ауто-путем;
 - не дозвољава се изградња нових објеката, изузев објеката коју су у функцији ауто-пута, а простор се може користити као шумско и пољопривредно земљиште; и
 - на грађевинском, шумском и пољопривредном земљишту дозвољава се реконструкција и санација постојећих објеката, без могућности промене габарита и волумена, уколико не угрожавају функцију ауто-пута и уколико техничким решењима може да се обезбеди адекватна заштита од негативних утицаја ауто-пута (од буке, вибрација и аерозагађења), а по претходно прибављеним условима од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање ауто-путем;
 - за све постојеће стамбене објекте, обавезна је адекватна заштита од негативних утицаја ауто-пута (од буке, вибрација и аерозагађења).

- 3) Појас контролисане изградње - успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се:
- не дозвољава изградња следећих објеката: депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома, кречана, циглана, сточних пијаца, кванташких пијаца и других објекти за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима;
 - дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних саобраћајних и техничких инфраструктурних система од националног и регионалног значаја;
 - за проширење и реконструкцију постојећих и изградњу планираних производних, складишних, дистрибутивних, услужно-трговинских и других капацитета утврђује обавеза израде процене утицаја на животну средину, којом ће се, поред прописаног садржаја, обухватити и утицаји тих објеката на и од ауто-пута, с тим да трошкове спровођења свих мера заштите животне средине снесу инвеститори тих објеката;
 - приоритет у коришћењу простора обухваћених делова постојећих и планираних индустријских зона даје складишним капацитетима, логистичким центрима, комерцијално-прометним и саобраћајним услугама, регионалним трговинским центрима и сличним садржајима.

6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

Просторним планом обезбеђује се плански основ за реализацију 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, на сектору 1 и сектору 2;
- установљавање зона заштите и успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору ауто-пута, са циљем спречавања конфликта у простору, могућих последица акцидента 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; остварење најкраће путне везе јужних делова Србије са подручјем АП Косово и Метохија;
- обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта, уз растерећење дела постојеће путне мреже;
- 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 Србија и др.;
 - 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.

Београд, 2018. године

Обрађивачи Просторног плана:

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