

Преузето са www.pravno-informacioni-sistem.rs

На основу члана 35. став 2. Закона о планирању и уређењу простора и насеља („Службени гласник РС”, бр. 44/95, 23/96, 16/97 и 46/98),

Влада Републике Србије доноси

УРЕДБУ

о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Републике Македоније

„Службени гласник РС”, број 77 од 17. новембра 2002, 127 од 21. новембра 2014, 102 од 15. новембра 2017 - др. уредба

Члан 1.

Утврђује се Просторни план подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Републике Македоније са елементима регулационог плана (у даљем тексту: Просторни план), који је одштампан уз ову уредбу и чини њен саставни део.

Члан 2.*

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора, на деловима територија градова Ниша, Лесковца и Врања и општина Мeroшина, Дољевац, Гаџин Хан, Власотинце, Владичин Хан, Бујановац и Прешево.*

*Службени гласник РС, број 127/2014

Члан 3.

Просторни план састоји се из текстуалног дела и графичких приказа, као и елабората регулационог плана.

За планове инфраструктурних система, намене површина и заштите простора, графички прикази (рефералне карте) израђени су у размери 1 : 100.000.

Графичке приказе израђене у 14 примерака из става 2. овог члана, оверава својим потписом овлашћени члан Владе Републике Србије.

Елаборате регулационог плана оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 4.

Просторни план се остварује урбанистичким плановима, плановима и програмима развоја и прописима и општим актима донетим за њихово спровођење, **као и непосредно издавањем локацијске дозволе.***

*Службени гласник РС, број 127/2014

Члан 5.

По један примерак графичких приказа из члана 3. став 2. ове уредбе чува се трајно у Влади Републике Србије, министарству надлежном за послове саобраћаја и телекомуникација, Скупштини града Ниша, скупштинама општина Мерошина, Дољевац, Гаџин Хан, Лесковац, Власотинце, Владичин Хан, Врање, Бујановац и Прешево, а по два примерка у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

Студијска и документациона основа на којој се заснива Просторни план чува се у министарству надлежном за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 6.

Право на непосредан увид у графичке приказе из члана 3. став 2. ове уредбе имају правна и физичка лица, под условима и на начин који ближе прописује министар надлежан за послове просторног планирања и урбанизма.

Члан 7.

Урбанистички планови и пројекти ускладиће се са одредбама ове уредбе на начин утврђен овим просторним планом.

Планови и програми развоја који се доносе по посебним прописима, прописи и други општи акти ускладиће се са одредбама ове уредбе у року од две године од дана њеног ступања на снагу.

Урбанистички планови и пројекти, планови и програми развоја донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењују се у деловима који нису у супротности са овом уредбом.

Члан 8.

Текстуални део Просторног плана објављује се у „Службеном гласнику Републике Србије“.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.

05 број 350-15267/2002-001

У Београду 7. новембра 2002. године

Влада Републике Србије

Потпредседник,

проф. др **Жарко Кораћ**, с.р.

ОДРЕДБЕ КОЈЕ НИСУ УНЕТЕ У "ПРЕЧИШЋЕН ТЕКСТ" УРЕДБЕ

Уредба о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Републике Македоније: "Службени гласник РС", број 127/2014

Члан 4.

Графички прикази, рефералне карте, и то: реферална карта број 1. – „Положај инфраструктурних система у инфраструктурном коридору“; реферална карта број 2. – „Намена површина“; реферална карта број 3. – „Услови, ограничења и мере заштите простора“; и реферална карта број 4. – „Карта постојећих и планираних садржаја аутопута са спровођењем плана“, израђене у размери 1 : 100 000, измењене и допуњене у складу са овом уредбом, оверава својим потписом министар надлежан за послове просторног планирања.

По један примерак графичког приказа из става 1. овог члана чува се трајно у Влади, министарству надлежном за послове просторног планирања, министарству надлежном за послове регионалног развоја, министарству надлежном за послове локалне самоуправе, министарству надлежном за послове саобраћаја, министарству надлежном за послове грађевинарства и урбанизма, ЈП „Путеви Србије“, „Коридори Србије“ д.о.о, скупштини градова Ниша, Лесковца и Врања, и скупштини општина Мерошина, Дољевац, Гаџин Хан, Власотинце, Владичин Хан, Бујановац и Прешево, а по два примерка у Републичкој агенцији за просторно планирање.

Члан 5.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и пројекти ускладиће се са одредбама ове уредбе на начин утврђен Просторним планом.

Планови и програми развоја који се доносе по посебним прописима, прописи и други општи акти, ускладиће се са одредбама ове уредбе у року од годину дана од дана њеног ступања на снагу.

Просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови и урбанистички пројекти, као и планови и програми развоја донети до дана ступања на снагу ове уредбе, примењују се у деловима који нису у супротности са овом уредбом.

Члан 6.

Ова уредба ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.

ПРОСТОРНИ ПЛАН

ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НИШ – ГРАНИЦА РЕПУБЛИКЕ МАКЕДОНИЈЕ

НАПОМЕНА ИЗДАВАЧА: Уредбом о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Републике Македоније ("Службени гласник РС", број 127/2014), у Просторном плану подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Републике Македоније, измењени су следећи делови:

у глави IV. ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ, одељак 1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система, пододељак 1.1. Положај коридора аутопута Е-75, замењен је новим пододељком 1.1, а после пододељка 1.4. Положај коридора разводног гасовода, додати су нови пододељци 1.5. Положај коридора далеководна 400 kV и 1.6. Положај коридора продуктовода. У одељку 2. План веза инфраструктурних система с окружењем, пододељак 2.1. План веза аутопута Е-75 с окружењем замењен је новим пододељком 2.1;

глава VIII. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА, замењена је новом главом VIII (види члан 3. Уредбе - 127/2014-3).

Глава I.

ОПШТИ ДЕО

1. Увод

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Ниш–граница Републике Македоније (у даљем тексту: Просторни план) је дугорочни развојни документ који се доноси за временски хоризонт до 2020. године.

Просторни план је урађен у свему према Одлуци о изради Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш–граница Републике Македоније („Службени гласник РС", број 5/2000) и „Програму израде Просторног плана подручја инфраструктурног коридора од Ниша до границе Републике Македоније" (у даљем тексту: Програм), који је прихваћен од стране Комисије за стручну контролу просторних планова Министарства грађевина 1998. године. Садржај и основна решења Просторног плана усклађени су са одредбама Закона о планирању и уређењу простора и насеља („Службени гласник РС", бр. 44/95, 23/96, 16/97 и 46/98), Закона о Просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС", број 13/96) и Правилника о садржини и изради просторног плана („Службени гласник РС", број 1/99), као и са другим прописима из области изградње, саобраћаја, водопривреде, животне средине и др.

Просторни план је заснован на решењима Просторног плана Републике Србије која се односе на овај инфраструктурни коридор, расположивој информационој, студијској и техничкој документацији и на резултатима истраживања која су обављена у студијско-аналитичкој фази израде Просторног плана. Приликом израде Просторног плана узета су у обзир планска решења других просторних планова, као и урбанистичких планова насеља обухваћених планским подручјем. Техничка документација за инфраструктурне системе у коридору, која је коришћена приликом израде Просторног плана, била је неуједначеног квалитета и различитог степена детаљности. Задовољавајући квалитет и потребан степен детаљности (генерални–идејни–главни пројект) имала је техничка документација за коридор аутопута, што је било значајно за квалитет понуђених планских решења, с обзиром на приоритет изградње аутопута.

Планска решења Просторног плана за коридор аутопута утврђена су са већим степеном поузданости у односу на коридоре других магистралних инфраструктурних система (железничке пруге за велике брзине, гасовода и др.). Након довођења студијске и техничке документације тих система до нивоа генералног, односно идејног пројекта, по указаној потреби донеће се одговарајуће измене и допуне Просторног плана, укључујући и разраду на нивоу регулационог плана за магистралне инфраструктурне системе у коридору, према приоритетима изградње.

Просторни план садржи (Књига I): опште и посебне циљеве, дугорочна планска решења за организацију, уређивање и заштиту планског подручја инфраструктурног коридора, мере и смернице за примену и остваривање

планских решења, као и графичке исказе Просторног плана, и то: рефералну карту 1. „Положај инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору“, рефералну карту 2. „План намене површина“, рефералну карту 3. „Услови, ограничења и мере заштите“ и тематску карту 1. „План путне мреже“. Саставни део Просторног плана чиниће разрада на нивоу регулационог плана за коридоре аутопута и других магистралних инфраструктурних система (Књига II). Документациона основа Просторног плана (Књига III) садржи: изводе из Просторног плана Републике Србије и других релевантних развојних докумената; анализе и дијагнозе стања; прогнозе; планске исказе као и образложења планских решења; податке, услове и друга документа из процедуре припремања, јавног увида и стручне расправе и стручне контроле Просторног плана са одговарајућим графичким приказима, као и другу документацију на којој је заснован Просторни план.

2. Граница Просторног плана

2.1. Обухват Просторног плана

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Ниш-граница Републике Македоније обухвата подручје магистралног инфраструктурног коридора утврђеног Просторним планом Републике Србије.

Просторним планом обухваћени су:

1) магистрални инфраструктурни коридор – са постојећим и планираним магистралним инфраструктурним системима и њиховим заштитним појасима: аутопут Е-75 (М-1), пруга за велике брзине Е-85, гасовод и оптички кабл са водотоком Јужне Мораве; и пратећим објектима и садржајима (чворишта, терминали, услужни садржаји и други објекти у функцији магистралних инфраструктурних система);

2) пратећи алтернативни инфраструктурни системи – алтернативни путни правац (без наплате путарине) аутопута Е-75;

3) зона утицаја коридора – обухваћен простор између појединих и зона ширине од 1 до 5 km од крајњег магистралног инфраструктурног система, који су у физичкој и функционалној вези са коридором од Ниша (Трупале) до границе Републике Македоније, изузев на подручју Генералног урбанистичког плана Ниша где се обухват Просторног плана своди на мрежу коридора магистралних инфраструктурних система.

Подручје Просторног плана обухвата простор површине око 1.200,0 km² и дужине од око 160,0 km на делу територије:

1) ГРАДА НИША: целе катастарске општине Лалинац, Сечаница, и Мрамор и делове катастарских општина Трупале, Поповаца, Медошева, Крушце, Чокот,

Доње Међурово, Горње Међурово, Паси Пољана и Ново Село који се налазе на подручју Генералног урбанистичког плана Ниша;

2) ОПШТИНЕ МЕРОШИНА: целе катастарске општине Александрово, Балајнац и Батушинац;

3) ОПШТИНЕ ДОЉЕВАЦ: целе катастарске општине Белотинац, Кнежица, Чапљинац, Малошиште, Перутина, Орљане, Клисуре, Дољевац, Чечина, Кочане, Русна и Пуковац;

4) ОПШТИНЕ ГАЏИН ХАН: целу катастарску општину Топоница;

5) ОПШТИНЕ ЛЕСКОВАЦ: целе катастарске општине Драшковац, Брестовац, Кутлеш, Липовица, Грданица, Разгојна, Чекмин, Чифлук Разгојнски, Брејановце, Доња Лакошница, Печењевце, Каштавар, Живково, Прибој, Залужње, Дрћевац, Богојевце, Злокућане, Грајевце, Јелашница, Навалин, Велика Биљаница, Горња Слатина, Доња Слатина, Кумарево, Бобиште, Мала Биљаница, Манојловце, Винарце, Лесковац, Братмиловце, Мрштане, Доње Крајинце, Горње Крајинце, Злоћудово, Бадинце, Номаница, Жижавица, Доњи Буниброд, Горњи Буниброд, Рударе I, Губеревце, Мала Грабовница, Велика Грабовница, Добротин, Мала Копашница, Село Грделица, Велика Копашница, Варош Грделица, Дедина Бара, Бојишина, Боћевица, Палојце, Ораовица, Бистрица, Граово, Личин Дол, Крпејце, Кораћевац, Предејане, Предејане село, Бричевље и Сушевље;

6) ОПШТИНЕ ВЛАСОТИНЦЕ: целе катастарске општине Стајковце, Гложане и Прилепац;

7) ОПШТИНЕ ВЛАДИЧИН ХАН: целе катастарске општине Мртвице, Репиште, Гариње, Копитарце, Џеп, Теговиште, Урвич, Летовиште, Манајле, Дупљане, Ружић, Кржинце, Балиновце, Калиманце, Прекодолце, Владичин Хан, Репинце, Сува Морава, Полом, Декутинце, Лепеница, Бачвиште, Грамађе, Стубал, Врбово, Прибој и Мазарић;

8) ОПШТИНЕ ВРАЊЕ: целе катастарске општине Паневље, Превалац, Моштаница, Корбевац, Бресница, Бујковац, Врањска Бања, Ранутовац, Кумарево, Суви Дол, Топлац, Ћуковац, Дулан, Тибужде, Златокоп, Рибнице, Луково, Горњи Нерадовац, Доњи Нерадовац, Купининце, Доње Требешиње, Павловац, Ратаје I, Александровац, Црни Луг, Ристовац, Давидовац и Доњи Вртогош и део катастарске општине Врање;

9) ОПШТИНЕ БУЈАНОВАЦ: целе катастарске општине Карадник, Раковац, Жбевац, Кршевица, Љиљанце, Жужељица, Божињевац I, Левосоје, Бујановац, Боровац, Осларе, Грамада, Врбан, Летовица, Самољица, Неговац, Биљача и Братоселце, и

10) ОПШТИНЕ ПРЕШЕВО: целе катастарске општине Рајинце, Црнотинце, Букуревац, Буштрање, Ораовица, Прешево, Жујинце, Рељан, Големи Дол, Алиђерце, Стрезовце, Чукарка, Миратовац, Цакановац, Трнава и Норча.

2.2. Граница Просторног плана

Граница подручја Просторног плана дефинисана је границама катастарских општина или географским границама (пут, река и сл.) на територији катастарске општине и приказана на рефералним картама Просторног плана и описно.

Утврђује се следећа граница Просторног плана:

- 1) северна граница – од пресека катастарских општина Сечаница и Дудулајце на граници територија града Ниша и општине Мерошина на западу и поклапа се са северном границом катастарских општина Сечаница и Трупале до пресека са подручјем Генералног урбанистичког плана Ниша;
- 2) западна граница – од пресека граница територија града Ниша и општине Мерошина; у правцу југа поклапа се са границом подручја Генералног урбанистичког плана Ниша и општине Мерошина све до катастарске општине Александрово, када прелази на територију општине Мерошина и поклапа се са границом катастарских општина Балајнац и Батушница; на територији општине Дољевац поклапа се са границом катастарских општина Чапљинац, Орљане, Дољевац, Кочане и Пуковац; на територији општине Лесковац поклапа се са границом катастарских општина Драшковац, Кутлеш, Чекмин, Печењевце, Каштавар, Прибој, Залужње, Винарце, Лесковац, Рударе, Горњи Буниброд, Губеревац, Мала Грабовница, Велика Грабовница, Велика Копашница и Ораовица; на територији општине Владичин Хан поклапа се са границом катастарских општина Мртвица, Теговиште, Урвич, Летовиште, Балиновце, Калиманце, Репинце, Сува Морава, Лепеница, Бачвиште, Стубал, Прибој и Мазарић; на територији општине Врање поклапа се са границом катастарских општина Моштаница, Бресница, Ранутовац, Суви Дол до пута М-1; наставља уз пут М-1 (на удаљености 100 m од осовине пута) до границе катастарске општине Рибница; даље се поклапа са границом катастарских општина Рибница, Горњи Нерадовац, Доњи Нерадовац, Павловац и Доњи Вртогош; на територији општине Бујановац поклапа се са границом катастарских општина Карадник, Раковац, Бујановац, Левосој, Осларе, Несалце, Врбан и Летовица; на територији општине Прешево поклапа се са границом катастарских општина Рајинце, Црнотинце, Доња Шушаја, Ораовица, Прешево, Норча и Трнава и са државном границом према Републици Македонији;
- 3) јужна граница – поклапа се са државном границом СР Југославије и Републике Македоније на територији општине Прешево од пресека границе катастарских општина Стрезовица и Славујевац, до пресека граница катастарских општина Курбалије и Трнава, и
- 4) источна граница – од пресека граница Генералног урбанистичког плана Ниша и северне границе катастарске општине Трупале и поклапа се са

границом Генералног урбанистичког плана Ниша до границе са општинама Дољевац и Меровина на југу, а на подручју Генералног урбанистичког плана Ниша са границом коридора појединих магистралних инфраструктурних система; на територији општине Дољевац поклапа се са границом катастарских општина Белотинац, Кнежица, Малошиште и Русна; на територији општине Гаџин Хан поклапа се са границом катастарске општине Топоница; на територији општине Лесковац поклапа се са границом катастарских општина Грданица, Разгојна, Лакошница, Дрђевац, Злокућане, Грајевце, Јелашница, Велика Биљаница, Горња Слатина, Доња Слатина, Манојловце и Доње Крајинце; на територији општине Власотинце поклапа се са границом катастарских општина Стајковце, Гложане и Прилепац; наставља на територији општине Лесковац и поклапа се са границом катастарских општина Губеревац, Добротин, село Грделица, Дедина Бара, Палојце, Личин Дол, Крпејце, Предејане Село, Бричевље и Сушевље; на територији општине Владичин Хан поклапа се са границом катастарских општина Гариње, Копитарце, Џеп, Ружић, Прекодолце, Владичин Хан, Полом, Дукатинце, Грамађе и Врбово; на територији општине Врање поклапа се са границом катастарских општина Паневље, Корбевац, Бујковац, Врањска Бања, Топлац, Тибужде, Доње Требешиње, Александровац, Црни Луг и Ристовац; на територији општине Бујановац поклапа се са границом катастарских општина Крушевица, Жбевац, Љиљанце, Жужељица, Бујановац, Боровац, Самољица, Неговац и Биљача; на територији општине Прешево поклапа се са границом катастарских општина Буштрање, Рељан, Големи До, Алиђерце, Стрезовце, све до границе СР Југославије са Републиком Македонијом.

Подручје Просторног плана приказано је на прегледној карти у прилогу.

Границе коридора појединих магистралних инфраструктурних система утврђују се разрадом планских решења Просторног плана на нивоу регулационог плана за трасу, објекте и садржаје у заштитном појасу тих система.

Просторни план садржи смернице и препоруке за усмеравање развоја и планирање коришћења, организације и изградње простора у окружењу инфраструктурног коридора (у даљем тексту: подручје Јужне Србије). Подручје Јужне Србије обухвата функционална подручја Ниша, Прокупља, Лесковца, Врања и Гњилана укупне површине од око 8.000,0 km², која су утврђена Просторним планом Републике Србије.

3. Основни циљеви и задаци Просторног плана

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

- 1) обезбеђење просторних услова за изградњу, реконструкцију, опремање и функционисање аутопута Е-75 и других магистралних инфраструктурних система у коридору;

2) утврђивање оптималног размештаја активности, физичких структура и становништва на подручју Просторног плана, уз уважавање економских, техничко-технолошких, еколошких и просторно-функционалних критеријума, и

3) обезбеђење услова за даље функционисање постојећих производних капацитета, насеља и магистралних саобраћајних система који се налазе у близини магистралног инфраструктурног коридора (у даљем тексту: Инфраструктурни коридор).

Основни задатак је да се планским концепцијама, решењима и смерницама за њихову примену обезбеди:

1) саобраћајна (физичка), економска и социјална интеграција појединих регионалних и субрегионалних целина на подручју Јужне Србије, као и Републике у целини;

2) усмеравање ефеката циљног и транзитног саобраћаја на развој локалних заједница (градава и општина);

3) усмеравање утицаја Инфраструктурног коридора на процесе урбанизације, развој урбаних центара и система насеља и ублажавање демографског пражњења подручја Јужне Србије;

4) усмеравање утицаја Инфраструктурног коридора на поједине делатности (пољопривреду, индустрију, туризам и др.);

5) релативизацију развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између инфраструктурних система и непосредног окружења;

6) усклађивање траса саобраћајних и других магистралних инфраструктурних система у коридору;

7) стварање предуслова (техничко-технолошких, просторно-функционалних и др.) за усклађено функционисање свих инфраструктурних система, и

8) утврђивање смерница за израду нових и ревизију постојећих просторних и урбанистичких планова на подручју Просторног плана; израду и доношење других планова, програма и техничке документације.

Ради спровођења основних циљева и задатака овог просторног плана избор траса за поједине магистралне инфраструктурне системе Инфраструктурног коридора засниваће се на следећим принципима:

1) положају траса инфраструктурних система на најкраћем могућем правцу између два одредишта;

2) обезбеђењу минималног растојања између паралелних магистралних и других инфраструктурних система у коридору, ради заштите и рационалног коришћења пољопривредног и грађевинског земљишта;

- 3) размештају магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору којим се број премошћавања водотока и депресија и међусобног укрштања своди на најмању могућу меру, с тим да је за магистралне инфраструктурне система са значајним техничко-технолошким и локацијским захтевима (аутопут и железничка пруга) пожељан размештај дуж исте обале водотока;
- 4) за нове трасе пожељно је, где то услови дозвољавају, користити постојеће трасе инфраструктурних система;
- 5) дефинисању положаја траса инфраструктурних система који је безбедан од дејства великих вода и водотока и не угрожава објекте у залеђу од штетног дејства унутрашњих вода;
- 6) дефинисању положаја траса инфраструктурних система који обезбеђује заштиту и очување природних ресурса и вредности и непокретних културних добара;
- 7) оптимална дистанца трасе је она која омогућује добру приступачност постојећих насеља, уз избегавање измештања делова насеља за потребе изградње инфраструктурних система и отклањање негативних утицаја коридора на интегрисаност, квалитет живота и животне средине насеља;
- 8) изградњом магистралних инфраструктурних система, по могућству, побољшати доступност и квалитет локалне мреже, и
- 9) изградњом инфраструктурних система у коридору и опремањем коридора сервисним, туристичким и другим услужним садржајима омогућити локалним заједницама /општинама/ кроз које пролази коридор одређене подстицаје за развој.

Глава II.

ЗНАЧАЈ И ФУНКЦИЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА

1. Значај инфраструктурног коридора за интеграцију простора

Економска интеграција Европе одвија се, између осталог, кроз модернизацију и усклађивање система комуникација. Саобраћај високог квалитета неопходан је за међународну размену робе, за пословна путовања и напредак међународног туризма. Брзина вожње представља значајан чинилац за повећање ефикасности саобраћаја, односно смањивање времена трајања путовања. Из тих разлога развој транспорта укључен је у четири приоритетне привредне гране Европске Уније. Плановима развоја Паневропске саобраћајне мреже утврђен је мултимодални саобраћајни коридор „10“ (Салзбург–Љубљана–Загреб–Београд–Ниш–Скопље–Велес–

Солун) са два крака Будимпешта–Нови Сад–Београд („10.б“) и Ниш–Пирот–Софија („10.а“) у функцији интегрисања саобраћајног система Централне и Источне Европе. Инфраструктурни коридор од Ниша (Трупале) до границе Републике Македоније, који је обухваћен овим просторним планом, припада мултимодалном саобраћајном коридору „10“.

Средишњи положај Републике Србије на Балканском полуострву и у средњем Подунављу омогућава интензивније повезивање и укључивање у међународну поделу рада. У просторно-функционалном, а посебну развојном потенцијалу, Дунавско-савска и Моравска осовина представљају тзв. крст-концентрације, односно поларизације развоја.

Интензивирањем веза, на основу повољног географско-саобраћајног положаја, са земљама Централне и Западне Европе, као и са земљама Јужне и Источне Европе, односно унапређивањем и развијањем транзитних и посредничких функција између Европе и Азије, Република Србија има могућности да рационално и ефикасно искористи свој положај.

Долина Мораве, односно Јужне Мораве и долина Западне Мораве представљају по положају, физичко-географским условима, привредној развијености и другим одликама основне зоне-осовине развоја у Србији. Изградња Инфраструктурног коридора, у првом реду, допринеће бржем развоју регионалних и предеоних целина које се непосредније везују за овај коридор, односно саобраћајној и привредној интеграцији са укупним простором Србије. Истог значаја је очекивани допринос привредном развоју и интеграцији регионалних и предеоних целина које нису у непосредном окружењу Инфраструктурног коридора.

У првом случају реч је о пределима западно и источно од Инфраструктурног коридора, условно Јужне Србије, односно јужних и југоисточних делова Србије: Топлици, лесковачкој и врањској котлини, Заплању, власинском крају, Крајишту, пределу горње Пчиње (Трговишту и околини). Са изузетком развијенијих привредних и урбаних центара Врања, Лесковца и Прокупља и њихове непосредне околине, ради се о предеоним целинама које су међу најнеразвијенијим у Србији. 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 поменуте пределе, је побољшање или изградња регионалне саобраћајне мреже која ове пределе повезује са коридором.

За укупни развој поменутих целина и интеграцију простора Србије од значаја је што се коридором остварују повољније везе јужне и југоисточне Србије са другим регионима Србије: осовином западне Мораве, Шумадијом, западном Србијом, Тимочком Крајином и Косовом. У данашњој ситуацији, саобраћајне везе јужне и југоисточне Србије са овим целинама су неефикасне и саобраћајно, у извесном смислу, „смакнуте“. Изградњом Инфраструктурног коридора побољшаће се везе нашег источног Подунавља

са јужном Србијом и Македонијом, под условом реконструкције и изградње тимочког коридора Ђердап II (Прахово) – Ниш, са планском идејом да Србија, поред развојне зоне Нови Сад–Београд, Смедерево на Дунаву, развија привредно и саобраћајно значајну зону у тимочком Подунављу (Кладово–Прахово), као ближу Црном мору (Источној Европи).

Изградња Инфраструктурног коридора допринеће јачању саобраћајног значаја Ниша, који је у том погледу већ сада други по рангу у СР Југославији, а преко тога и јачању привредних и других функција Ниша. Уз позитиван утицај на развој центара у Јужној Србији – Врања, Лесковца и већег броја мањих градова, изградња овог коридора допринеће остваривању циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије:

- 1) смањењу негативних тенденција у демографским кретањима у Јужној Србији;
- 2) смањењу миграција становништва из ових крајева, посебно имајући у виду да су јужна и југоисточна Србија међу најзначајнијим исходиштима миграција, и
- 3) смањењу процеса метрополитанизације Србије, уз бржи развој Ниша, регионалних центара и мањих градова у регионалним целинама источно и западно од коридора.

У Инфраструктурном коридору Просторним планом Републике Србије утврђени су следећи магистрални инфраструктурни системи на правцу Ниш – граница Републике Македоније:

- 1) аутопут Е-75 (М-1), којим се замењује постојећи двотрачни магистрални пут М-1;
- 2) железничка пруга за велике брзине Е-85, којом се модернизује постојећа пруга;
- 3) магистрални оптички кабл, којим се замењује постојећи коаксиални кабл;
- 4) магистрални гасовод;
- 5) постојећи далеководи 220 kV и планирани далековод 400 kV, и
- 6) објекти заштите од вода – одбрамбени насипи;

док је за хидроенергетски и пловидбени систем „Велика Морава“ утврђена потреба даљег истраживања, како би се утврдиле реалне могућности и услови његове реализације.

Како у даљој будућности, после хоризонта овог просторног плана, постоји могућност да се садашње делимично регулисано корито реке Мораве замени пловним каналом вишенаменске функције, планска решења за магистрални друмски и железнички саобраћај прилагођена су просторним захтевима за реализацију тог пловног канала.

Овим просторним планом није у целини обухваћен коридор планираног далековода 400 kV, који је на највећем делу правца удаљен више десетина километара од магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору.

На подручју Просторног плана налазиће се коридор источноевропске бицикличке трансферзале број 11, чији ће положај бити дефинисан одговарајућим урбанистичким планом.

2. Значај и функција појединих инфраструктурних система у коридору за интеграцију простора

2.1. Значај и функција аутопута Е-75

Магистрални путни правац М-1 Београд–Ниш–Лесковац–Врање–граница Републике Македоније, са магистралним путем М-22 Суботица–Нови Сад–Београд, чини централни саобраћајни коридор од највећег значаја за међународно повезивање Србије и СР Југославије. Пружање ова два пута истовремено се поклапа са трасом међународног пута Е-75, који представља окосницу система Трансевропског аутопута (ТЕМ) на правцу север–југ и Паневропског саобраћајног коридора „10" односно крака „10.6". На западу овај правац је повезан са постојећом мрежом европских аутопутева, а на југу и истоку ослања се на европску мрежу путева, као и мрежу путева Блиског истока, Азије и Северне Африке.

У оквиру основне мреже европских (Е) путева, планирани магистрални путни правци омогућиће повезивање аутопута Е-75 преко:

- 1) правца Београд – граница Румуније (Е-70) са Источном Европом;
- 2) Западно-моравског правца (Е-761) са средишњом и западном Србијом и правцем Београд–Јужни Јадран, и
- 3) правца Ниш–Приштина–Пећ–Чакор (граница Републике Црне Горе) са Косовом, Метохијом и Црном Гором.

Значај магистралног путног правца на деоници од Ниша до Републике Македоније и обезбеђења економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта порастао је са: (а) уласком Грчке у чланство Европске Уније и интензивирањем саобраћајних токова и привредне размене између Грчке и осталих земаља чланица; и (б) повећањем економске, културне и других видова сарадње Републике Србије са Републиком Македонијом и Грчком и растућим интересом за излазак Србије на Медитеран преко Грчке и коришћењем међународне луке Солун.

Примарна функција аутопута Е-75 од Ниша (Трупале) до Републике Македоније је обезбеђење путне саобраћајнице великог капацитета и

високог нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова, док је секундарна функција непосредни подстицај за развој подручја и саобраћајно повезивање у зони утицаја планираног аутопута. Како је реализација планираног аутопута од Ниша до границе Републике Македоније могућа једино уз ангажовање тзв. концесионог капитала, то су планирани саобраћајни токови на овом путном правцу базирани, у првом реду, на очекиваном даљинском транзитном саобраћају, уз остварење максималних комерцијалних ефеката у што краћем периоду.

2.2. Значај и функција пруге за велике брзине Е-85

Паневропском мрежом пруга за велике брзине, које би могле да достигну и премаше 300 km/h предвиђено је повезивање великих градских центара Европе, задовољење велике тражње за мобилношћу и побољшање конкурентске способности железничког у односу на друге видове саобраћаја, уз побољшање ефикасности, безбедности, економичности и очувања животне средине. Мрежу ће чинити: железничке пруге оспособљене за саобраћај возова са брзинама 250 km/h, постојеће пруге које могу да се оспособе за брзине вожње 200 km/h и поједине значајне постојеће пруге које повезују и напајају мрежу, а које није могуће рационално реконструисати за брзине веће од 160 km/h. Железничка пруга за велике брзине у коридору „10“ имаће посебан значај за омогућавање одвијања железничког саобраћаја са огромним гравитационим подручјем преко територије Републике Србије и најрационалнијег начина за њено повезивање са свим деловима Европе, Блиског и Далеког истока.

Просторним планом Републике Србије утврђена је пруга за велике брзине на правцу Ниш–Прешево–граница Републике Македоније (Е-85) и њено повезивање са планираним пругама за велике брзине Ниш–Димитровград–граница Бугарске (Е-70), Ниш–Београд (Е-85 и Е-70), Београд–Нови Сад–Суботица–граница Мађарске (Е-85) и Београд–Шид–граница Хрватске које су све у саставу коридора „10“, као и са планираном пругом за велике брзине Београд–Панчево–граница Румуније (Е-66).

Основни циљеви модернизације пруге Е-85 од Ниша до границе Републике Македоније су да: (а) својим техничким и другим елементима удовољи европским захтевима за саобраћајем возовима великих брзина; и (б) у потпуности задовољи потребе домаћег, у првом реду мешовитог саобраћаја.

Пруга ће, поред општих услова за уређење Инфраструктурног коридора, испунити и следеће услове: (а) градиће се као двоколосечна и електрифицирана, са брзином вожње од 200 km/h; и (б) у највећој могућој мери користиће се постојећи коридор пруге и решења прилагодити основним принципима за избор траса инфраструктурних система у коридору утврђеним овим просторним планом.

2.3. Значај и функција водопривредних система

Развој насеља и привреде и размештај инфраструктурних система на подручју Просторног плана усклађиваће се са захтевима система заштите од вода, коришћења вода и заштите вода и условима за реализацију, Просторним планом Републике Србије, утврђеним водопривредним решењима, и то:

- 1) Доње-јужноморавског и Горње-јужноморавског регионалног система за снабдевање становништва водом, и
- 2) Јужноморавског система коришћења, уређења и заштите речних вода; који се највећим делом простиру ван подручја Просторног плана.

Приоритет у заштити ресурса вода и реализацији водопривредних система из претходног става имаће:

- 1) развој објеката за коришћење вода у Инфраструктурном коридору и њихова заштита у оквиру регионалних система за снабдевање становништва водом; као и очување изворишта висококвалитетне подземне воде, применом посебних мера заштите у реализацији планираних инфраструктурних система, активности и функција и избором траса појединих магистралних инфраструктурних система изван непосредне и уже зоне заштите изворишта;
- 2) уређивање режима малих вода и пречишћавање отпадних вода у склопу решења Јужноморавског система коришћења, уређења и заштите речних вода, ради обезбеђења прописане категорије водотока, а посебно најузводнијих деоница основног тока реке и притока. Приоритет ће имати решавање проблема пречишћавања отпадних вода фабрике целулозе у Владичином Хану, и
- 3) изградња линијских система, поред постојећих 100 km насипа дуж Јужне Мораве, и управљање акумулационим просторима ради обезбеђења адекватне заштите од поплава на већим водотоцима у оквиру Јужноморавског система коришћења, уређења и заштите речних вода, реализација планираних радова на незавршеним деоницама, деоницама са вишим степеном заштите и сл.

Разрадом планских решења на нивоу регулационог плана испоштоваће се следећи услови:

- 1) оптимално решење траса нових инфраструктурних система и дефинисање одговарајућих мера и приоритета на постојећим и новим објектима заштите од воде, базираће се на анализи постојећег стања и урезима воде за меродавне велике воде Јужне Мораве и притока. На основу садашњег стања водног земљишта резервисаће се водно земљиште за будуће стање реализације планираних магистралних саобраћајних инфраструктурних система;

2) за планиране трасе и објекте магистралних инфраструктурних система утврдиће се неопходне касете и дефинисати просторни услови и мере за одбрану од спољних и унутрашњих вода предметних касета;

3) дефинисаће се места свих водопривредних објеката који имају одговарајућа техничка условљавања и ограничења у односу на акваторије (водозахвати, испусти употребљених вода, регулациони објекти, итд.), тако да се решења трасе и објеката нових инфраструктурних система ускладе са тим захтевима водопривредних система, и

4) очуваће се у непоремећеном радном стању водомерне станице и друге инсталације за мониторинг и праћење водних режима.

2.4. Идеја о изградњи пловног пута Дунав–Егејско море

Просторним планом Републике Србије није предвиђена изградња пловног пута на деоници од Ниша до границе Републике Македоније до 2010., односно 2020. године.

Услове за проверу, разраду и реализацију идеје о изградњи пловног пута и његовом повезивању и уклапању у мрежу европских магистралних канала преко канала „Рајна–Мајна–Дунав“, определиће кретање робног промета између Западне, Средње и Источне Европе, обим учешћа (брutto тона) и конкурентност речног у односу на остале видове саобраћаја у мултимодалном саобраћајном коридору „10“.

Овим просторним планом, на основу резултата досадашњих истраживања није могуће утврдити планско решење, већ се резервише простор потенцијалног коридора пловног пута. Опредељење овог просторног плана је да се обезбеде минимални просторни услови за пловност Мораве после хоризонта плана, односно после 2020. године. Просторним планом утврђују се правила за усаглашавање размештаја и положаја траса најзначајнијих и најскупљих магистралних инфраструктурних система у коридору – аутопута Е-75 и пруге за велике брзине Е-85, са положајем потенцијалног коридора пловног пута (према идејном решењу профила пловног пута из 1973. године).

2.5. Значај и функција магистралних оптичких каблова

Просторним планом Републике Србије планирана је изградња оптичких каблова на свим магистралним правцима како би се превазиђени технолошки системи заменили новим и јефтинијим технологијама и увели у месне мреже, ради формирања широкопојасне ИСДЕ (дигиталне мреже интегрисаних услуга) на територији Републике.

Један од најзначајнијих међународних магистралних праваца граница Мађарске–Суботица–Нови Сад–Београд–Ниш–граница Републике Македоније

биће комплетиран изградњом планираних оптичких каблова на деоници Ниш–Лесковац–Врање–граница Републике Македоније.

Постојећи аналогни систем од 3600 канала и дигитални систем протока 140 Mb/s по коаксиалном каблу на релацији Ниш-Скопље биће проширен оптичким каблом и дигиталним системима протока 622 Mb/s и 2,5 GB/s (односно 7560 и 30.240 канала респективно). Тиме ће се омогућити, уз одговарајуће економске ефекте, знатно повећање ТТ капацитета нашег терминалног и транзитног међународног саобраћаја и постићи следећи основни циљеви развоја телекомуникационих услуга:

- 1) повезивање међународне централе Ниш са Македонијом и Грчком, ради отварања правца према југоистоку;
- 2) омогућење удвостручења броја прикључака током наредних десет година, ради обезбеђења прикључака за све привредне субјекте и установе, а нарочито у туристичким, брдско-планинским и неразвијеним подручјима;
- 3) замена дотрајале опреме и модернизација постојеће мреже, и
- 4) стварање јединствене телекомуникационе мреже различитих корисника и нових телекомуникационих услуга (кабловска телевизија, видео сигнали и др.).

2.6. Значај и функција разводног гасовода

Просторним планом Републике Србије снабдевање подручја Јужне Србије гасом предвиђено је путем новог разводног гасовода Ниш–Лесковац–Врање–Бујановац–Прешево са могућношћу повезивања са ситемом Републике Македоније.

У Инфраструктурном коридору изграђена је деоница разводног гасовода МГ-11 од Ниша (главни разделни чвор–ГРЧ „Ниш 1”–теме Т0) до одвајања за правац Прокупље (ГРЧ „Лесковац”–теме Т29) дужине преко 22 km, пречника 508 mm и радног притиска до 50 бара, који је заједничка деоница за правце Прокупље–Приштина и Лесковац–Врање.

Положај траса деонице разводног гасовода МГ-11 западно од аутопута Е-75 на територији града Ниша (до темена Т18), постојеће железничке пруге Ниш–Лесковац и планиране пруге за велике брзине усклађени су са принципима размештаја инфраструктурних система утврђеним Просторним планом.

Овим просторним планом утврђен је коридор разводног магистралног гасовода од Ниша до главне мерно-регулационе станице „Лесковац”, док је на правцу од Лесковца до Републике Македоније дат као потенцијални коридор, који ће бити прецизније утврђен по обављању неопходних истраживања и верификацији генералног пројекта.

Основни потрошачи гаса (индустрија и широка потрошња) у Инфраструктурном коридору, после Ниша, су: Лесковац, Врање, Владичин Хан и Сурдулица, за које је планирани разводни гасовод димензионисан са потрошњом од 78,6 милиона м³ гаса годишње.

Укупна дужина разводног гасовода од Ниша (ГРЧ „Ниш“) до границе са Републиком Македонијом износи око 166 km, са следећим техничким карактеристикама по деоницама:

- 1) Ниш–Прокупље до ГРЧ-а „Лесковац“ (МГ 11) – пречника 20" или Ø 508 mm, дужине 22,2 km;
- 2) ГРЧ „Лесковац“–Лесковац (Р.Г 11-01) – планираног пречника од 14" или Ø 356 mm, процењене дужине од 28 km;
- 3) Лесковац–Врање (Р.Г 11-02) – планираног пречника од 10" или Ø 273 mm, процењене дужине око 72 km, и
- 4) Врање–граница Републике Македоније (Р.Г 11-03) – пречника од 10" или Ø 273 mm, процењене дужине око 44 km.

2.7. Значај и функција електроенергетских објеката

Просторним планом Републике Србије за обезбеђење основне преносне мреже електроенергетског система на подручју Јужне Србије предвиђен је 400 kV далековод Ниш–Лесковац–Врање–Република Македонија, са краком Врање – ТЕ „Косово Б“ и трафостаницама 400/110 kV „Лесковац“ и „Врање“.

Реализацијом планираног далековода 400 kV, чији ће се коридор највећим делом налазити ван подручја овог просторног плана, обезбедиће се напајање мреже 110 kV на дистрибутивним подручјима Лесковца и Врања.

Глава III.

УТИЦАЈ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НА ОКРУЖЕЊЕ

1. Основни циљеви и приоритети у развоју

Узимајући у обзир природне вредности подручја, географски положај, саобраћајни значај и друге специфичности подручја Јужне Србије, на подручју Просторног плана оствариваће се следећи циљеви дугорочног развоја:

- 1) превазилажење досадашње релативне неразвијености и заостајања у развоју за просеком Републике, како у степену ангажованости расположивих ресурса, тако и у погледу квалитета живљења;
- 2) пуна валоризација повољног саобраћајног положаја подручја Јужне Србије на магистралним правцима европских саобраћајних комуникација за

развој индустрије, туризма и других привредних грана и њихово укључивање у светско тржиште, и

3) оптимална организација и уређење простора сходно потребама развоја привреде, јавних служби и становништва, а на основу расположивих ресурса и стратешких интереса просторног развоја Србије.

Посебан значај у развоју подручја Јужне Србије до краја овог и у првим деценијама 21. века имаће следећи сектори:

- 1) агроиндустријски сектор, са посебним нагласком на програмима примарне и финалне производње (сточарство, повртарство, воћарство, шумски плодови и лековито биље, као и програми здраве хране);
- 2) мањи индустријски прерађивачки и производно-занатски погони комплементарни са постојећом индустријом ширег подручја Јужне Србије;
- 3) угоститељско-туристичке, рекреативне и сервисно-саобраћајне активности и други садржаји међународног ранга на правцима међународних друмских саобраћајница (аутопут); туризам на рекама; пословни и транзитни туризам у градским туристичким центрима; здравствени туризам и рекреација у бањама; зимски спортови, језерски, климатски, рекреативни, сеоски и ловни туризам у туристичкој регији Власина и Крајиште, као и рекреативни туризам на локалитетима од посебног културно-историјског значаја (Манастир Св. Прохор Пчињски и сл.);
- 4) комплетирање регионалне и локалне мреже саобраћајне, водопривредне, комуналне и друге инфраструктуре, као битног предуслова за економску и социјалну ревитализацију целог подручја, и
- 5) потпунија валоризација расположивих природних и створених ресурса, а посебно богатих налазишта неметаличних минералних сировина, обојених метала, термо-минералних вода и геотермалне енергије, шумског богатства и др.

Посебне погодности за остваривање циљева дугорочног развоја омогућиће изградња инфраструктурних система у коридору, и то:

- 1) вишеструко повећана транзитна проходност условиће бржи проток роба, путника и информација и утицати на већу конкурентност и повезаност привреде, како унутар Србије, тако и Србије са Европом, у правцу север-југ;
- 2) завршетак изградње аутопута Е-75 створиће посебне погодности у развоју следећих привредних грана: грађевинарства, саобраћаја, извозних грана привреде везаних за транспорт аутопутем и туристички комплекс;
- 3) модернизација пруге условиће ревитализацију путовања железницом, нарочито у међумесном и локалном саобраћају; чиме ће се створити посебне погодности за привредне делатности које производе робе масовних терета за

даљинске транспорте унутар земље, а нарочито у иностранство (пољопривреда, индустрија, шумарство);

4) комплетирање оптичког кабла унапредиће телефонске и друге везе и утицати на јефтинију и бржу везу у локалној и даљинској телекомуникацији. Посебне погодности имаће развој комуникацијских услуга, трговинска делатност и туристичка привреда, и

5) реализација гасовода, као новог енергетског потенцијала, нарочито ће допринети побољшању стандарда становања и укупног квалитета живљења и животне средине; позитиван утицај очекује се, у првом реду, на развој: индустрије, пољопривреде (повртарство), комуналне привреде и др.

2. Утицај изградње инфраструктурног коридора на развој окружења

Изградња и развој магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору имаће на средњи и дужи рок посредне и непосредне утицаје на гравитирајуће окружење и подручје Просторног плана, од којих су најзначајнији:

- 1) утицаји на промену режима, односно начина коришћења простора;
- 2) утицаји на демографска кретања и промене у мрежи/систему насеља, и
- 3) утицаји на привредни развој окружења.

Усмеравањем ових утицаја постићиће се:

- 1) међусобно усклађивање локалних и регионалних интереса, на једној страни, и пропозиција о развоју, просторном уређењу и заштити животне средине планског подручја које су утврђене у разним документима националног/државног нивоа, на другој;
- 2) покретање активности које ће променити правац досадашњих, претежно негативних урбо-демографских трендова, док ће решавање урбо-демографских проблема и просторно реструктурисање допринети решавању низа других, у првом реду социјалних и економских, проблема, и
- 3) предузимање активности за подизање тзв. „степенa инвестиционе привлачности" окружења („побољшања регионалног профила"), у првом реду на поправљању неповољног стања регионалне и локалне путне и комуналне/насељске инфраструктуре, односно побољшања саобраћајне повезаности и опслужености простора.

2.1. Саобраћајно повезивање подручја

Предуслов за развојну валоризацију позитивних утицаја изградње Инфраструктурног коридора је повећање квалитета саобраћајног отварања и повезивања подручја Просторног плана и Јужне Србије са магистралним саобраћајним инфраструктурним системима у коридору. Како је у погледу дужине (од 5.374,0 km, од тога: 340,0 km магистралних, 1.267,0 km регионалних и 3.726,0 km локалних путева) и густине од 0,68 km/km² путне мреже изнад просека за централну Србију, основни циљ је поправљање квалитета постојеће путне мреже, исказаног техничким и експлоатационим параметрима (елементи и квалитет коловоза и др.). Успостављање хијерархијске диференцијације постојеће путне мреже обезбедиће се повећањем квалитета и нивоа саобраћајних услуга на: постојећим попречним правцима пет магистралних и осамнаест регионалних путева, као и локалне путне мреже, нарочито у зонама насељених места.

Приоритет ће имати:

- 1) коридори постојећих регионалних путева: Р-122, деоница Власинско језеро–Босилеград–гранични прелаз Рибарица (Ђустендил–Бугарска), као део магистралног М1-1.13 и регионалног пута Р-125, и деоница Бујановац–Трговиште–гранични прелаз (Крива Паланка–Република Македонија), као наставак магистралног пута М-25.3, који су Просторним планом Републике Србије утврђени за магистралне саобраћајне правце;
- 2) коридор постојећег регионалног пута Р-214 на деоници од Ниша до границе Републике Македоније, као замена за постојећи магистрални пут М-1, у функцији квалитетног алтернативног путног правца аутопута Е-75 без наплате путарине, којим ће се прихватати локални и регионални саобраћај са попречних источних и западних праваца на аутопут преко система саобраћајних петљи утврђеног овим просторним планом;
- 3) коридори магистралних и регионалних путева од значаја за развој туризма на подручју Јужне Србије, и то: реконструкција дела магистралног пута до Свођа; реконструкција регионалних путева према Црној Трави, Стрезимировцима, манастиру Св. Прохор Пчињски, Доњем Стењевцу, Рибарцима и Босилеграду и изградња новог пута од Врањске Бање до подножја Бесне Кобиле, и
- 4) локална путна мрежа према насељским центрима (секундарним општинским и центрима заједнице села), чији развој може да успори поларизацију стновништва и активности на подручју Јужне Србије.

2.2. Режим коришћења простора и критеријуми заштите животне и природне средине

Утврђују се следећи режими коришћења простора и заштите животне средине на подручју Просторног плана у оквирима режима утврђених Просторним планом Републике Србије за подручје Јужне Србије, и то:

1) други ниво загађености средине¹), тј. повремено прекорачивање граничних вредности загађивања класичним загађивачима (уз напоредно елиминисање радијационих загађивања, загађивања канцерогеним и мутагеним материјама),²) дозвољен је једино на прилазним деловима аутопута Нишу;

1) НБ: Први ниво загађености, тј. „ван прописаних категорија", није предвиђен у овом подручју.

2) Према категоризацији примењеној у Просторном плану Републике Србије (1996).

2) трећи ниво загађености, тј. без прекомерног загађења токсичним материјама и загађења од коришћења неповољних/штетних енергетских ресурса, али уз постојање буке, непријатних мириса, индустријских и комуналних отпадака и саобраћаја, дозвољен је у подручју Ниша, Лесковца и Врања и у коридорима магистралне саобраћајне инфраструктуре;

3) четврти ниво, који обухвата загађивање од прехранбене, текстилне и друге индустрије која користи системе за пречишћавање ваздуха и вода, великих сточних фарми и интензивних туристичких активности, дозвољен је у приградским зонама насеља из претходне две категорије, подручју Бујановца, зонама интензивне пољопривреде, коридорима магистралних путева и железничких пруга и аеродрома;

4) у пети ниво загађености сврставају се подручја већег туристичког оптерећења, приградске зоне са постојећом неконтролисаном викенд изградњом и коридори локалних путева и железничких пруга;

5) у шести ниво загађености сврставају се сеоска насеља и подручја деградирана природним путем (еродиране површине, заслањена земљишта, клизишта, плавни терени, подручја јаких мразева, зоне око историјских/културних споменика где је мања антропопресија, акваторије вештачких акумулација итд.);

6) у седми ниво сврставају се подручја мање интензивне шумске експлоатације и ливадског и пашњачког сточарства, мочварна земљишта, ловна подручја, делови националних паркови ван резервата, паркови природе и парк шуме, и

7) у осму категорију сврставају се строги природни резервати, споменици природе, подручја заштићена међународним конвенцијама, неприступачни кањони и стрми одсеци, као и заштићени и предвиђени за заштиту простори строгих природних резервата на подручју Јужне Србије, и то: долина Пчиње, Радан, Кукавица, Власина, Грделичка клусура, влажна станишта код Прешева, Јерма, Сува Планина и др., који су утврђени Просторним планом Републике Србије.

2.3. Усмеравање демографских процеса, насељавање становништва и мрежа насеља

По садржају и структури, проблематика становништва и насеља у суштини је предмет регионалних просторних планова, односно Регионалног просторног плана Јужне Србије или одвојених планова нишавског, јужно-моравског и пчињског округа; док се у овом просторном плану назначује као оријентација-полазиште, а не као планско решење.

Основни циљ у планском и постпланском периоду је развој мреже насеља и диференцијација функција центара у мрежи, како у простору који обухвата Просторни план, тако и у ширем окружењу.

Проблеми који ће се решавати при остваривању овог циља су:

- 1) уситњена мрежа са великим бројем малих сеоских насеља (испод 100 становника), чији је удео у неким општинама изнад 50% укупног броја насеља (Власотинце, Владичин Хан), због тога што (изузев долинских села непосредно уз коридор) у залеђу коридора доминирају (по морфолошком типу) разбијена села;
- 2) низак степен концентрације становништва и делатности у већини општина, изузев града Ниша и општина Лесковац и Врање;
- 3) недовољно диверсификована структура активног становништва, изузев у граду Нишу и општинама Лесковац и Врање, донекле и у центрима општина Власотинце и Бујановац;
- 4) неуједначена хијерархијска структура мреже насеља на подручју Просторног плана и у окружењу, која је средње развијена у северном и средњем делу коридора, а неразвијена у јужном делу, као последица величинске и функционалне структуре скупа насеља.

У зависности од садржаја структуре и величине гравитационе зоне, у коридору се јасно издвајају четири нивоа центара:

- 1) макрорегионални центар – Ниш;
- 2) регионални центри – Лесковац и Врање;
- 3) градски (општински) центри – Власотинце и Бујановац, и
- 4) мањи центри општина, градска насеља у формирању – Мерошина, Дољевац, Гаџин Хан, Владичин Хан и Прешево.

Осим у макрорегионалном и два регионална центра, ниво концентрације становништва је низак (10–20%) и недовољно је изражена концентрација непољопривредних делатности и развијеност функцијске структуре у центрима.

Мрежа секундарних општинских центара и центара заједнице села само се назире и тек је у првом стадијуму формирања. Као секундарни центри у општинама или центри заједнице села на подручју Просторног плана, са тенденцијом формирања су: Белотинац (у општини Дољевац); Топоница (у општини Гаџин Хан); Доња Лакошница, Печењевце, Мала и Велика

Грабовница, Грделица и Предејане (у општини Лесковац); Врањска Бања (у општини Врање); Осларе и Биљача (у општини Бујановац); Жујинце и Трнава (у општини Прешево).

Циљеви развоја мреже насеља у наредном периоду су:

- 1) ублажавање процеса депопулације (са изузетком општина Бујановац и Прешево) и повећање степена концентрације становништва, посебно у општинама Мерошина, Дољевац, Власотинце, Владичин Хан и Гаџин Хан, и
- 2) стимулисање развоја мањих општинских, секундарних општинских и центара заједнице села из претходног става, ради постизања веће концентрације становништва.

Остваривањем ових циљева смањио би се популациони притисак на Ниш, Лесковац и Врање, што би био један од услова за развој квалитетније структуре функција у овим центрима, побољшање урбанистичке ситуације и решавање комуналних проблема.

У вези са развојем села, утврђују се следећи циљеви:

- 1) стимулисање остваривања система заједнице села различитим мерама и програмима, како би се побољшали услови социјалног живота у сеоским подручјима;
- 2) развијање мањих прерађивачких капацитета и предузетништва на селу;
- 3) уређивање и садржајно опремање центара села (сервиси, јавне службе) и, посебно, центара заједнице села, и
- 4) решавање комуналних проблема у селима (водоснабдевање, одвођење вода, уређење саобраћајница).

2.4. Утицај Инфраструктурног коридора на привредни развој окружења

Приоритетни програми и пројекти дугорочног привредног развоја оствариће се у области:

- 1) агроиндустријског сектора – програми и пројекти примарне производње (фарме, узгајалишта и сл.) у области сточарства (узгој јунади, овчарство, козарство и перадарство, те у мањем обиму свињарство), воћарства, пчеларства и виноградарства (у мањој мери), повртарства и сакупљања и прераде шумских плодова и лековитог биља. Највећи значај ће имати производња финалних производа тзв. здравствено безбедне хране, по високим европским стандардима. Са просторно-еколошког становишта, за остваривање наведеног најзначајнија су улагања у: мелиорацију пашњака и ливада; формирање нових ливадских комплекса; формирање дугогодишњих засада воћа; очување еколошке посебности подручја; контролу коришћења природних ресурса, а у првом реду сакупљања гљива и лековитог биља; очување биолошке разноврсности окружења;

2) индустрије и производног занатства – мањи програми и пројекти који су комплементарни постојећој индустрији Јужне Србије, у следећим гранама: прерада метала; електроиндустрија; прерада пластичних маса; прерада дрвета; сервисирање и обрада производа текстилне индустрије и индустрије коже и обуће; графичка индустрија; фармацеутска индустрија, козметика и производња средстава за хигијену. Најповољније локационо-развојне потенцијале за развој индустрије има долина Јужне Мораве, макрорегионални центар Ниш и регионални центри Лесковац и Врање;

3) развоја туризма – изградња и уређење туристичко-саобраћајних комплекса, пунктова и објеката за:

(1) транзитни туризам и рекреацију уз аутопут (примарни и секундарни рецептивно-информативни пунктови, етно-пунктови и одморишта);

(2) транзитни туризам и рекреацију у зони утицаја Инфраструктурног коридора (градски туристички центри, бање, туристичка места и туристички предели), и

(3) други видови туризма у окружењу, преко петљи/чворишта од примарног и секундарног значаја, за повезивање Инфраструктурног коридора са попречним магистралним и регионалним токовима, и то: правцем М-25 (Ниш–Прокупље–Белољин–Разбојна–Брус–Национални парк „Копеоик“) са северном туристичком субрегијом и формираним туристичким центром Копеоик и правцем од Лесковца преко регионалне везе Р-123 са будућом јужном туристичком субрегијом Копеоика (са Пролом Бањом, Рударима, Куршумлијом и Куршумлијском Бањом); правцем М-9 (Лесковац–Власотинце–Свође–Јабукoвик–Црна Трава) и правцем М-13 (Владичин Хан–Сурдулица–Власина Округлица) са средњом туристичком субрегијом Власина (Власинско језеро, Чемерник и Варденик); правцем од Врања и Врањске Бање према туристичким субрегијама Крајишта (субрегије Врањска Бања–Бесна Кобила и Бесна Кобила–Дукат); као и правцем од Бујановца и Бујановачке Бање преко регионалне везе Р-125 и Р-125.а према Манастиру Св. Прохор Пчињски. Приоритет у области туризма имаће: (а) изградња, односно рехабилитација главних туристичких комплекса/пунктова (Трупале, Лесковац, Владичин Хан, Бујановац, Дољевац, Предејане и Прешево); и (б) развој туризма у градским центрима (Ниш, Лесковац и Врање) и бањама (Врањска Бања и Бујановачка Бања);

4) комуналном опремању и уређењу – рехабилитација, односно изградња целокупне комуналне инфраструктуре (електроенергетска мрежа, водовод, канализација, ПТТ, улична/путна мрежа и паркинзи, јавна расвета, пијаце, гробља, јавна чистоћа итд.) у подручјима (насељима, центрима, деловима насеља итд.) где се реализују посебни програми насељавања, програми развоја туризма и индустријских капацитета; реализовање, односно довршавање постојећих програма изградње водоводне и канализационе мреже; ширење ПТТ мреже; изградња и уређивање централизованих (регионалних и субрегионалних) депонија за одлагања отпада;

5) експлоатацији минералних сировина – програми истраживања у окружењу за: угаљ (Јерма и Јанкова Клисура); геотермалну енергију (Врањска Бања, Бујановачка Бања, Сијаринска Бања, Пролом Бања и област Сурдулице); нуклеарне сировине (Врањска Бања и друга околина Врања, Слатинска Река и Доњи Присјан); руде олова, цинка, бакра, злата и молибдена (већи број локалитета); неметаличне сировине, приоритетно кварц, бентонитске глине, пегматити, зеолит и кварцити, затим ватросталне керамичке глине, ситнољуспасти лискун и кварц-дистенске стене, графит и барит; као и сировине за индустрију грађевинског материјала (цементне сировине, опекарска глина, технички камен, архитектонски/украшни камен, шљунак и др.), и

6) шумарства – инвестиције у програме и пројекте: подизања, санације и узгоја/неге шума; пошумљавања голети; превођења изданачких у високе шуме; очувања и унапређивања аутохтоних шумских врста и шумских целина; програмираног и селективног узгоја квалитетног техничког дрвета за индустријску прераду; побољшања квалитета ловног фонда; отварања шума изградњом мреже шумских путева.

Глава IV.

ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ

(Реферална карта I)

1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система

1.1. Положај коридора и план размештаја пратећих објеката аутопута E-75

*(Реферална карта број 4.)**

Коридор аутопута E-75 (ДП IA реда бр. 1; M-1¹ – према Уредби о категоризацији државних путева („Службени гласник РС”, бр. 105/13 и 119/13), у даљем тексту: Уредба), дужине око 152 km започиње на његовом укрштању са коридором аутопута E-80 (ДП IA реда бр. 4; M-1.12) испред града Ниша, у близини насеља Трупале (на стационажи km 812+000), а завршава се на граници са Републиком Македонијом (на стационажи km 963+954). Ширина коридора износи 700 m; обухвата трасу аутопута ширине око 70 m са обостраним (непосредним и ширим) заштитним појасом укупне ширине 630 m.

У односу на морфолошке карактеристике и изграђеност простора, као и у односу на постојећи државни пут IA реда бр. 1 (M-1), коридор аутопута E-75, деоница Ниш – граница Републике Македоније има следећи положај и техничке карактеристике по деоницама:

- 1) Трупале–Печењевце (km 812+000 – km 844+804,57) – изграђена деоница аутопута пружа се долином реке Јужне Мораве на равничарском терену дужине од 32,8 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h; од km 812+000 до km 820+000 налази се на десној обали реке Јужне Мораве у дужини од 8,0 km, а од km 820+000 до km 844+804,57 на левој обали реке у дужини од 24,8 km;
- 2) Печењевце–Грабовница (km 844+804,57 – km 865+844) – изграђена деоница аутопута, пружа се левом обалом реке Јужне Мораве на изразито равничарском терену у дужини од око 21,0 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h;
- 3) Грабовница–Грделица (km 865+844 – km 873+700) – планирани коридор аутопута пружаће се са обе стране реке Јужне Мораве на равничарском терену у дужини од око 7,9 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h, и то: од km 865+844 до km 869+300 налазиће се на левој обали у дужини од 3,5 km; од km 869+300 до km 870+800 на десној обали у дужини од 1,5 km; док ће се од km 870+800 до km 873+700 поново налазити на левој обали у дужини од 2,9 km;
- 4) Грделица–Владичин Хан (km 873+700 – km 900+100) – планирани коридор аутопута на делу од Грделице до Моминог Камена (km 889+700) пружаће се дуж постојећег ДП IА реда бр. 1 (M-1) у дужини од око 16,0 km. На делу трасе од стационаже km 879+500 до стационаже km 883+950 (кроз Грделичку клисуру у зони насеља Предејане) аутопут се пружа кроз тунел (са петљом „Предејане“ удаљеном око 2,0 km од насеља). Од Моминог Камена до иза Владичиног Хана ван трасе постојећег ДП IА реда бр. 1 (M-1) у дужини од око 10,0 km, обилазећи Владичин Хан са источне стране по брдско-планинском терену, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 100 km/h. У делу деонице Царичина Долина – Владичин Хан планира се измештање трасе постојеће железничке пруге, у дужини од 1,0 km;
- 5) Владичин Хан–Бујановац (Левосоје) (km 900+100 – km 942+195) – планирани коридор аутопута укупне дужине 42,1 km пружаће се коридором постојећег ДП IА реда бр. 1 (M-1), а код града Врања и на потезу од Доњег Нерадовца до Левосоја налазиће се делимично ван коридора ДП IА реда бр. 1 (M-1) (у његовој близини);
- 6) Бујановац (Левосоје) – граница Републике Македоније (km 942+195 – km 963+954) – деоница коридора аутопута, која је у изградњи, пружа се коридором постојећег ДП IА реда бр. 1 (M-1), укупне дужине 21,8 km, на равничарском терену у дужини од око 18,0 km и брежуљкастом терену на последња 3,0 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h.

¹ Обележавање државних путева (ДП) и веза са старим ознакама за М и Р путеве.

1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-75

Пратећи садржаји аутопута деле се на:

1) функционалне садржаје путног саобраћаја за одржавање, управљање и обезбеђење бржег, сигурнијег, удобнијег и поузданијег транспорта робе и људи на аутопуту: а) базе за одржавање пута, б) објекти контроле и управљања и в) објекти наплате путарине;

2) пратеће садржаје – за потребе корисника у саобраћају: а) паркиралишта и б) услужни центри (станице за снабдевање погонским горивом (у даљем тексту: бензинске станице), мотели, ресторани, ТИР центри и др).

Утврђују се следећи основни критеријуми за размештај пратећих садржаја у коридору аутопута Е-75:

1) размештај пратећих садржаја обезбедиће функционално задовољавање:

(а) основних захтева безбедности саобраћаја – неповољним се сматрају све локације пратећих садржаја на самој петљи и у њеној непосредној близини, улазним и излазним крацима петље; обезбеђење везе са аутопутем се врши посебним улазним и излазним саобраћајним тракама према критеријумима који се примењују за петље;

(б) комфора корисника аутопута и комфора корисника пратећег садржаја – локација пратећег садржаја не сме да представља место „насилног“ успорења на аутопуту;

(в) основних захтева у погледу садашњих и будућих потреба и могућност фазне реализације пратећих садржаја у зависности од пораста саобраћаја и неопходних реконструкција;

2) безбедност саобраћаја може се обезбедити формирањем паралелних сервисних саобраћајница са једном уливном и једном изливном траком за више пратећих садржаја;

3) поштовање оптималних функционалних растојања између пратећих садржаја, уз уважавање специфичности затеченог стања, односно стечених обавеза везаних за постојеће објекте за које су издате грађевинске и употребне дозволе;

4) равномерно распоређивање пратећих садржаја на целој деоници аутопута, ради обезбеђења равномерније расподеле директних и индиректних користи за локалну заједницу, могућности запошљавања, прихода локалних заједница од пореза на профит објеката и др;

5) на једној локацији може бити по правилу једна доминантна функција пратећег садржаја аутопута са појединим допунским, компатибилним садржајима са више корисника, са једном улазном саобраћајницом са аутопута и једном излазном саобраћајницом на аутопут;

6) одступање од критеријума 2) и 3) и гушћи распоред пратећих садржаја на Коридору X могућ је код урбаних центара (главног града, међународног, државног и регионалног значаја) утврђених Законом о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10) (Београд, Нови Сад, Ниш, Суботица, Јагодина, Лесковац и Врање) и на прилазу путним граничним прелазима, који се налазе на Коридору X (Батровци, Хоргош и Прешево), због веће фреквенције улазног и излазног саобраћаја на аутопуту;

7) рангирање деоница према вероватноћи коришћења пратећих садржаја у коридору аутопута на основу просечног годишњег дневног саобраћаја и својства утицајног подручја посматране деонице аутопута (ранг укрштања, годишњи обим и неравномерност улазно-излазног саобраћаја);

8) стационажа одређеног садржаја представља стационажу на средини дужине у односу на излив и улив са аутопута; стационаже за постојеће пратеће садржаје (као и планиране са решењем о локацијској дозволи) дате су тачно, док су за планиране пратеће садржаје аутопута, за које није издато решење о локацијској дозволи, дате оријентационо (са тачношћу максимум +/- 1000 m) и биће ближе дефинисане кроз примену Просторног плана.

У изградњи пратећих садржаја у коридору аутопута препоручује се поштовање принципа: био-климатске архитектуре и еколошких критеријума са малим степеном утицаја на средину; коришћења обновљивих извора енергије и напредних техника градње које користе сунце за грејање и ветар за климатизацију, као и локалне грађевинске материјале; уклапања у пејзаж и др.

Пре изградње објеката дуж коридора аутопута, а који се пружају изнад висине од 20 m и који су изван насељених места, неопходно је прибавити сагласност Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

1.1.1.1. Функционални садржаји

1) Базе за одржавање пута

Базе за одржавање пута имају основну улогу сервисирања свих потребних радова зимског и летњег одржавања пута, а комплементарни су им и објекти у функцији информатике (телефонске везе, регулисање и контрола саобраћаја и сл).

Утврђују се следећи посебни критеријуми за избор локација база за одржавање пута:

- (1) близина насеља, могућност опремања комуналном инфраструктуром, еколошка погодност;
- (2) функционално растојање од 50 до 70 km;
- (3) могућност манипулисања возила (петље, наплата путарине);
- (4) површина од 2 до 3 ha.

У коридору аутопута Е-75, деоница Ниш – граница Републике Македоније предвиђене су следеће базе за одржавање пута:

- (а) „Северни Булевар“ – са леве стране аутопута, источно од петље „Северни Булевар“, у функцији одржавања дела аутопута од петље „Алексиначки рудници“ до петље „Печењевци“ у дужини од око 60 km (од чега на деоници овог просторног плана око 30 km);
- (б) „Грделица“ – са леве стране аутопута источно од петље „Грделица“, у функцији одржавања дела аутопута од петље „Печењевци“ до петље „Владичин Хан“ у дужини око 50,0 km;
- (в) „Врање“ – са десне стране аутопута северно од петље „Врање“, у функцији одржавања дела аутопута од петље „Владичин Хан“ до петље „Бујановац 1“ у дужини око 37,0 km, и
- (г) „Прешево“ – са десне стране аутопута јужно од чеоне капије за наплату путарине, у функцији одржавања дела аутопута од петље „Бујановац 2“ до граничног прелаза у дужини око 30,0 km.

Распоред база дат је са оријентационим положајем и може бити коригован у складу са програмом развоја ЈП „Путеви Србије“, као управљача пута (у складу са Законом о јавним путевима – „Службени гласник РС“, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13) и разрадом Просторног плана (при чему ће се одредити тачна стационажа).

У зависности од намењених активности предвиђених база за одржавање пута одредиће се њихов основни садржај: магацин соли, покривена складишта, отворена складишта, гараже за разне врсте возила, ремонтна радионица, магацин резервних делова, управна зграда, комунални објекти, пумпе за гориво, паркинг возила, приступни путеви база-аутопут и др.

2) Објекти и службе контроле и управљања

Објекти и службе контроле и управљања саобраћајем, који имају основну намену надгледања одвијања саобраћаја, полицијске контроле (станице), информационог центра и пружања помоћи (пункта), обичајено се лоцирају код база за одржавање пута у зависности од њиховог ранга (од Београда до Републике Македоније предвиђена је једна централна база „Северни Булевар“ код Ниша).

Локације објеката контроле и управљања могу се, у складу са програмом развоја ЈП „Путеви Србије“, одредити и у оквиру осталих функционалних

садржаја (по потреби и паркиралишта) у коридору аутопута. У коридору аутопута Е-75, деоница Ниш – Република Македонија, планирана је изградња посебног пункта – информационог центра и помоћи на путу АМС Србије (десно, око km 960+000) у склопу планираног паркиралишта „Чукарка“.

3) Објекти наплате путарине

За обезбеђење затвореног система наплате путарине предвиђено је једно чеоно наплатно место (ЧНМ) на аутопуту Е-75, деоница Ниш – граница Републике Македоније (уз напомену да се систем наплате путарине односно статус ЧНМ може кориговати у складу са политиком управљача аутопута ЈП „Путеви Србије“):

(1) постојеће ЧНМ пре петље „Долевац“ (km 831+110), предвиђено је за укидање по успостављању ЧНМ у близини граничног прелаза „Прешево“;

(2) планирано ЧНМ пре петље „Прешево“ (око km 957+800);

(3) као и бочне уливно-изливне наплатне станице (БНС).

Потребна површина за ЧНМ износи око 3 ha, а за БНС око 0,3 ha. На ЧНМ и БНС биће омогућен и електронски вид наплате путарине.

1.1.1.2. Пратећи садржаји за кориснике пута

1) Паркиралишта

Паркиралишта са паркинзима површине 1,5–5 ha имају основну функцију обезбеђења сигурног и комфорног путовања, у првом реду одмора и допунску функцију промоције туризма у окружењу.

Утврђују се следећи посебни критеријуми за избор локација паркиралишта са паркинзима:

(1) технички захтеви саобраћаја (у подножју, на средини или врху путног успона и сл); посебан простор за паркиралиште за аутомобиле, теретна возила и аутобусе;

(2) функционално растојање од 10 до 20 km – обострано и наизменично размештање паркиралишта за краће заустављање возила и задржавање путника са потребним комфором за краће задржавање и предах (од 15 до 30 минута);

(3) пожељна је близина већих или мањих насеља, видиковца, воденог огледала и сл. (природни амбијент), као и опремљеност или погодност локације за опремање комуналном инфраструктуром (за воду за пиће и санитарни чвор) и телефонским везама за пружање помоћи возачима.

Основни садржаји паркиралишта (прва фаза):

(1) зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака су обавезни;

(2) паркинг путничких аутомобила са минимум 20 места, паркинг теретних возила са минимум осам места и аутобуса са минимум два места (по могућству са надстрешницама и сеницима за заштиту возила од сунца);

(3) јавна чесма, санитарни чвор (минимум 40 m² бруто);

(4) места за одмор и седење за минимум 50 особа, надстрешнице, телефонска говорница и пејзажно уређена површина за одмор од 500 до 1000 m²;

(5) табла са називом и планом паркиралишта на улазу у паркиралиште (информације о непосредном окружењу и његовим мотивима) и табла на излазу са паркиралишта са основним информацијама о даљем путу (о главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др);

(6) остали функционални садржаји путног саобраћаја.

Додатни садржаји паркиралишта (друга фаза):

(1) мањи кафе/ресторан, мања продавница, мање игралиште (за одбојку или кошарку);

(2) мини-пијаца за продају локалних пољопривредних и традиционалних занатских производа са наткривеним простором са тезгама и пратећим санитарним уређајима;

(3) могући информативно-туристички пункт у функцији промоције туризма (са јавним и службеним телефоном или употребом мобилног телефона и детаљнијим информацијама о непосредном окружењу и саобраћајним скретањима према туристичким мотивима и др);

(4) простор за приручна средства прве помоћи и помоћи на путу за путничке аутомобиле (минимум 30 m²);

(5) по потреби службени објекат за нужни смештај запослених на паркиралишту и свратиште инспекције и полиције.

У коридору аутопута Е-75, деоница Ниш – граница Републике Македоније, предвиђена су 23 паркиралишта (у правцу раста стационаже – 11 десно од тога 10 планираних, и 12 лево од тога 11 планираних) и то на следећим локацијама:

(а) постојећа самостална обострана смакнута паркиралишта „Чокот“ – десно (km 818+000) и лево (km 817+900);

(б) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Дољевац“, по укидању наплатне рампе „Дољевац“, десно (око km 831+200) и лево (око km 831+200);

(в) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Печењевце“, десно (око km 842+150) и лево (око km 841+900);

- (г) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Грајевце“, десно (око km 852+100) и лево (око km 851+350);
- (д) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Губеревац“, десно (око km 865+400) и лево (око km 865+400);
- (ђ) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Грделица“, десно (око km 877+500) и лево (око km 877+500);
- (е) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Репиште“, десно (око km 885+750) и лево (око km 885+750);
- (ж) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Паневље“, десно (око km 911+050) и лево (око km 911+500);
- (з) планирано самостално паркиралиште „Суви Дол“, лево (око km 919+375);
- (и) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Врање“, десно (око km 925+450) и лево (око km 926+000);
- (ј) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Летовица“, десно (око km 946+500) и лево (око km 946+300);
- (к) планирана самостална обострана смакнута паркиралишта „Чукарка“ (са планираним пунктом за информације и помоћ на путу), десно (око km 960+000) и „Миратовац“, лево (око km 961+100).

2) Услужни центри

2.1) Бензинске станице

Бензинске станице на аутопуту су обавезни пратећи садржаји у коридору аутопута и представљају пунктове мање и средње величине, претежно са специјализованим саобраћајним садржајима за снабдевање погонским горивом, прибором и резервним деловима, за пружање услуга оправке возила, прања возила и друго, уз одговарајуће задовољавање потреба (предах, узимање хране, куповина и сл) у току краћег и средњег задржавања путника, са могућношћу дужег задржавања у случају озбиљније оправке возила и пешачке везе бензинске станице са паркиралиштем или мотелом. Бензинске станице могу бити самостални објекти или у склопу мотела.

Утврђују се следећи посебни критеријуми за избор локација бензинских станица:

- (1) функционално растојање од 20 до 30 km – обострано и наизменично размештање самосталних бензинских станица типа I (бензинско-путничка станица) и типа II (бензинско-сервисна станица). Уколико због размештаја постојећих бензинских станица, проласка кроз урбане центре главног града, међународног, државног и регионалног значаја и прилаза путним граничним

прелазима није могуће испоштовати то правило, дозволиће се одступање у смицању;

(2) бензинске станице у саставу мотела мањег су капацитета и имају основну намену услуге гостију мотела;

(3) пожељно је обезбеђење обостраног приступа (са аутопута и са државног пута или јавног општинског пута) где је то могуће;

(4) површина од 1,5 до 3 ha.

Тип I бензинско-путничке станице може да има следеће садржаје (у првој фази):

(1) зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака су обавезни;

(2) пумпна станица са орјентационо десет точионих места, и то: осам за путничка возила (за бензин, дизел, течни нафтни гас (ТНГ), компримовани природни гас (КПГ), а у перспективи и за пуњење аутомобила на електрични погон) и два за теретна возила (бензин, дизел, ТНГ и КПГ), са продајом осталих потрошних материјала, ситних резервних делова за аутомобиле и др;

(3) паркинг за 40 и више путничких возила, за 16 и више теретних возила и за четири и више аутобуса, са потребним пролазним тракама;

(4) јавна чесма и јавни мокри чвор, по правилу у оквиру бензинске станице (мушки и женски, за особе са инвалидитетом и родитеље са малом децом, минимум 80 m² бруто) и привремено дневно сабиралиште смећа са станице (површина по прорачуну);

(5) табла са називом и планом бензинске станице на улазу у станицу;

(6) информативно-туристички пункт на излазу са станице (са јавним и службеним телефоном и информацијама о непосредном окружењу и његовим мотивима, о главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др);

(7) служба помоћи и информација, са службеним и јавним телефоном;

(8) ресторан са кухињом, отвореним и затвореним простором за госте, као и простором за игру и анимацију деце;

(9) продавница опште потрошње: пиће, храна, цигарете, штампа и др;

(10) службени смештај особља ресторана и пумпне станице, свратиште инспекције, полиције и друго, нужан смештај запослених са оставом материјала, алата и др.

Тип II бензинско-сервисна станица може да има следеће додатне садржаје у другој фази реализације (у односу на тип I):

(1) продавница резервних делова и опреме за најзаступљеније марке аутомобила (минимум 100 m² бруто);

(2) сервис за оправку возила (одвојено за путничка возила од камиона и аутобуса, са шлеп-службом, заклоњеним паркингом за хаварисана возила и др), лоциран на излазном делу бензинске станице.

У коридору аутопута Е-75, деоница Ниш – граница Републике Македоније, предвиђено је 23 бензинске станице (у правцу раста стационаже – 11 десно од тога осам планираних, и 12 лево од тога осам планираних), и то на следећим локацијама:

(а) планирана обострана смакнута бензинска станица „Дољевац – Корвин рад“ (лево, око km 828+500) и „Дољевац“ (десно, око km 830+450);

(б) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица, „Пуковац 1“ (десно, km 833+680 – потенцијално се укида уз могућност изградње паркиралишта) и планирана „Пуковац 2“ (лево, око km 833+680);

(в) планирана обострана смакнута бензинска станица, „Брестовац-запад“ (десно, око km 836+780) и планирана „Брестовац-исток“ (лево, око km 838+450);

(г) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица у саставу туристичко-рекреативног комплекса мотела „Власина 1“ и „Власина 2“ (око km 861+100);

(д) постојећа бензинска станица у саставу туристичко-рекреативног комплекса мотела „Предејане“ (лево, km 881+500), уз могућност прилаза и коришћења корисника аутопута са петље „Предејане“ (око km 882+850), односно преко везе са државним путем;

(ђ) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Декутинце 1“ (десно, km 901+050) и „Декутинце 2“ (лево, km 901+050);

(е) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица „Врање 2“ (десно, око km 919+196) и (лево, око km 918+500);

(ж) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица „Левосоје 1“ (десно, око km 941+800) и „Левосоје 2“ (лево, око km 942+500);

(з) постојећа самостална обострана смакнута бензинска станица „Биљача“ десно (km 951+250, што одговара km 964+000 по стационажи ДП IА реда бр. 1) и лево (km 951+200, што одговара km 964+600 по стационажи ДП IА реда бр. 1 деоница Левосоје–Букурувац);

(и) планирана самостална обострана смакнута бензинска станица „Прешево-запад“ (десно, око km 953+550) и „Прешево-исток“ (лево, око km 953+550); што одговара km 967+100 по стационажи ДП IА реда бр. 1, деоница Букурувац – граница Републике Македоније;

(ј) самосталне обостране смакнуте бензинске станице:

– „Чукарка 1“ (на име измештања БС „Прешево 1“) десно око km 959+000 (што одговара стационажи ДП IА реда бр.1 – km 972+550, деоница Букурувац – граница Републике Македоније) на катастарским парцелама број: 611, 612/4, 612/1, 610, 609, 608/2, 607/2, 606, 605, 604/1, 604/2, 601/1, 601/4, 601/3, 601/6, 601/8, 601/9, 602/2, 602/1, 603, 486/4, 487/1, 487/3, 1081/1, 1081/5, 1081/6, 488/1, 489/1, 490/1, 657/2, 657/3, 652/1, 652/2, 649/4, 649/3, 624/2, 625, 626/3, 626/4, 627/1, 627/2, 613/2, 614, 615, 616/2, 617/2, 618/2, 653/2 – К.О. Чукарка (укључујући и туристичко-рекреативни комплекс мотела „Прешево/Чукарка“ – десно); и

– „Чукарка 2“ (на име измештања БС „Прешево 2“) лево око km 959+150 (што одговара стационажи ДП IА реда бр. 1 – km 972+650 деоница Букурувац – граница Републике Македоније), на катастарским парцелама број: 449/2, 497/2, 500/2, 499/2, 498/2, део 501/1, 496, 601/2, 601/5, 600/1, 600/2, 599/2, 599/1, 587/2, 587/1, 586/1, 586/2, 588/2, 585, део 494/1, 494/3, 494/4, 494/5, 494/6, 494/7, 494/8, 495, 508/2, 511/2, 501/2, 507/2, 1081/2, 1081/3, 1081/7, 1083/4, 651/1, 651/2 – К.О. Чукарка (укључујући и туристичко-рекреативни комплекс мотела „Прешево/Чукарка“ – лево);

(к) постојећа бензинска станица „Интермол“ (лево, km 963+033) у склопу комплекса граничног прелаза Прешево ка Републици Македонији.

2.2) Мотели

Мотели у коридору аутопута представљаће пунктове са најбогатијим садржајима, за најдуже задржавање путника ради потреба саобраћаја, одмора, рекреације и туризма (који подразумева најмање једно ноћење).

Утврђују се следећи посебни критеријуми за избор локација мотела:

(1) функционално растојање од 30 до 60 km (тип I), односно од 80 до 160 km (тип II). Уколико због размештаја постојећих мотела, проласка кроз урбане центре главни град, међународног, државног и регионалног значаја и прилаза путним граничним прелазима није могуће испоштовати то правило, дозволиће се одступање у смицању;

(2) по правилу мотели ће бити организовани као тип I (стандардни мотел) и тип II (мотел у туристичко-рекреативном комплексу). У зависности од погодности локације, мотели ће се градити са обе стране аутопута, ради рационализације пословања и коришћења изграђених капацитета, са међусобном пешачком и колско-службеном везом. Могуће је и премостити аутопут објектом који у свом склопу има услужне садржаје мотела;

(3) локације су условљене положајем постојећих мотела, природним и створеним вредностима подручја, близином насеља, могућношћу повезивања са државним путевима и јавним општинским путевима, односно уз највећа саобраћајна чворишта, посебно према најзначајнијим туристичким дестинацијама;

(4) површина тип I оквирно од 0,8 ha до 2 ha и тип II од 2 ha па навише с тим да, ако је у његовом склопу и бензинска станица, површине се сабирају. Пратећи садржаји мотела могу да буду и изван зоне аутопута повезани пешачком комуникацијом.

Тип I стандардни мотел може да има следеће садржаје у функцији саобраћаја, транзитне рекреације и туризма на аутопуту:

- (1) зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
- (2) по правилу оквирно 50–100 лежајева са: рестораном отвореног типа од оквирно 80–160 места у затвореном простору и оквирно 100–200 места на тераси, кухињом одговарајућег капацитета, продавницом (сувенира и др) и мокрим чвором. Објекат величине 1.500–4.000 m²;
- (3) паркинг за 50–100 путничких возила, 20–40 теретних возила и 5–10 аутобуса, са потребним пролазним тракама;
- (4) јавна чесма, засебан јавни мокри чвор (женски и мушки, за особе са инвалидитетом и родитеље са малом децом, 50–100 m² бруто) и привремено дневно сабиралиште смећа са пункта, површина по прорачуну;
- (5) табла са називом мотела и планом мотелског комплекса на улазу у пункт;
- (6) туристичко-информативни садржаји;
- (7) службени смештај особља мотела, туристичко-информативног објекта и одржаваоца пункта, просторије за полицију, свратиште за инспекцију у саставу мотела;
- (8) садржаји за одмор и релаксацију (надстрешнице, уређене слободне зелене површине, као и садржаји за одмор – стазе, клупе и столови, седишта, корпе за отпатке и др). Поред простора за одмор и рекреацију, могуће је уређење и опремање одговарајућих површина за камповање;
- (9) пејзажно уређене и одржаване слободне површине (зелене, релаксационе и др).

Тип II (мотел у туристичко-рекреативном комплексу) може да има следеће садржаје у функцији саобраћаја, транзитне рекреације и туризма на аутопуту:

- (1) зелено разделно острво, улазна и излазна коловозна трака;
- (2) више од 100 лежајева са: рестораном у затвореном простору и на тераси, кухињом одговарајућег капацитета, могућ је и фри-шоп и продавница (етно-занатских производа и сувенира и др), мокрим чвором (са женским и мушким делом, за особе са инвалидитетом и родитеље са малом децом);

(3) паркинг за више од 100 путничких, 40 теретних возила и десет аутобуса, са потребним пролазним тракама (за више од 560 једновремених корисника);

(4) засебан објекат (објекти) ресторана и кафеа;

(5) јавне чесме и јавни мокри чворови (са женским и мушким делом, за особе са инвалидитетом и родитеље са малом децом, за кориснике који нису обухваћени мокрим чворовима у мотелу и посебним угоститељским објектима) и привремена дневна сабиралишта смећа са комплекса, површине по прорачуну;

(6) табла са називом и планом мотелског комплекса на улазу у комплекс;

(7) туристичко-информативни и промотивно-пропагандни садржаји (туристички биро, туристичка изложба, видео пројекције и др, са јавним и службеним телефонима и информацијама о окружењу комплекса, главним саобраћајним скретањима према градовима, бањама, туристичким дестинацијама, природним и културним добрима и др);

(8) полицијска станица;

(9) пошта и филијала банке са мењачницом;

(10) простор за службени смештај особља мотела, туристичко-информативних садржаја и др. (по правилу за 1/2 особља смене), као и службене просторије за инспекције и др;

(11) затворени објекти за спортску рекреацију (теретана, стони тенис, сквош, куглана, стрељаштво из ваздушног оружја и др);

(12) отворени спортско-рекреативни терени (тенис, одбојка, кошарка, мали фудбал, мала трим-стаза и др);

(13) затворени објекти за релаксацију и забаву (сауна, масажа, билијар, шах, флипери, компјутерске игре и др);

(14) специјални затворени и отворени рекреативни садржаји, зависно од природно туристичких ресурса (термо-акватички садржаји са термалним базенима и др);

(15) садржаји за одмор и релаксацију у етно-амбијенту (отворени павиљони, надстрешнице, заклони од ветра, ватришта, уређене слободне зелене површине, са садржајима за одмор – стазе, клупе, столови, корпе за отпатке. Поред простора за одмор и рекреацију, обавезно је уређење и опремање одговарајућих површина за камповање;

(16) пејзажно уређене и одржаване слободне површине (зелене, рекреативне, релаксационе, камп и др).

У коридору аутопута Е-75, деоница Ниш – граница Републике Македоније, предвиђено је 12 мотела, и то седам мотела тип I и пет мотела тип II (у

правцу раста стационаже – десно пет од тога пет планираних и лево седам од тога пет планираних), и то на следећим локацијама:

(а) планирани обострани смакнути мотели тип I „Дољевац – Корвин Град“ (лево, око km 828+500) и „Дољевац“ (десно, око km 830+450);

(б) планирани обострани смакнути мотели „Власина“ тип II (око km 860+900) – у близини петље „Власотинце“ са садржајима са обе стране и специфичном понудом Власинског језера;

(в) постојећи мотел „Предејане“ тип II (лево, km 881+500), уз могућност коришћења и прилаза корисника аутопута са петље „Предејане“ (око km 882+850) односно преко везе са државним путем;

(г) планирани обострани смакнути мотели „Владичин Хан“ тип I, (око km 904+000) – на месту „Грамађа“ јужно од петље са могућношћу двоаменског коришћења за транзитне и госте ван коридора аутопута;

(д) планирани обострани смакнути мотели „Бујановац“ тип I (око km 934+500) – у општинском центру Бујановац поред реке Моравице, са двоаменском функцијом за транзитне госте и градске потребе;

(ђ) постојећи мотел „Биљача“ тип I (лево, km 951+200);

(е) планирани обострани смакнути мотели „Прешево/Чукарка“ тип II (око km 959+000), са могућношћу двоаменског коришћења за транзитне и госте ван коридора аутопута.

2.3) ТИР центри

ТИР центри („International Road Transports“) у коридору аутопута представљаће пунктове првенствено за тешка транспортна возила са основним и специјализованим садржајима: за сервисирање, снабдевање погонским горивом, прибором и резервним деловима, прање возила и др; уз одговарајуће задовољавање осталих потреба (предах, хигијена, узимање хране, куповина и сл); паркингом за минимум 50 теретних возила и више путничких возила и аутобуса, са потребним пролазним тракама; зеленим разделним острвом, улазним и излазним коловозним тракама.

Утврђују се следећи посебни критеријуми за избор локација ТИР центара: функционално растојање од око 200 km; на прилазу већим саобраћајним чвориштима; могућност инфраструктурног опремања; површина од 3 до 5 ha.

У коридору аутопута Е-75, деоница Ниш – граница Републике Македоније, планирана је изградња једног (1) ТИР центра „Паневље“ (лево, око km 908+600).*

*Службени гласник РС, број 127/2014

1.2. Положај коридора пруге за велике брзине Е-855

Коридор пруге за велике брзине укупне дужине 148,0 km и ширине 250 m обухвата трасу пруге ширине око 35 m са обостраним (непосредним и ширим) заштитним појасом укупне ширине од 215 m.

Положај коридора пруге за велике брзине дат је оријентационо, док ће коначни положај коридора бити дефинисан по верификацији генералног пројекта. Дато решење у овом плану дефинисано је у односу на постојећу једноколосечну пругу, коју на највећем делу правца прати, уз мања одступања ради неопходног исправљања радијуса кривина за потребе великих брзина, изузев на деоници Грделичке клисуре и од Бујановца до границе Републике Македоније (варијантно решење) на којима се значајније удаљава од постојеће пруге, и то:

- 1) између станица „Међурево“ и „Ниш“ задржаће се постојећа једноколосечна пруга за теретни саобраћај дуж које ће се пружати коридор пруге за брзине од 120 km/h за одвијање путничког саобраћаја, са новом станицом „Међурево“ око 2,0 km јужно од постојеће, која ће се реконструисати за потребе раздвајања колосека за путнички и теретни саобраћај у правцу Ниша;
- 2) од Белотинца до Дољевца коридор пруге за велике брзине пружаће се западно од коридора постојеће пруге, а постојећа станица „Дољевац“ реконструисаће се за прикључивање пруге из правца Косова Поља (увођењем помоћу денивелације у станицу по смеровима на пругу за велике брзине);
- 3) од Дољевца до Липовца коридор пруге за возове великих брзина пружаће се дуж, а од Липовца до Печењевца источно од постојеће пруге, са изградњом нове станице „Печењевце“;
- 4) од Печењевца до Грабовнице коридор пруге за велике брзине пружаће се дуж постојеће пруге; а постојећа станица „Лесковац“ реконструисати за потребе раздвајања колосека за путнички и теретни саобраћај и задржавања функције станице за путнички саобраћај, док ће нова станица за теретни саобраћај бити лоцирана око 3,5 km јужно од постојеће (пored укрштања пута М-1 и постојеће пруге), уз обезбеђење везе између ових станица денивелисаним колосеком;
- 5) од Грабовнице до индустријске зоне у насељу Сува Морава на деоници Грделичке клисуре, коридор пруге за велике брзине у већој или мањој мери удаљиће се од коридора постојеће пруге због већег броја оштрих кривина, и то:
 - (1) од Грабовнице до Бургице – пружаће се источно од постојеће пруге, у зони насеља Бели Брег денивелисано прећи постојећу пругу и пут М-1 и западно од постојеће пруге заобићи тунелом насеље Мала Копашница са евидентираним археолошким локалитетом, по изласку из тунела

денivelисано прећи постојећи пут М-1 и планирани аутопут Е-75, где ће наставити заједничким коридором;

(2) од Грделице до Горњег Поља – пружаће се на простору између постојећег пута М-1 и Јужне Мораве, поред планиране петље „Грделица“ лоцираће се нова станица „Грделица“;

(3) од Бојишине до Предејана – после станице „Грделица“ коридор ће се одвојити западно од постојеће пруге и клисуре, тако што ће пресећи Јужну Мораву и пут Р-214, ући у тунел на десној обали реке, по изласку из тунела денivelисано пресећи планирани аутопут Е-75, регионални пут Р-214, постојећу пругу и Јужну Мораву, ући у тунел на левој обали реке, код Предејана изаћи из тунела да би поново ушао у нови тунел, после кога ће се пружати долином реке Јужне Мораве пресецајући је на више места;

(4) од Репишта до Гариња – на делу деонице између постојећих станица „Предејане“ и „Џеп“, које се стављају ван функције, предвиђена је локација нове станице „Џеп“ на десној обали Јужне Мораве;

(5) од Гариња до Дупљана – пресећи ће постојећу пругу и реку и западно од постојеће пруге на подручју насеља Џеп и Момин Камен пружаће се кроз три тунела на левој обали реке;

(6) од Манајле до Калиманца – пресећи ће пут М-1, реку, постојећу пругу и прећи на десну страну Јужне Мораве и источно од постојеће пруге на делу од насеља Каћимирци до Владичиног Хана пружаће се кроз два нова тунела, после којих ће пресећи постојећи пут М-1 и реку, и

(7) од Владичиног Хана до Грамађе – пружаће се вијадуктом са новим стајалиштем „Владичин Хан“ изнад постојеће станице „Владичин Хан“ до тунела на подручју села Репинци, после кога ће наставити западно од постојеће пруге до индустријске зоне у Сувој Морави;

6) у насељу Сува Морава – пружаће се дуж постојеће пруге, а између насеља Лепеница и Стубал предвиђена је локација нове станице „Лепеница“, која ће бити денivelисано повезана са планираном слободном зоном у Сувој Морави и Прибоју Врањском;

7) од Прибоја Врањског до Врањске Бање – пружаће се западно од постојеће пруге, пресећи реку, постојећи пут М-1, аутопут Е-75 и постојећу пругу до постојеће станице „Врање“, која ће се реконструисати у станицу за теретни саобраћај и доградити новом станицом за путнички саобраћај;

8) од Доњег Нерадовца до Ристовца – после станице „Врање“ пружаће се источно од постојеће пруге и обићи насеља Рибница, Доњи Нерадовац и Горњи и Доњи Павловац до постојеће станице „Ристовац“, која ће постати службено место;

9) постојећа станица „Бујановац“ реконструисаће се у међустаницу на двоколосечној прузи, и

10) од Бујановца до границе Републике Македоније – Просторним планом се, полазећи од степена готовости одговарајуће техничке документације (на нивоу генералног пројекта), предлажу варијантна решења положаја коридора пруге за велике брзине, и то:

(1) варијанта I – коридор ће се пружати дуж постојеће пруге и пролазити кроз насеља, са постојећом станицом „Прешево“, која ће постати главна станица за међународи и домаћи саобраћај, и

(2) варијанта II – коридор ће се удаљити источно од постојеће пруге и пружати дуж коридора планираног аутопута Е-75, у складу са принципима утврђеним овим просторним планом, са новом станицом „Прешево“ код денивелисаног укрштања са путем (постојеће железничке станице „Прешево“–„Славујевац“).

1.3. Положај коридора магистралне телекомуникационе инфраструктуре

Полазећи од функционалних захтева повезивања аутоматских телефонских централа (АТЦ) и опслуживања градских подручја, коридор оптичких каблова пружаће се дуж регионалног пута Р-214, а на краћим деоницама дуж пруге за велике брзине, и то:

1) од транзитне АТЦ „Ниш“ до кабловског окна број 23 – пружаће се кабловском канализацијом у градским улицама све до кабловског окна број 23. на раскрсници магистралних путева М-1 Ниш–Лесковац (регионални пут Р-214 Ниш–Дољевац) и 25 Ниш–Приштина;

2) од кабловског окна број 23. до АТЦ „Лесковац“ – прелазиће испод магистралног пута М-25 Ниш–Приштина и наставиће ка Лесковцу дуж старог магистралног пута М-1 Ниш–Лесковац, прелазиће реку Јужну Мораву пролазећи кроз простор петље „Дољевац“, од петље „Дољевац“ до петље „Печењевац“ коридор ће прећи са леве стране аутопута на десну страну између аутопута и железничке пруге, а затим поред старог пута (Ниш–Лесковац–М1) до окна број 237; даље ће наставити ТТ канализацијом до АТЦ „Лесковац“;

3) од главне АТЦ „Лесковац“ до Владичиног Хана – пружаће се постојећом кабловском канализацијом у градским улицама до постојећег кабловског окна број 237, наставиће поред улазног крака петље „Лесковац“, дуж магистралног пута М-1 до укрштања са магистралним путем М-9 за Власотинце, након чега ће наставити дуж регионалног пута Р-214 (од станицаже кт 264+000 до станицаже кт 299+040) и наставити локалним путем и магистралним путем М-1 (од станицаже кт 878+900 до станицаже кт 879+090); наставиће поред Слатинске реке до железничке пруге Београд–Скопље (на станицажи кт 300+000), пружаће се дуж железничке пруге Београд–Скопље све до Владичиног Хана (до станицаже кт 330+000);

4) од Владичиног Хана до Врања – у Владичином Хану (од стационаче km 330+000) оптички кабл ће се одвојити од железничке пруге и ући у постојећу кабловску ТТ канализацију, тј. кабловско окно број 6-1; од кога ће се везати за чворну АТЦ „Владичин Хан" и наставити према Врању кроз кабловско окно број 6-2, а затим преко моста на реци Јужној Морави наставити десном обалом реке, дуж локалног пута, прећи Декутинску реку и наставити дуж магистралног пута М-1 (до стационаче km 914+685), наставити дуж пута за село Декутинце, укрстити се са магистралним путем М-1 (на стационачи km 912+153) и наставити локалним путем Владичин Хан-Врањска Бања, прећи Богошевску и Благуначку реку, затим наставити путем Сурдулица-Врањска Бања, прићи магистралном путу М-1 (на стационачи km 923+180) и даље се пружати регионалним путем Р-239.а према Врању (до стационаче km 2+313), затим наставити дуж железничке пруге Београд–Скопље (на стационачи km 346+600) до поновног укрштања са регионалним путем Р-239.а (на стационачи km 1+035), прећи Јужну Мораву и наставити дуж регионалног пута Р-239 до укрштања са магистралним путем М-1 (на стационачи km 930+410) и регионалним путем Р-214 (на стационачи km 325+000), наставити дуж регионалног пута Р-214 (до стационаче km 330+260), где ће ући у постојећу кабловску ТТ канализацију, и

5) од главне АТЦ „Врање" до границе Републике Македоније – наставиће постојећом кабловском канализацијом, после кабловског окна број 103 изаћиће из града, пружајући се дуж регионалног пута Р-214 до села Нерадовац, прећи Нерадовачку реку и наставити дуж регионалног пута Р-214 (на стационачи km 337+470); наставити кроз село Давидовац и, по изласку из села, дуж регионалног пута Р-214 (до стационаче km 343+260), где ће наставити дуж магистралног пута М-1 (од стационаче km 940+020), прећи пут за Бујановачку Бању и Трновачку реку, ући у петљу „Бујановац II" и наставити далеко од магистралног пута М-1 преко обрадивог земљишта до моста на Морави, после кога ће се пружати дуж магистралног пута М-1, укрстиће се са пругом за Македонију и реком Јужна Морава, а затим преко обрадивих површина (до стационаче km 956+510) прећи пут М-1 и приближити се регионалном путу Р-214, који ће прећи (на стационачи km 353+000), а затим наставити левом страном пута Р-214 у путном земљишту (до стационаче km 364+570); поново ће прећи пут Р-214 и десном страном наставити у путном земљишту (до стационаче km 366+968), прећи реку Јужну Мораву и даље преко обрадивих површина до пута Р-125.6, исти пресећи, а затим по сеоском путу доћи до пута М-1 (на стационачи km 971+710); одавде ће се одвојити за Прешево, а магистрални кабл ће наставити за Македонију са леве стране пута М-1 преко обрадивог земљишта (до стационаче km 976+140), прећи ће пут М-1 и наставити сеоским путем и преко обрадивих површина до границе Републике Македоније.

1.4. Положај коридора разводног гасовода

Положај коридора разводног гасовода у Инфраструктурном коридору дат је оријентационо, док ће се коначна траса утврдити по верификацији генералног пројекта. Положај коридора гасовода у највећој могућој мери пратиће коридор постојећег и планираног аутопута и железничке пруге, као и планираног алтернативног пута аутопуту, и то:

1) од Ниша до Дољевца (теме Т0 до темена Т29) – од главног разделног чвора (ГРЧ „Ниш 1“) магистрални гасовод МГ11 пружаће се до насеља Мрамор (Т19) паралелно са коридором постојећег аутопута Ниш–Лесковац у дужини од 9,0 km; од темена Т19 до темена Т29 (стационажа km 22+200) код ГРЧ „Лесковац“ пружаће се дуж леве обале Јужне Мораве (источном страном), где је прелаз Јужне Мораве условљен положајем магистралног гасовода према Прокупљу и Приштини;

2) од Дољевца до Грабовнице – од ГРЧ „Лесковац“ разводни гасовод према Лесковцу (РГ11-01) обилазиће са западне стране насеља Дољевац и Кочане, планирану железничку станицу „Дољевац“ и петљу „Дољевац“, приближиће се коридору постојећег аутопута код планиране бензинске станице „Пуковац“, наставиће у коридору (на растојању 30 m до 100 m од ближе ивице аутопута) постојећег аутопута до петље „Печењевце“, после које ће наставити паралелно са коридором аутопута до насеља Грабовница, с тим да је у висини Лесковца планирана радијална веза разводног гасовода до главне мерно-регулационе станице ГМРС „Лесковац“ на локацији дефинисаној Генералним урбанистичким планом Лесковца;

3) од Грабовнице до Владичиног Хана – планирани разводни гасовод РГ 11-02 пружаће се дуж реке Јужне Мораве, усаглашено са коридорима постојеће и планиране железничке пруге, планираног аутопута, постојећег регионалног пута Р-214 и планираног алтернативног пута без наплате путарине, и

4) од Владичиног Хана до границе Републике Македоније – разводни гасовод налазиће се у коридору планираног аутопута (на растојању 30 m до 100 m од ближе ивице аутопута) и постојећег регионалног пута Р-214 (на растојању од 5 m до 30 m од ближе ивице регионалног пута).

Главне мерно-регулационе станице (ГМРС) за снабдевање индустрије и широке потрошње предвиђене су испред свих градова, а код Прешева је планирано и мерно примопредајно место између СР Југославије и Републике Македоније.

*1.5. Положај коридора далековода 400 kV**

Положај коридора ДВ 400 kV на територији Републике Србије, од ТС „Ниш 2“ до границе са Републиком Македонијом (укупне дужине 141 km) у мањој мери прати и сече инфраструктурни коридор Ниш – граница Републике Македоније, и то од ТС „Ниш 2“ до „Лесковац 2“ (дужина ДВ 41 km); од ТС

„Лесковац 2“ до „Врање 4“ (дужина ДВ 74 km); и од ТС „Врање 4“ до границе Републике Македоније (дужина ДВ 26 km).

1.5.1. Електроенергетски водови и постројења за потребе напајања садржаја аутопута

За потребе напајања садржаја аутопута и путних објеката (тунели, технички центри, ауто базе, наплатне рампе, петље итд) обезбедиће се приводи од постојећих трафостаница изградњом нових трафостаница, далековода разних напонских нивоа (изван непосредног коридора аутопута) и нисконапонске мреже.

1.6. Положај коридора продуктовода

Положај коридора продуктовода (нафтних деривата) кроз Републику Србију (деоница Панчево–Београд–Смедерево–Јагодина–Ниш) малим делом налази се у инфраструктурном коридору Ниш – граница Републике Македоније (у дужини од око 2,0 km) и то на подручју града Ниша. Концепција развоја и мере заштите животне средине коридора продуктовода спроводиће се у складу са Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор – Нови Сад – Панчево – Београд – Смедерево – Јагодина – Ниш) („Службени гласник РС“, број 19/11).*

*Службени гласник РС, број 127/2014

2. План веза инфраструктурних система са окружењем

Основни циљеви коришћења магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору са становишта интереса локалних заједница су:

- 1) што рационалније укључивање на аутопут и његово коришћење од стране локалног становништва у погледу безбедности саобраћаја аутопутем и обезбеђења довољне приступачности – довољног броја укрштања петљама, уз коришћење паралелног путног правца;
- 2) обезбеђење довољног броја станичних места или стајалишта на железничкој прузи за одвијање локалног превоза робе и путника;
- 3) обезбеђење подједнаких развојних услова у домену телекомуникација за све локалне заједнице, довољним бројем функционалних веза магистралног оптичког кабла са свим аутоматским телефонским централама на подручју Просторног плана и Јужне Србије;

- 4) повећање квалитета енергетског опскрбљивања Јужне Србије, обезбеђењем функционалних веза разводног гасовода преко прикључних станица за све општинске и центре заједнице села, и
- 5) заштита од поплава и унапређење система наводњавања у долини реке Мораве до утврђивања коначног решења за пловни пут и одговарајуће регулације водотока.

*2.1. План веза аутопута Е-75 с окружењем**

Везе аутопута Е-75 с окружењем оствариваће се путем петљи и денivelисаних укрштања, применом следећих критеријума:

- 1) обезбеђење веза с аутопутем на местима укрштања с државним путевима I реда и саобраћајно најфреквентнијим државним путевима II реда или јавним општинским путевима, уз коришћење алтернативних путних праваца;
- 2) обезбеђење везе са аутопутем ка градским и општинским центрима у окружењу коридора, по могућности на месту постојећих укрштања са правцима главних градских-насељских саобраћајница; и
- 3) обезбеђење везе са аутопутем за поједина подручја (планирана за развој туризма од међународног и националног значаја) и значајне просторно-развојне структуре (индустрија, робно-транспортни центри и др).

2.1.1. Петље

Утврђен положај 16 петљи, и то:

- (1) петља „Трупале“ (km 812+000) – у функцији рачвања аутопута из правца Београд–Ниш (Е-75) на правце према Републици Македонији (Е-75) и Бугарској (Е-80);
- (2) петља „Северни Булевар“ (km 815+884) – у функцији везе аутопута са подручјем града Ниша;
- (3) петља „Прокупље“ (km 821+500) – у функцији везе аутопута са подручјем општине и регионалним центром Прокупље и магистралним правцем према северној туристичкој субрегији Копаоник, подручју Косова и Метохије и макрорегионалном центру Приштина, преко постојећег државног пута IB реда бр. 35 (М-25), односно планираног аутопута на правцу Ниш–Приштина;
- (4) петља „Дољевац“ (km 832+100) – у функцији везе аутопута са подручјем општине и општинског центра Дољевац и општине Житорађа, преко постојећег државног пута IIA реда бр. 216 (Р-245), као и са алтернативним путним правцем ДП IIA реда бр. 158 (Р-214);
- (5) петља „Брестовац“ (km 838+120) – у функцији везе аутопута са подручјем општина Гаџин Хан и Бојник и североисточним делом подручја

града Лесковца, преко (укрштања) постојећег државног пута IIА реда бр. 225 (P-242), деоница Гаџин Хан – Брестовац и деоница од Брестовца до Бојника;

(6) петља „Печењевце“ (km 845+437) – у функцији везе аутопута са североисточним подручјем града и регионалним центром Лесковац, преко постојећег државног пута IA реда бр. 1 и државног пута IIА реда бр. 158 (P-214) и локалне путне мреже;

(7) петља „Власотинце“ (km 861+670) – у функцији везе аутопута са источним делом подручја града Лесковца, подручјем општине и општинским центром Власотинце и подручјем општине Бабушница, преко државног пута IB реда бр. 39 (M-9) (Лесковац – Власотинце – Бабушница – Пирот);

(8) планирана петља „Грделица“ (око km 872+636) – у функцији везе аутопута са јужним делом града Лесковца и насељем Грделица и са југозападним делом подручја општине и општинским центром Власотинце, преко (укрштања) државног пута IIБ реда бр. 438 (P-123.а);

(9) планирана петља „Предејане“ (око km 882+850) – у функцији везе са јужним делом града Лесковца, насељем Предејане (удаљена око 2 km у правцу југа) и мотелом „Предејане“ (са бензинском станицом), подручјем Црне Траве и туристичком дестинацијом Власине, преко везе са државним путем IIА реда бр. 158 (P-214);

(10) планирана петља „Владичин Хан“ (око km 896+380) – у функцији везе аутопута са северним делом општине и општинским центром Владичин Хан, подручјем општине и општинским центром Сурдулица и туристичким центром „Власина“ преко ДП IB реда бр. 40 (M-1.13);

(11) планирана петља „Грамађа“ (око km 903+380) – у функцији везе аутопута са јужним и југозападним делом подручја општине и општинским центром Владичин Хан (са јужним делом насеља у коме је планирана изградња регионалне индустријске зоне, робно-транспортног центра и теретне железничке станице, са значајним уделом теретног транзитног саобраћаја) преко (укрштања) постојећег државног пута ДП IIБ реда бр. 441 (P-124.а); са јужним делом подручја општине и насељеним местом Вучје, преко постојећег државног пута ДП IIБ реда бр. 436 (P-124); са југоисточним делом подручја општине Владичин Хан и југозападним делом подручја општине и општинским центром Сурдулица преко (укрштања) постојећег државног пута ДП IIБ реда бр. 441 (P-124.а), као и туристичким центром „Власина“; (плански хоризонт условљен реализацијом регионалне индустријске зоне);

(12) планирана петља „Врањска Бања“ (око km 916+700) – у функцији везе постојећег државног пута ДП IIБ реда бр. 443 (P-239) и Криве Феје, као и везе Врањске Бање, националног и перспективно међународног значаја и примарне туристичке дестинације Власина и Крајиште; (плански хоризонт условљен реализацијом неизграђене деонице ДП IIБ реда бр. 442 (P-239) и

активирањем туристичког простора Бесна Кобила у оквиру наведене туристичке дестинације);

(13) планирана петља „Врање“ (око km 920+313) – у функцији везе града Врања и постојећег ДП IIA реда бр. 227 (P-223) и северозападним делом подручја града Врања;

(14) планирана петља „Бујановац 1“ (око km 933+827) – у функцији везе аутопута са јужним делом подручја града Врања, западним и источним делом подручја општине Бујановац, Манастиром Св. Прохор Пчињски и границом Републике Македоније и јужним делом примарне туристичке дестинације Власина и Крајиште (Бесна Кобила – Дукат), преко (укрштања) постојећих државних путева IIA реда бр. 233 (P-125.а и P-125.б);

(15) планирана петља „Бујановац 2“ (око km 937+433) – јужно од центра општине Бујановац, у функцији везе аутопута са јужним делом подручја општине и општинским центром Бујановац и са државним путем IБ реда бр. 41 (M-25.3) за Косово и Метохију (Гњилане – Бујановац), уз обезбеђење попречне везе државног пута IБ реда бр. 41 (M-25.3) са државним путем IБ реда бр. 44 (M-1);

(16) петља „Прешево“ (km 958+000, у изградњи) – у функцији повезивања општинског центра Прешева и осталих насеља у општини, као и везе државног пута IБ реда бр. 42 (M-25.2) са аутопутем.

Стационаже за планиране петље аутопута дате су оријентационо и биће ближе дефинисане кроз примену Просторног плана.

2.1.2. Денивелисана укрштања

Денивелисаним укрштањима обезбеђује се квалитетно повезивање и проходност локалне саобраћајне мреже на подручју Инфраструктурног коридора путем пропуста изнад или испод аутопута E-75.

Размештај постојећих денивелисаних укрштања (дат у наредном ставу), као и предлог планираних денивелисаних укрштања утврдиће се кроз примену Просторног плана у складу с поштовањем следећих критеријума:

1) задржавањем постојећих траса свих јавних општинских путева и њиховог денивелисаног укрштања са аутопутем;

2) обезбеђењем денивелисаног укрштања за све некатегорисане општинске путеве (атарске путеве – пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 500 m, у ком случају се обезбеђује изградња деонице некатегорисаног општинског пута дуж ограде аутопута до погодног места за укрштање;

3) обезбеђењем, уколико је то потребно, бар једног денивелисаног укрштања за подручје једне катастарске општине чију територију пресеца аутопут;

4) размештајем денивелисаних укрштања јавних и некатегорисаних општинских путева са аутопутем обезбедиће се удаљеност суседних укрштања која је већа од 2 km, а мања од 4 km;

5) на отвореном простору, по правилу, предност ће имати надвожњаци, а у насељима подвожњаци, док ће остали надземни водови (водопривредни, енергетски и др) бити проведени испод трасе у случају да то диктирају локални услови (структура тла, рељеф итд) и у случају да је наведено техничко решење прихватљиво за субјекат, у чијој је надлежности надземни вод;

6) димензионисање надвожњака или подвожњака омогућиће пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације) за двосмерни саобраћај, уз минималну висину подвожњака 4,5 m и ширину 6 m;

7) пропусти – мостови (за премошћавање водотока, сувих долина и депресија) предвидеће се као вишенаменски, са могућношћу коришћења за колски и пешачки саобраћај или пролаз ниске дивљачи;

8) инсталације и водови, који су положени уз аутопут и пругу, сместиће се ван ограђеног путног или пружног појаса, а уколико не постоји адекватно решење за њихово измештање, инсталацијама и водовима обезбедиће се посебне мере приступа и заштите.

Денивелисана укрштања (прелази преко/испод) аутопута су:

деоница: Трупале–Печењевце

1.	Пролаз испод аутопута, подвожњак (пруга)	km 813+164,90
2.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (локални пут: Поповац–Трупале)	km 814+500,00
3.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (локални пут: Ниш – индустријска зона)	km 815+300,00
4.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (пут Ново Село–Лалинци)	km 816+738,00
5.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (веза са ДП ИБ реда бр. 35 (М-25))	km 817+621,00
6.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	km 818+940,00
7.	Пролаз испод аутопута, мост, река Јужна Морава	km 819+578,00
8.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, локални пут	km 822+360,00

9.	Пролаз испод аутопута, мост, река Крајевачка река	km 822+518,00
10.	Пролаз испод аутопута, подвожњак (локални пут Батушница–Балајнац)	km 822+760,00
11.	Пролаз испод аутопута, подвожњак (атарски пут)	km 824+670,00
12.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (атарски пут)	km 825+731,00
13.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (атарски пут)	km 826+875,58
14.	Пролаз испод аутопута, подвожњак (атарски пут)	km 828+425,00
15.	Пролаз испод аутопута, подвожњак (ДП реда ИА бр. 158 (Р-214), Дољевац–Малошиште)	km 828+840,50
16.	Пролаз испод аутопута, подвожњак (општина Дољевац)	km 828+856,75
17.	Прелаз преко аутопута, мост	km 829+510,00
18.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (атарски пут)	km 830+570,00
19.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (атарски пут)	km 831+750,00
20.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (локални пут Морава–Пуковац)	km 834+895,60
21.	Пролаз испод аутопута, подвожњак (локални пут Морава–Брестовац)	km 837+070,00
22.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (локални пут Липовица–Морава)	km 839+861,43
23.	Прелаз преко аутопута, надвожњак (атарски пут)	km 842+726,94
24.	Прелаз преко аутопута, надвожњак за пешаке	km 844+700,00
	<i>деоница: Печењевце–Грабовница</i>	

25.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, локални пут Печењевце–Брејановце	km 845+027,92
26.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, атарски пут у К.О. Брејановце	km 845+871,90
27.	Прелаз преко аутопута, надвожњак „Мало Живково“	km 846+100,00
28.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, локални пут Живково– Доња Лакошница	km 846+893,02
29.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, локални пут Богојевце–Лакошница	km 848+944,15
30.	Пролаз испод аутопута, мост	km 849+450,00
31.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, локални пут Дршевац – мост Злокућане	km 850+338,63
32.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, атарски пут за Навалин	km 851+075,00
33.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, локални пут Лесковац–Грајевце	km 852+416,32
34.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, локални пут Кумарево–Јелашница	km 853+855,44
35.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, локални пут Манојловце–Доња Слатина	km 856+221,00
36.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, атарски пут за Манојловац	km 857+225,00
37.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, атарски пут за Доње Крајинце	km 858+541,00
38.	Пролаз испод аутопута, мост	km 859+750,00

39.	Прелаз преко аутопута (надвожњак), локални пут Номаница – будући мотел	km 860+425,00
40.	Прелаз преко аутопута (надвожњак), локални пут Губеревац–Добротин	km 864+175,00
	<i>деоница: Грабовница–Грделица</i>	
41.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	km 866+288,00
42.	Прелаз преко аутопута, надвожњак	km 866+806,00
43.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	km 867+693,00
44.	Пролаз испод аутопута, подвожњак (пруга)	око km 868+000,00
45.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 868+120,00
46.	Прелаз преко аутопута, мост	око km 869+050,00
47.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 869+500,00
48.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 870+900,00
49.	Прелаз преко аутопута, надвожњак	око km 872+200,00
50.	Прелаз преко аутопута, надвожњак	око km 872+750,00
51.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 873+360,00
	<i>деоница: Грделица–Владичин Хан</i>	
52.	Пролаз испод аутопута, мост, река Јужна Морава	око km 874+256,00
53.	Пролаз испод аутопута, мост, река Јужна Морава	око km 875+422,00
54.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 876+302,00
55.	Пролаз испод аутопута, мост, река Јужна Морава	око km 877+150,00
56.	Пролаз испод аутопута, мост, Полојска река	око km 877+380,00
57.	Пролаз испод аутопута, мост, река Јужна Морава	око km 878+394,00
58.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 879+480,00

59.	Пролаз испод аутопута, мост, река Јужна Морава, К.О. Предејане	око km 881+153,00
60.	Пролаз испод аутопута, мост, река Јужна Морава	око km 883+099,00
61.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 883+579,00
62.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 884+960,00
63.	Пролаз испод аутопута, мост, Царичин поток	око km 885+450,00
64.	Пролаз испод аутопута, мост, Трговиште-Џеп	око km 889+600,00
	<i>деоница: Владичин Хан – Бујановац</i>	
65.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, К.О. Полон	око km 900+148,00
66.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, пут за Декутинце	око km 901+144,59
67.	Пролаз испод аутопута, мост, Декутинска река	око km 901+743,75
68.	Прелаз преко аутопута, надвожњак	око km 902+620,00
69.	Пролаз испод аутопута, мост, река Јелашница	око km 903+081,54
70.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 903+294,00
71.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 903+639,10
72.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, К.О. Грамађе	око km 904+524,30
73.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 905+726,90
74.	Пролаз испод аутопута, мост, Врбовска река	око km 906+268,00
75.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 906+911,55
76.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 907+222,05
77.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 908+431,40
78.	Пролаз испод аутопута, мост „Усовчина“	око km 908+955,32

79.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 909+645,90
80.	Пролаз испод аутопута, мост „Превалац“	око km 910+338,30
81.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 911+786,00
82.	Пролаз испод аутопута, мост, Корбевачка река 1	око km 912+042,00
83.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, пруга Београд–Скопље	око km 912+275,00
84.	Пролаз испод аутопута, мост, Корбевачка река 2	око km 912+493,00
85.	Пролаз испод аутопута, мост „Јужна Морава“	око km 913+063,00
86.	Прелаз преко аутопута, надвожњак „Мазараћ“	око km 913+356,60
87.	Пролаз испод аутопута, мост, Моштаничка река	око km 915+407,00
88.	Пролаз испод аутопута, мост „Бресничка река“	око km 916+028,00
89.	Пролаз испод аутопута, мост „Врањска Бања“	око km 916+496,00
90.	Пролаз испод аутопута, мост „Ранутовачки поток“	око km 917+576,00
91.	Пролаз испод аутопута, мост „Чивлак“	око km 918+535,00
92.	Пролаз испод аутопута, мост, Суводолски поток	око km 919+103,00
93.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, пруга Београд–Скопље	око km 919+690,00
94.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, пруга	око km 922+800,00
95.	Пролаз испод аутопута, мост, регулација Врањске реке	око km 923+137,00

96.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, ДП реда ИА бр. 227 (P-223)	око km 923+425,00
97.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, Рибински поток	око km 925+220,00
98.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, К.О. Рибнице	око km 925+279,00
99.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, К.О. Доњи Нерадовац	око km 926+599,00
100.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 926+985,00
101.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, ДП реда ИА бр. 158 (P-214), К.О. Доњи Нерадовац	око km 927+741,00
102.	Пролаз испод аутопута, мост, Павловачка река	око km 928+758,00
103.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 929+309,00
104.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 929+535,00
105.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, ДП реда ИА бр. 233 (P-125)	око km 931+728,00
106.	Пролаз испод аутопута, мост, Давидовачка река	око km 932+009,00
107.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 932+916,00
108.	Прелаз преко аутопута, надвожњак	око km 933+945,00
109.	Пролаз испод аутопута, мост „Врело“	око km 934+122,00
110.	Пролаз испод аутопута, вијадукт „Јужна Морава“	око km 934+816,00
111.	Пролаз испод аутопута, мост, Богдановачка река	око km 936+301,00
112.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 936+792,00
113.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, Турски до	око km 937+051,00
114.	Прелаз преко аутопута, надвожњак	око km 937+956,00

115.	Пролаз испод аутопута, мост, Бујановачка река	око km 938+032,00
116.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 938+871,00
117.	Пролаз испод аутопута, мост, река Моравица	око km 939+481,00
118.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, постојећи пут	око km 939+993,00
119.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 940+403,00
120.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 941+096,00
121.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 941+249,00
	<i>деоница: Бујановац – граница Републике Македоније</i>	
122.	Пролаз испод аутопута, мост, К.О. Боровац	око km 943+484,00
123.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 943+736,00
124.	Пролаз испод аутопута, подвожњак за Рајинце	око km 946+868,00
125.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 947+382,00
126.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 947+980,00
127.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 948+267,00
128.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 949+050,00
129.	Пролаз испод аутопута, мост	око km 950+370,00
130.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, ка Биљачи	око km 951+426,00
131.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 951+636,00
132.	Прелаз преко аутопута, надвожњак	око km 952+500,00
133.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, за Букаревац	око km 952+650,00
134.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, за Жујинце	око km 954+380,00
135.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, за Рељан	око km 956+220,00

136.	Прелаз преко аутопута, надвожњак, за Маминце	око km 959+440,00
137.	Пролаз испод аутопута, подвожњак	око km 960+605,00
138.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, за Миратовац	око km 962+100,00
139.	Пролаз испод аутопута, подвожњак, К.О. Миратовац	око km 962+520,00

2.1.3. Паралелни алтернативни путни правци

1) Алтернативни путни правци

Основне функције алтернативног путног правца аутопута Е-75 су:

- обезбеђење алтернативног саобраћајног правца север-југ у Инфраструктурном коридору, ради омогућавања обављања дела саобраћаја на овом правцу без наплате путарине;
- пријем саобраћаја са попречних путних праваца и усмеравање на аутопут преко најближих петљи;
- повезивање државних путева II реда и општинских путева и задовољење локалних саобраћајних потреба у Инфраструктурном коридору.

Полазећи од основних функција, положај коридора алтернативног путног правца утврђен је применом следећих критеријума: (а) да се налази у близини коридора аутопута и (б) да повезује градске и општинске центре и већа насеља у окружењу коридора.

Коридор алтернативног путног правца пружаће се паралелно коридору аутопута са деоницама са леве и десне стране, чије ће се функционално повезивање остварити државним путем IB реда бр. 44 (M-1) (деоницама које нису обухваћене планираном трасом аутопута) и државним путем IIA реда бр. 158 (P-214) (који ће у значајној мери преузети досадашње функције ДП IA реда бр. 1 (M-1) у опслуживању и повезивању државних путева II реда и општинских путева), петљама и денивелисаним укрштањима, и то:

(1) на подручју града Ниша поклапаће се са постојећом трасом државног пута IIA реда бр. 158 (P-214) (који је већим делом градска саобраћајница), а од Великог Села до Дољевца ће се уклапати у трасу ранијег ДП IA реда бр. 1 (M-1) (који је изградњом аутопута постао локални пут), затим ће наставити трасом ДП IIA реда бр. 158 (P-214) до Печењеваца;

(2) од Печењеваца до Грабовнице поклапаће се са трасом садашњег државног пута IA реда бр. 1 (M-1), који изградњом обилазнице око Лесковца постаје локални пут и главна градска саобраћајница кроз регионални центар;

(3) од Грабовнице до насеља Владичин Хан користиће трасу постојећег државног пута IB реда бр. 44 (M-1), а у насељу Владичин Хан пролазиће кроз општински центар као главна градска саобраћајница;

(4) од Владичиног Хана до Врања пружаће се постојећом трасом државног пута IIA реда бр. 158 (P-214) и пролазити кроз насеља Репинце, Лепеница, Прибој, Мазараћ и Бресница, док ће кроз регионални центар Врање пролазити као градска саобраћајница;

(5) од Врања до Бујановца задржаће трасу постојећег државног пута IIA реда бр. 158 (P-214), после обиласка општинског центра Бујановца пролазиће кроз насеља Левосоје и Самољица, уклапајући се на трасу аутопута код петље „Прешево“ и са државним путем IB реда бр. 42 (M-25.2) Прешево–Гњилане.

2) Паралелне сервисне саобраћајнице

Основне функције паралелних сервисних саобраћајница аутопута E-75 су:

(1) обезбеђење паралелне сервисне саобраћајнице на деоницама коридора аутопута на прилазу и грађевинском подручју насеља и градова;

(2) пријем саобраћаја с паралелних сервисних магацинских, трговинско-угоститељских и спортско-рекреативних садржаја (услужних центара) поред аутопута и усмеравање на аутопут.

Положај трасе и правила градње сервисних саобраћајница утврђиваће се одговарајућим урбанистичким планом за насељено место, односно применом просторног плана јединице локалне самоуправе. Овим просторним планом су дефинисана усмеравајућа правила уз поштовање критеријума прикључења сервисних саобраћајница на аутопут на петљама.

Изузетно од критеријума из претходног става, на деоници аутопута од петље „Прешево“ до границе са Републиком Македонијом, сервисне саобраћајнице се могу прикључивати на аутопут уливним и изливним тракама у нивоу, и то од петље „Прешево“ до бензинске станице „Чукарка 1“ и „Чукарка 2“.*

*Службени гласник РС, број 127/2014

2.2. План веза пруге за велике брзине E-85 са окружењем

Везе пруге за велике брзине E-85 са окружењем обезбедиће се:

1) Железничким станицама и стајалиштима – на двоколосечној прузи за возове великих брзина планирано је 13 железничких станица, и то: 7 на постојећим локацијама, које су економски и функционално оправдане, уз обезбеђење реконструкције и вишег степена модернизације постојећих станица (на основу анализе саобраћајно-економске студије); а 6 на новим локацијама.

Коначни број и локације железничких станица и стајалишта биће ближе дефинисани разрадом планских решења на нивоу регулационог плана, применом следећих критеријума у вези са положајем локација:

- (1) да омогућава квалитетно повезивање са магистралним, регионалним и/или локалним путним саобраћајницама;
- (2) да омогућава квалитетно повезивање са најближим регионалним, градским и/или општинским центром, односно најближим насељем, и
- (3) положај локације у регионалном, градском и/или општинском центру омогућава непосредну везу са главним градским саобраћајницама и аутобуским терминалом и располаже потребним простором за паркирање путничких возила.

Планиране железничке станице на постојећим и новим локацијама задовољиће следеће технолошко-техничке услове:

- (1) све станице ће бити отворене за рад са путницима, те ће имати савремено уређен путнички терминал, који је приступачан и добро повезан са друмским саобраћајницама;
- (2) путнички терминал имаће основни садржај: станични трг са пешачком зоном, паркинзима за путничке аутомобиле и такси возила; паркиралиште за бицикле и стајалишта за аутобусе; реновирану постојећу или нову станичну путничку зграду са потребним трговинским и угоститељским објектима за пружање услуга путницима, пероне за лакши и безбеднији улазак у воз и излазак из воза и потходник за прилаз путника перонима ван нивоа колосека, који истовремено омогућава и пешачку комуникацију простора са обе стране пруге;
- (3) ширина потходника за пролаз путника биће димензионисана према очекиваном броју путника, с тим да су улази у потходник и степеништа наткривени;
- (4) робни терминали у железничким станицама отвореним за робни рад са колском робом, по правилу, биће лоцирани у близини радне зоне и удаљени од зона намењених становању, с тим да ће се магацини денчане робе у станицама отвореним за рад са денчаном робом налазити у оквиру робних терминала, а друмске саобраћајнице за прилаз робним терминалима и утоварно-истоварне површине бити савремено обрађене и терминали опремљени потребном претоварном механизацијом;
- (5) станице у којима се обавља робни рад имаће извлачњак и манипулативне колосеке тако постављене да се манипулације са колима могу обавити без маневарских вожњи на отвореној прузи;
- (6) број и дужина колосека у станици биће прилагођени новим технолошким задацима железничке станице;

(7) станице на прузи за велике брзине у којима се очекује претицање или заустављање теретних возова имаће колосеке за претицање дужине 750 m, са путем претрчавања од 200 m;

(8) дужина перона у станицама у којима се заустављају међународни и домаћи даљински возови износиће 400 m; у овим станицама предвиђена је и манипулација поштом и експресном робом, тако да ће перони бити повезани са експресним магацином, односно поштом, посебним потходником са рампама или лифтовима;

(9) у осталим станицама, у којима се заустављају само локални путнички возови, дужина перона износиће 220 m; с тим да ће се станице уклапати у урбанистичке захтеве насеља, ради остваривања што присније везе железнице са корисницима њених услуга, и

(10) проширење постојећих прикључака или изградња нових и њихово прикључивање на водоводну мрежу, канализацију, електромрежу и јавну ПТТ мрежу, као и одвођење површинских отпадних вода, извршиће се у сарадњи и уз сагласност надлежних комуналних предузећа;

2) Денивелисаним укрштањима – постојећих и планираних друмских саобраћајница, водених и других токова и осталих инфраструктурних система са пругом за велике брзине, чији ће се положај утврдити разрадом планских решења на нивоу регулационог плана применом следећих критеријума:

(1) обезбеђењем денивелисаног укрштања са пругом за све постојеће и планиране саобраћајнице магистралног и регионалног значаја, а за путеве локалног значаја зависно од обима саобраћаја, мреже и значаја насеља која локални пут повезује;

(2) број денивелисаних укрштања са пругом за локалне и атарске путеве свешће се на рационалан обим, изградњом паралелних путева уз ограду пруге до денивелисаних прелаза, истих техничких квалитета као постојећи пут, и

(3) размештај денивелисаних укрштања засниваће се на принципу да је минимална удаљеност два суседна укрштања на отвореној прузи 2,5 km, а највећа удаљеност 4 km, изузетно и 5 km.

Код утврђивања врсте, намене и димензионисања денивелисаних укрштања испоштоваће се следећи основни услови:

(1) на отвореној прузи, по правилу, предност ће имати надвожњаци, у насељима подвожњаци, док ће остали надземни водови (водопривредни, енергетски и други) бити проведени испод пруге;

(2) код димензионисања надвожњака или подвожњака испитаће се могућност њиховог двонаменског коришћења (за пролазак пољопривредне механизације и сл.), и

(3) инсталације и водови, који су положени уз пругу, сместиће се ван ограђеног пружног појаса, а уколико не постоји адекватно решење за њихово измештање, инсталацијама и водовима обезбедиће се посебне мере приступа и заштите.

2.3. План веза магистралног оптичког кабла са окружењем

У циљу обезбеђења приступачности телекомуникационих услуга свим заинтересованим корисницима, везе са магистралним оптичким каблом ће се остварити преко чворних аутоматских централа и аутоматских телефонских централа. На правцу Ниш–Лесковац–Врање–граница Републике Македоније, магистралним оптичким каблом повезаће се транзитна аутоматска централа „Ниш“ са међународном аутоматском централом „Скопље“, главне аутоматске централе „Лесковац“ и „Врање“ и већи број чворних и главних аутоматских телефонских централа, и то:

1) на деоници Ниш–Лесковац стварају се могућности за повезивање чворне аутоматске централе „Дољевац“ и, преко привода, крајње аутоматске телефонске централе „Белотинац“, „Малошиште“, „Клисура“, „Пуковац“, „Брестовац“, „Запљанска“, „Топионица“, „Разгојна“, „Печењевце“, „Прибој“ и „Богојевце“;

2) на деоници Лесковац–Врање стварају се могућности за повезивање чворне аутоматске телефонске централе „Власотинце“, „Грделица“, „Предејане“, „Црна Трава“ и „Владичин Хан“ и, преко привода, крајње аутоматске телефонске централе „Сува Морава“, „Стубал“, „Корбевац“, „Врањска Бања“ и „Пресница“, и

3) на деоници Врање–граница Републике Македоније стварају се могућности за повезивање чворне аутоматске телефонске централе „Бујановац“ и „Прешево“ и, преко привода, крајње аутоматске телефонске централе „Нерадовац“, „Ратаје“, „Ристовац“, „Вртогош“, „Кленике“, „Трговиште“, „Биљача“, „Рајинац“ и „Рељан“.

Оптичке водове треба предвидети и за потребе реализације мрежа појединих компанија као што су Електропривреда, путна привреда, нафтна индустрија, КДС оператери, интернет провајдери и др. Такође треба предвидети водове и за компаније које ће се на телекомуникационом тржишту појавити као даваоци услуга, по истеку ексклузивитета Телеком-а Србије.

2.4. План веза разводног гасовода са окружењем

Везе разводног гасовода са конзумним подручјем оствариваће се:

1) главним мерно-регулационим станицама (ГМРС) у којима се регулише радни притисак природног гаса са 50 на 12 бара. Локације ГМРС утврдиће се

разрадом планских решења на нивоу регулационог плана применом следећих критеријума:

(1) да су ван насељених места и индустријских зона, а поред локалних путева којима се омогућава непосредни приступ станицама и напајање на електро и ТТ мрежу;

(2) минимално сигурносно растојање према другим наменама, становању или радним зонама, је 15 m за капацитете станица до 30000 м³/X, односно до 25 m за капацитете станица преко 30000 м³/X, када су станице у објектима од чврстог материјала (зидани објекти);

(3) највеће сигурносно растојање од станица и трафостаница, железничких пруга и аутопута је 30 m, и

2) сервисним пунктовима-пумпама са компримованим природним гасом – за погон путничких возила и аутобуса (убудуће и ради међународног ранга аутопута), које ће се снабдевати преко гасовода високог или средњег радног притиска или преко градских гасовода; предвиђене су у насељима и пунктовима: Ниш, Лесковац, Предејане, Врање и Прешево, на међусобним растојањима од 25 до 50 km, на локацијама које могу бити уз планиране путне садржаје, сервисне пунктове, бензинске пумпе и сл.

Глава V.

ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, ПРИРОДНИХ И НЕПОКРЕТНИХ КУЛТУРНИХ ДОБАРА

1. Утицај инфраструктурног коридора на животну средину, природна и непокретна културна добра

Локалитети евидентираних природних и непокретних културних добара не налазе се у планираним коридорима аутопута и пруге за велике брзине. Евентуално угрожавање културног наслеђа могућно је у фази изградње тих објеката, приликом ископа материјала.

Промене морфолошких, хидрогеолошких и пејзажних карактеристика простора нарочито ће бити изражене на деоницама у којима се инфраструктурне трасе воде у релативно уском снопу, као на пример у Грделичкој клисури, док ће на простору дуж коридора доћи до сепарације и фрагментације природних станишта, ограничавања и преусмеравања токова кретања животиња.

Доминантни су утицаји аутопута, путева и пруга (и пловног канала) на животну средину, због веома великог обима радова, заузимања већих површина земљишта и ефеката који се манифестују у њиховој експлоатацији, нарочито аутопута и пруге за велике брзине.

Инцидентно загађивање земљишта биће присутно у изградњи свих система. У току експлоатације биће доминантно код аутопута, услед таложења загађујућих материја из издувних гасова возила и, у мањој мери, код пруге за велике брзине. Опасности од расипања горива и мазива при саобраћајним несрећама и повећан ризик од испуштања и разливања отровних материја приликом транспорта аутопутем, могу бити изложена изворишта водоснабдевања и акумулације подземних вода које се налазе у непосредном појасу заштите коридора на подручју Лесковца, између Владичиног Хана и Враћа и око Бујановца и Прешева.

Кумулативни ефекти услед суперпонирања буке могу се очекивати у подручјума у непосредној близини аутопута и пруге за велике брзине, у првом реду на подручју градског центра Владичин Хан и 27 мањих насеља и села.

Утицај загађивања ваздуха од моторних возила на аутопуту неће бити значајан за ниво имисије загађујућих материја, док на појединим деоницама аутопута (у тунелима, усецима и Грделичкој клисури) ниво аерозагађења може бити значајан и штетан за биљни и животињски свет чија су станишта у непосредној близини аутопута.

Овим просторним планом, на основу претходне анализе утицаја на животну средину, утврђују се зоне утицаја на животну средину и ширина заштитних појаса од буке за планиране магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору, које су дате у следећој табели:

Табела 1:

Ред. број	Инфраструктурни систем	Зона утицаја буке – растојање од ивице коловоза (м)	Ширина заштитног појаса од буке (м)
1.	Аутопут*	180+ 180 – ниво буке до 65 дБ(А) 300+ 300 – ниво буке до 60 дБ(А) 700+ 700 – ниво буке до 50 дБ(А)	300+300

2.	Пруга за велике брзине	100+ 100, уз мере заштите	125 +125
3.	Оптички кабл	–	5 + 5
4.	Пловни пут	–	150+150
5.	Гасовод	–	50 + 50

* Извор: Аутопут Е-75, Генерални пројект, Студија заштите животне средине – претходна анализа утицаја, Завод за просторно и урбанистичко планирање из Ниша, 1994.

2. Смернице за заштиту животне средине, природних и непокретних културних добара

Утврђују се смернице за заштиту животне средине, природних и непокретних културних добара које ће се примењивати у даљој разради Просторног плана на нивоу регулационог плана, у урбанистичким плановима и техничкој документацији за утврђивање траса планираних магистралних инфраструктурних система, и то:

1) поштоваће се прописани режими заштите изворишта (подземних и површинских) водоснабдевања и предвидети све неопходне мере заштите вода и земљишта од загађивања у нормалним и акцидентним ситуацијама, а посебно:

(1) у зонама непосредне заштите изворишта водоснабдевања обезбедиће се потпуна изолација попречног профила аутопута од подлоге, ради спречавања загађивања водоносног слоја;

(2) на попречном профилу аутопута обезбедиће се обостране одбојне ограде ради задржавања возила на путу у случају несреће; обострани ивичњаци дуж ивичних трака за каналисано прикупљање и одвођење загађених атмосферских вода са коловозне површине, пречишћавање прикупљених атмосферских вода од суспендованих чврстих честица уља, горива и других сталожених загађења, пре упуштања у реципијент; хумусирање косине насипа слојем најмање дебљине од 40 см; озелењавање и пожбуњавање хумусних косина аутохтоним биљним врстама ради учвршћивања тла и смањења ерозије, и

(3) обезбеђење контролисаног одводњавања трупа пруге за велике брзине и његове заштите од плављења изазваног неадекватним радом мелиоративних канала;

2) у подручјима са изграђеним стамбеним, пословним и/или привредним објектима на којима се очекује ниво буке од аутопута и пруге за велике

брзине изнад прописаних граничних вредности, обезбедиће се техничке мере заштите у облику звучних баријера;

3) обезбеђење заштите насеља од емисије загађујућих материја од аутопута и пруге за велике брзине заштитним зеленим (шумским) појасима формираним од више аутохтоних биљних врста;

4) обезбеђење заштите природних станишта ретких животињских врста, а посебно влажних/мочварних станишта дуж Јужне Мораве, у првом реду код Прешева, код утврђивања положаја траса и објеката планираних инфраструктурних система;

5) обезбеђењем подвожњака на аутопуту и прузи за велике брзине за животиње („еколошких коридора“) на растојањима која ће се утврдити на основу анализа популације и потребног нивоа комуникације животињских врста;

6) обезбеђење уклапања траса и објеката планираних инфраструктурних система (посебно аутопута и пруге) у пејзаж према пропозицијама утврђеним овим просторним планом (поглавље 6.6. стр. 45), а посебно код обликовања потпорних и заштитних конструкција, мостова, тунела и косина насипа и усека;

7) пројектима организације градилишта за магистралне инфраструктурне системе дефинисаће се локације паркинга, путева за тешку механизацију, позајмишта и депонија грађевинског и материјала из ископа, применом следећих принципа: (а) да локације не могу бити у близини заштићених зона, и (б) да се уништавање вегетације, а нарочито шумског покривача, сведе на најмању могућу меру, уз обезбеђење обнове оштећених површина земљишта и аутентичних пејзажа по завршетку радова; док ће се избор локација за постројења за производњу асфалтних мешавина и дробљење камена, складишта погонског горива и нискоексплозивних средстава заснивати на анализи њиховог утицаја на животну средину;

8) у току извођења радова на изградњи планираних магистралних инфраструктурних система извођач радова ће обезбедити: (а) у заштићеној околини непокретног културног добра присуство надлежне службе заштите; и (б) уколико се у току радова наиђе на археолошко налазиште или археолошке елементе, да се одмах прекину радови и о налазу извести надлежна служба заштите споменика културе, као и да се предузму мере заштите налаза од уништавања или оштећења и очувања на месту и у положају у коме је откривен, и

9) по завршетку изградње сваког планираног инфраструктурног система у коридору надлежна посебна организација или јавно предузеће обезбедиће мониторинг систем животне средине у току експлоатације тог система.

ОРГАНИЗАЦИЈА, УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА (Реферална карта II и III)

1. Могућности и циљеви коришћења пољопривредног и шумског земљишта

Основни циљеви коришћења и заштите пољопривредног и шумског земљишта су:

- 1) усклађивање коришћења земљишта са природним и створеним вредностима;
- 2) побољшање бонитетних својстава расположивог земљишта, на рачун земљишта које се искључује из примарне производње, и
- 3) очување земљишних површина за потребе будућег развоја, а у првом реду спречавање нерационалног коришћења земљишта, које подстиче његову деградацију и уништавање.

Промене у структури коришћења земљишта у коридору, односе се на површине око Јужне Мораве које су под ливадама, њивама и другим културама у влажним равнинама. Из пољопривредне производње искључују се земљишта у заштитним појасима инфраструктурних коридора, а за потребе подизања шумског заштитног појаса.

Планирано је смањење пољопривредних површина за 1,2% и шумских површина за 0,2% у укупној површини подручја Инфраструктурног коридора, које се преводе у категорију „осталих намена“. Ове површине ће учествовати са 16,6 km² у површини земљишта које се ангажује за аутопут и пругу. Није предвиђена промена структуре коришћења земљишта за нове површине за пловни пут, за које ће се дефинитивна опредељења утврдити после хоризонта овог просторног плана, као ни за површине оних система који не захтевају трајно искључивање земљишта из примарне продукције (оптички кабл и гасовод).

1.1. Мере побољшања и заштите производног потенцијала земљишта

На основу оцене продуктивности земљишта и услова за развој пољопривреде у оквиру пољопривредне макрорејонизације утврђене Просторним планом Републике Србије, приоритети побољшања и заштите производног потенцијала земљишта су:

- 1) обнављање и интензивирање пољопривредне производње у котлинама – у првом реду, активирање подручја која имају традицију у производњи појединих врста поврћа, као и мањих површина где се могу постићи интензивни засади воћа;

2) промена структуре усева – повећање учешћа повртног, индустријског и крмног биља на рачун житарица;

3) боље коришћење потенцијала ливада и пашњака – за успостављање оптималног односа између биљне и сточарске производње, и

4) спречавање ерозије, као фактора угрожавања и уништавања земљишта.

Изградњом Инфраструктурног коридора умањиће се пољопривредне површине, те је неопходно изналажење нових модалитета у организацији примарне пољопривредне производње у три основне просторне целине: алувијалној равни Јужне Мораве, котлинском и планинском побрђу.

За реализацију планских задатака на интензивирању коришћења постојећих и потенцијалних површина пољопривредног и шумског земљишта примениће се следеће мере:

1) наводњавање земљишта у котлинама, која према педолошким карактеристикама имају потенцијал за интензивнију пољопривредну производњу; с тим да се систем за наводњавање планира и пројектује обједињено за подручја свих општина у Инфраструктурном коридору, док се извођење и експлоатација могу одвијати фазно или парцијално за подручја (или делове подручја) појединих општина;

2) санирање појава јаке и ексцесивне ерозије и спречавање појава клизишта на простору Грделичке клисуре и клисурастих долина саставница и притока Јужне Мораве (Биначке Мораве и Моравице, Врањске реке, Бањштице, Криве реке, Власине са Лужницом, Ветернице, Јабланице, Пусте реке, Топлице и др.) применом антиерозивних мера: мелиорацијом ливада и пашњака и враћањем деградираног земљишта природној намени; пошумљавањем и подизањем ваншумског зеленила; затрављивањем ораница на брежуљкастим и брдовитим теренима, посебно земљишта из пете и слабијих катастарских класа, и

3) очување мреже атарских путева обезбеђењем алтернативних праваца дуж аутопута и железничке пруге и рационалним бројем укрштања са овим инфраструктурним системима; комасацијом дела пољопривредних површина које ће се утврдити основама заштите, коришћења и уређења земљишта за обухваћене општине.

Друга група мера односи се на организовање виших нивоа прераде и финалне производње, као и активнији маркетиншки приступ у пласману пољопривредних/прехрамбених производа, како би се искористили новостворени услови побољшаног положаја према тржишту. На значају ће добити следеће активности:

1) боље коришћење постојећих прерађивачких капацитета и укључивање ширег простора у њихову сировинску основу;

2) побољшање организације откупа пољопривредних производа, и

3) пласман производа у оквиру предвиђених услужних, сервисних и туристичких садржаја.

У односу на постојећу праксу да је већина газдинстава на подручју Просторног плана оријентисана на задовољење сопствених потреба, стратешко опредељење ка вишим нивоима прераде и финализације пољопривредне производње налаже да се пољопривреда овог подручја усмерава као сировинска база за прехранбену индустрију. У томе ће значајну улогу имати боље организовање откупне мреже, са нагласком на чвршћој повезаности између пољопривредних газдинстава, предузећа која се баве откупом, предузећа за прераду и трговинских предузећа.

Други правац у подстицању тржишних услова привређивања је оснивање малих фабрика у сеоским домаћинствима, од стране већих предузећа прехранбене индустрије, које ће уједно бити и гарант квалитета производа, а пласман обезбедити у оквиру предвиђених пратећих туристичких, услужних и других садржаја. За реализовање ових активности неопходне су мере аграрне политике, пре свега у погледу паритета пољопривредних производа, упоредо са мерама којима се утиче на рационалније коришћење укупног пољопривредног потенцијала подручја Јужне Србије.

2. Мере заштите од вода, коришћења вода и заштите вода

У циљу задовољавања водопривредних интереса на подручју Просторног плана предузимаће се следеће мере:

- 1) приоритет у коришћењу вода има планска рационализација потрошње;
- 2) испуштена вода корисника у реципијент квалитетом ће одговарати важећим прописима;
- 3) приоритет у расподели вода имаће: гарантовани минимуми, снабдевање становништва водом за пиће, наводњавање, пловни пут, енергетика, рекреација, снабдевање индустрије водом, рибњаци;
- 4) залихе подземних вода, које су обновљиве, користеће се за снабдевање становништва водом за пиће и наводњавање, при чему водоснабдевање има приоритет;
- 5) подручја на којима се налазе изворишта подземних и површинске воде, која се могу користити или се користе за снабдевање водом за пиће, морају бити под посебном заштитом од намерних или случајних загађивања и других утицаја од магистралних инфраструктурних система у коридору;
- 6) техничка документација за магистралне инфраструктурне системе обавезно ће садржати пројекат заштите од ерозије и седиментације у току

грађења објекта, које одобрава и реализацију контролише надлежна водопривредна организација, и

7) заштита од поплава обезбедиће се планским и техничким мерама. Мерадавне велике воде за заштитне насипе одређиваће се према значају простора и објекта који се штите, и то према следећој табели:

Табела 2.

Категорија заштите	Мерадавна рачунска вода (за година)
Подручје са преко 50 000 људи	200
Подручје са 20 000 до 50 000 људи	100
Стратешки привредни објекти	100
Објекти привреде који нису	50 (или мање, од стратешког значаја зависно од осигурања)
Мостови са више од 20 000 људи	100
Мостови од 5 000 до 20 000 људи	50
Пољопривредни системи и површине и изворишта за водоснабдевање	25

3. Очекиване промене у организацији простора и размештају становништва

У складу са производним и комуникацијским погодностима, у долинском делу смештена су сва већа насеља и главне саобраћајнице Јужног Поморавља. Привлачна снага моравске осовине развоја и изградње планираних магистралних инфраструктурних система условиће настављање тенденција концентрације на релативно уском подручју у правцу Ниш–Лесковац–Врање–Бујановац–Прешево. Правци и мере за ублажавање ових тенденција назначени су у поглављу III, потпоглавље 2.3.

На основу анализа перспективности сеоских насеља за развој, узимајући у обзир њихову величину и међусобни положај, на подручју Просторног плана формиране су или имају тенденцију формирања заједнице сеоских насеља са више од 2000 становника. У складу са мерилима организације и задовољења заједничких потреба, следеће заједнице сеоских насеља имаће услове за развој привредних и непривредних делатности, комунално опремање и уређење и рационализацију мреже објекта јавних служби: Грданица–Брејановце–Чифлук Разгојски–Разгојна; Чекмин–Печењевце–

Навалин–Богојевце; Велика Биљаница–Доња Слатина–Горња Слатина; Желашница–Грајевце; Кумарево–Мала Биљаница–Манојловце–Братмиловце–Бобиште–Мрштане; Крајинце–Доње Крајинце–Злоћудово–Номаница; Бадинце–Жижавица–Доњи Буниброд–Горњи Буниброд–Горњи Губеревац–Доњи Губеревац; Мала Грабовница–Велика Грабовница–Загужане; Боћевица–Бојишина–Дедина Бара–Ораовица–Село Грделица–Варош Грделица; Предејане село–Предејане варош–Кораћевац–Бричевље; Копитарце–Џеп–Гариње; Владичин Хан–Калиманце–Кржинце–Лепеница–Прекодолце–Репинце–Сува Морава; Бујковац–Врањска Бања–Кумарево; Доње Требешине–Горње Требешине; Александровац–Купининце–Ратаје–Црни Луг; Доњи Нерадовац–Горњи Нерадовац; Давидовац–Ристовац–Доњи Вртогош; итд.

За насеља која се делом налазе у ширем заштитом појасу планираног аутопута и пруге за велике брзине посебним пројектима утврдиће се негативни утицаји и спровести мере заштите утврђене у делу 6. овог поглавља (Реферална карта III).

У зони утицаја Инфраструктурног коридора, у функцији транзитног туризма (задржавање са најмање једним ноћењем) и транзитне рекреације (задржавање без ноћења, по правилу од 0,5 до 6 часова), у складу са Просторним планом Републике Србије предвиђени су туристички и рекреативни садржаји следећих градских туристичких центара, бања, места и предела:

- 1) у категорији градских туристичких центара – Ниш (центар I 1 степена), Врање (центар II степена) и Лесковац (центар III степена) у функцији пословног туризма и транзитног туризма мотивисаног културном баштином, трговином, угоститељством, административним функцијама и др.;
- 2) у категорији бања – Врањска Бања (I 2 степена) и Бујановачка бања (II степена) у функцији здравственог туризма и рекреације;
- 3) у категорији туристичких места – Дољевац, Грделица, Владичин Хан, Бујановац и Прешево, у функцији транзитног туризма мотивисаног еко-баштином, угоститељством и неким сервисима, и
- 4) у категорији предела – Грделичка клисура.

Максимално оптерећење аутопута транзитним туристима који ће посећивати градске туристичке центре, бање и места са туристичком функцијом у ширем заштитном појасу аутопута, дугорочно се процењује на око 30% укупног протока на аутопуту у летњој сезони, односно око 15% у зимској сезони.

Становништву у насељима која ће бити угрожена неопходним расељавањем, обезбедиће се услови за минимизирање негативних последица изградње инфраструктурних система, као и компензације на неки од следећих начина: заменом земљишта, објеката и/или накнадом тржишне вредности непокретности у новчаном износу. Регулационим плановима насеља

испитаће се могућност да се услови за пресељење и минимизирање негативних последица обезбеде у оквиру матичних насеља.

Како је овим планом обухваћен релативно узак појас који захвата само контактне катастарске општине уз линијске системе, он не представља заокружен привредни простор, нити целину у смислу организације јавних служби. Због тога ће се регионалним просторним плановима и програмима ближе дефинисати размештај производних активности и функционисање јавних служби у циљу превазилажења разлика у развијености појединих подручја.

Реално је очекивати да ће растом бити захваћен простор око постојећих урбаних подручја. Нови раст ће пратити промену значаја и функција појединих саобраћајних праваца, тако да се може очекивати концентрација становништва и активности дуж јаких саобраћајних осовина и око главних приступних тачака саобраћајном систему, као што су железничке станице и приступне саобраћајнице на аутопут. Очекивана проширења грађевинских подручја и правци ширења насеља назначени су на рефералној карти II.

4. Потребне површине за коридоре инфраструктурних система (Реферална карта III)

Утврђивање потребне површине за планиране магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору извршено је применом следећих критеријума за ширину заштитних појаса тих система:

- 1) задовољење просторних услова за смештање планираног инфраструктурног система;
- 2) утврђивање безбедоносног растојања од инфраструктурног система, ради заштите од негативних утицаја на животну средину, у првом реду од буке и аерозагађења, и
- 3) обезбеђење заштите основних функција у експлоатацији инфраструктурног система од негативних утицаја из окружења, у првом реду од непланске изградње, неконтролисаног одлагања отпада и других активности.

Просторним планом резервише се простор за коридоре планираних магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору укупне површине 243,6 km² (односно око 23,13% површине планског подручја) и ширине од 700 m за аутопут, 250 m за пругу за велике брзине, 200 m за гасовод и 4 m за оптички кабл, као и 300 m за потенцијални коридор пловног пута, и то за:

1) трајно заузимање земљишта за потребе изградње и функционисања магистралних инфраструктурних система и објеката у Инфраструктурном коридору појас просечне ширине од:

(1) 70 m за аутопут, уз додатне површине за мотел око 5 ha, за одмориште око 3 ha, за петљу око 5 ha и др.;

(2) 35 m за железничку пругу за велике брзине, уз додатне површине за станице и друге садржаје, и

(3) 5 m за гасовод;

2) заштитне појасе магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору:

(1) непосредни појас заштите – простор ширине 150 m за аутопут, 100 m за пругу за велике брзине, 60 m за гасовод и 4 m за оптички кабл, и

(2) шири појас заштите – простор ширине 480 m за аутопут, 115 m за пругу за велике брзине и 135 m за гасовод.

Ширина заштитних појаса магистралних инфраструктурних система овим просторним планом дата је оквирно и биће коначно утврђена разрадом планских решења на нивоу регулационог плана.

Биланс потребних површина за планиране магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору даје се у следећој табели:

Табела 3.

Инфраструктурни систем	траса	Површина у km ²		укупно коридор
		пратећи објекти	шири појас заштите	
Аутопут	10,0	1	14	112
Пруга	5,0	2	16	40
Гасовод	0,5	0,5	5	32
Пловни пут	–	–	–	58
Оптички кабл	1,0	–	0,5	1,6
УКУПНО:	16,5	3,5	35,5	243,6

Према начину обезбеђења земљишта за планирану намену, Просторним планом резервише се простор за потребе потпуне и делимичне експропријације за изградњу траса и објеката магистралних инфраструктурних система површине 20,0 km² (односно 4,5% површине

планског подручја), без простора за њихове заштитне појасе у којима се не мења режим власништва над земљиштем, површине 223,6 km² (односно 18,63% површине планског подручја).

5. Правила за усаглашавање инфраструктурних система у коридору

Основна правила за међусобно усклађивање положаја планираних коридора магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору произилазе из њиховог односа у простору (укрштање или паралелни положај), као и из важећих закона, техничких прописа и услова заштите животне средине, и утврђују се овим просторним планом за:

1) Водопривредну инфраструктуру:

(1) сва укрштања планираних инфраструктурних система (аутопут, пруга, гасовод, оптички кабл) са површинским водотоцима (природним и вештачким) изводиће се уз поштовање услова да се не ремети основна намена и функција водотока и да се осигура нормалан протицај водотока у свим условима (у току извођења, трајно);

(2) по правилу, положај трасе инфраструктурног система биће ван зоне непосредне и уже заштите подземних и површинских изворишта водоснабдевања, а када то није могуће, заштита изворишта обезбедиће се посебним пројектом заштите и континуалне контроле квалитета вода;

(3) пропусти и мостови димензионисаће се на стогодишње воде, а да се при томе не угрози безбедност функционисања инфраструктурног система; док ће се на местима укрштања обезбедити заштита обала и корита (обалоутврда узводно и низводно према хидрауличком прорачуну) од ерозије, уз одводњавање у зони мостова;

(4) положај трасе површинског или подземног линијског инфраструктурног система, по правилу, је ван водног земљишта, а на местима укрштања са водотоком, када је год могуће, под углом од приближно 90о; под условом да се подземни инфраструктурни системи на месту укрштања са водотоком обезбеђују путем објеката (моста) за веће водотоке, или заштитним цевима испод дна корита мањих водотока, на минималној дубини од 0,8 до 1,5 m;

(5) препоручује се типизирање изгледа пропуста тако да димензионисање отвора задовољи хидрауличке елементе за поједине водотоке и канале;

(6) за укрштање путева и пруге са реком Јужном Моравом примењују се услови за положај осовине и нивелету укрштања, који проистичу из опредељења пројекта пловног канала из 1973. године;

(7) обезбедиће се контролисано прикупљање и евакуација атмосферских вода дуж трупа аутопута и пруге и њихово одвођење у постојеће ретенционе просторе по принципу брже евакуације (риголе, пропуса и др.);

(8) на местима укрштања аутопута и пруге са постојећим трасама водовода и канализације предвидеће се пропуса са заштитним цевима, и

(9) све радње на усаглашавању саобраћајних система са водопривредним инфраструктуром обављаће се уз сагласност и контролу надлежних органа за послове водопривреде;

2) Електроенергетску инфраструктуру:

(1) укрштање електроенергетских водова до 20 kV са аутопутем и пругом каблираће се полагањем у заштитну цев, са минималном дубином полагања 1 m испод дна одводног канала (дренаже), под углом од 90° и удаљености електричног стуба од ограде (аутопута, пруге) најмање 25 m;

(2) остали електроенергетски водови за 35 kV, 110 kV, 220 kV и 400 kV могу се укрштати ваздушно са аутопутем и пругом по могућству под углом од 90°, односно минимум од 45°; при чему је најмања висина од горње ивице шине и нивелете коловоза до најнижег проводника 12 m, а од водног огледала 15 m, и минимална удаљеност електричног стуба од ограде (аутопута, пруге) 25 m, и

(3) укрштање гасовода и оптичког кабла са електроенергетским водовима по правилу ће бити ваздушно, са минималном удаљеношћу електричног стуба од водова од 25 m, и

3) Остале инфраструктурне системе:

(1) магистрални гасовод, по правилу, ће се укрштати са свим осталим инфраструктурним системима бушењем испод тих система и постављањем у заштитну цев, по могућству под углом од 90°, на минималној дубини од 0,8 m од дубине дренажног канала и 1 m од водоводних, телекомуникационих и других цеви, и

(2) оптички кабл, по правилу, ће се укрштати бушењем испод постојећих инфраструктурних система, а преко већих водотока и на конструкцијама моста вешањем.

6. Режији коришћења и правила за уређивање заштитних појаса инфраструктурних система и простора посебне намене (Реферална карта III)

Установљава се следећи режим коришћења простора у заштитним појасима магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору, и то у:

1) непосредном појасу заштите – успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:

(1) у начелу се не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев оних које су у функцији аутопута, пруге велике брзине и разводног гасовода (трасе, објекти и др.), а простор ван насеља се може користити као шумско и пољопривредно земљиште, и

(2) у начелу се не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката и подизање трајних засада у непосредном појасу заштите магистралног оптичког кабла;

2) 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 планираних магистралних инфраструктурних система.

Режим коришћења простора из претходног става ближе ће се утврдити разрадом планских решења на нивоу регулационог плана.

Утврђују се следећа правила за уређивање заштитних појаса магистралних инфраструктурних система и зона заштите простора посебне намене на подручју Инфраструктурног коридора, и то за:

1) Заштиту насеља од негативних утицаја планираних магистралних инфраструктурних система:

(1) у случају када је траса аутопута у грађевинском подручју насеља:

(а) предузимаће се мере заштите од буке, вибрација и загађености ваздуха свих постојећих и планираних стамбених објеката који се налазе у ширем заштитном појасу, односно на удаљености мањој од 300 m од трасе аутопута, и

(б) сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу, а на удаљености мањој од 50 m од оградe аутопута, измештаће се на друге локације у грађевинском подручју истог (матичног) насеља, уколико се техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (од буке и аерозагађења);

(2) у случају када је траса пруге за велике брзине у грађевинском подручју насеља:

(а) предузимаће се мере заштите од буке и вибрација свих постојећих и планираних стамбених објеката у ширем заштитном појасу, односно на удаљености од 100 m од последњег колосека, и

(б) сви стамбени објекти који се налазе у непосредном заштитном појасу, односно на удаљености од 25 m од оградe пруге, измештаће се на друге локације у грађевинском подручју истог (матичног) насеља, уколико се

техничким решењима не може обезбедити адекватна заштита од негативних утицаја пруге (од буке и аерозагађења);

(3) није пожељан положај коридора разводног гасовода од 50 бара у грађевинском подручју насеља, а када то није могуће избећи обезбедиће се минимална удаљеност гасовода од најближих стамбених објеката од 30 m, као и неопходне мере заштите од акцидента у ширем заштитном појасу на удаљености од 200 m, и

(4) коришћење, изградња и уређење простора у коридорима планираних магистралних инфраструктурних система на грађевинском подручју насеља одвијаће се према правилима, смерницама и условима утврђеним овим просторним планом до доношења разраде Просторног плана на нивоу регулационог плана и/или усклађивања важећих урбанистичких планова са овим просторним планом;

2) Заштиту флоре и фауне:

(1) у коридору аутопута и пруге за велике брзине обезбедиће се пролази за дивљач, чији ће број бити одређен на основу анализе популације, праваца и густине кретања, и уз уважавање оптималног размака између пролаза од око 2 km, док ће се димензионисање извршити уз уважавање минималне висине пролаза од 1 m за ниску дивљач, а за високу дивљач прелази ће се уређивати као надземни објекти, и

(2) у циљу заштите здравља животиња на простору заштитних појаса магистралних инфраструктурних система, коришћење хербицида и других заштитних хемијских средстава свешће се на најмању могућу меру, и онемогућиће се одвођење атмосферских вода са коловоза и трупа пруге у забарене депресије са природном водом;

3) Заштиту непокретних културних добара:

(1) за утврђена, категорисана и евидентирана непокретна културна добра која уживају претходну заштиту и налазе се у заштитним појасима планираних магистралних инфраструктурних система надлежни орган утврдиће границе заштићене околине непокретних културних добара и мере заштите, које ће се уграђивати у техничку документацију и разраду планских решења на нивоу регулационог плана;

(2) до утврђивања мера техничке заштите у заштићеној околини утврђених, категорисаних и евидентираних културних добара која уживају претходну заштиту, не могу се обављати активности на изградњи и уређењу простора без претходно утврђених услова и сагласности надлежне службе заштите споменика културе, и

(3) пре извођења радова на планираним магистралним инфраструктурним системима, као и осталих радова на изградњи и уређењу простора, обавеза инвеститора је да обезбеди услове за спровођење стручне опсервације терена од стране надлежне службе заштите споменика културе;

4) Заштиту и унапређење пејзажа:

(1) обезбеђење биолошког, односно еко-функционалног уклапања планираних инфраструктурних система и објеката у пејзаж путем:

(а) пејзажног обликовања и уклапања објеката заштите од ерозије, насипа и усека, прелаза и пропуста (са ремизама);

(б) хигијенско-санитарног раздвајања објеката и подизања заштитних баријера од буке, гасова, визуелне заштите и друго, и

(в) повећања заштите корисника саобраћајних система и корисника простора у заштитним појасима подизањем заштитног зеленила (дуж трасе аутопута и железничке пруге, на одмориштима, уз бензинске станице и мотеле, база за одржавање аутопута и др.), уз уважавање техничко-технолошких захтева инфраструктурних система за прегледношћу (петљи, мостова, денивелисаних укрштања и сл.) и заштитом од акцидената (ограничења за подизање зеленила и заштитних појаса гасовода и електроенергетских водова), и

(2) обезбеђење естетског и ликовног доживљаја корисника коридора, применом принципа подизања заштитних баријера и отварања визуре код обликовања терена за трасе, објекте и пратеће садржаје аутопута и пруге за велике брзине;

5) Заштиту пољопривредног и шумског земљишта од нерационалног коришћења за потребе изградње планираних магистралних инфраструктурних система путем:

(1) полагања траса аутопута и пруге што ниже, односно у плитким усецима и ниским насипима, посебно на местима изградње петљи;

(2) давања предности код укрштања аутопута и пруге решењима преласка пруге изнад аутопута, за које је потребна двоструко мања висина објекта, и

(3) дефинисања денивелисаних укрштања пруге и аутопута са постојећим путевима на начин да нивелета аутопута и пруге буде што нижа за надвожњаке, односно што виша за подвожњаке, и

6) Заштиту од акцидената и елементарних непогода и обезбеђење потреба одбране:

(1) мере и поступци за могуће акциденте дефинисаће се посебним програмом надлежне организације или јавног предузећа за управљање магистралним инфраструктурним системом на начин предвиђен прописаном методологијом за процену опасности од хемијског удеса и од загађивања животне средине, мерама припреме и мерама за отклањање последица удеса, и

(2) за објекте који се могу сматрати објектима од посебног значаја израдиће се уз техничку документацију посебан прилог мера заштите од елементарних непогода и услова од интереса за одбрану.

Услови и смернице за обезбеђење потреба одбране дати су у посебном делу Документационе основе Просторног плана.

Глава VII.

БИЛАНС ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ ПОВРШИНА И КАРТЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Биланс планиране намене површина

Сходно учешћу територија појединих општина, конверзија површина креће се од 5,3 km² у општини Лесковац, 3,1 km² у општини Владичин Хан, 2,0 km² у општинама Врање и Бујановац, 1–1,5 km² у општинама Ниш, Дољевац и Прешево, до 0,5 km² у општини Мерошина.

Биланси планиране основне намене површина на подручју Просторног плана дати су у следећој табели:

Табела 4.

ОПШТИНА	Укупна површина у коридору (km ²)	Годи на	Пољопр ив. површин е (km ²)	%	Шумске површи не (km ²)	%	Остале површи не (km ²)	%
	122.5	1998.	87.2	71. 2	21.9	17. 9	13.4	10. 9
ВРАЊЕ		2020.	85.2	69. 6	21.9	17. 9	15.4	12. 6
	биланси 2020.– 1998.	–2.0	–1.6	0.0	0.0	2.0	1.6	
	372.9	1998.	250.2	67. 1	80.9	21. 7	41.8	11. 2

ЛЕСКОВАЦ	2020.	245.8	65.9	80.1	21.5	47.1	12.6
биланси 2020.–1998.	-4.5	-1.2	-0.8	-0.2	5.3	1.4	
148.3	1998.	105.5	71.1	31.4	21.2	11.4	7.7
БУЈАНОВАЦ	2020.	103.5	69.8	31.4	21.2	13.4	9.1
биланси 2020.–1998.	-2.0	-1.3	0.0	0.0	2.0	1.3	
92.6	1998.	73.8	79.7	3.8	4.1	15.0	16.2
НИШ	2020.	72.4	78.2	3.8	4.1	16.4	17.7
биланси 2020.–1998.	-1.4	-1.5	0.0	0.0	1.4	1.5	
20.6	1998.	17.7	85.9	0.3	1.3	2.6	12.7
МЕРОШИН А	2020.	17.2	83.6	0.3	1.3	3.1	15.1
биланси 2020.–1998.	-0.5	-2.3	0.0	0.0	0.5	2.3	
143.0	1998.	74.1	51.9	53.3	37.3	15.5	10.8
ВЛАДИЧИН ХАН	2020.	72.6	50.8	51.9	36.3	18.5	13.0
биланси 2020.–1998.	-1.6	-1.1	-1.5	-1.0	3.1	2.1	
91.8	1998.	66.2	72.1	13.6	14.8	12.0	13.1
ДОЉЕВАЦ	2020.	64.8	70.6	13.6	14.8	13.4	14.6

	биланси 2020.– 1998.	-1.4	-1.5	0.0	0.0	1.4	1.5	
	8.7	1998.	6.2	71. 3	1.6	18. 7	0.9	10. 0
ГАЦИН ХАН		2020.	6.2	71. 3	1.6	18. 7	0.9	10. 0
	биланси 2020.– 1998.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	170.8	1998.	118.3	69. 2	42.6	24. 9	10.0	5.8
ПРЕШЕВО		2020.	117.3	68. 6	42.6	24. 9	11.0	6.4
	биланси 2020.– 1998.	-1.0	-0.6	0.0	0.0	1.0	0.6	
	15.3	1998.	11.4	74. 5	1.7	11. 4	2.2	14. 1
ВЛАСОТИН ЦЕ		2020.	11.4	74. 5	1.7	11. 4	2.2	14. 1
	биланси 2020.– 1998.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
УКУПНО:	1186.5	1998.	810.7	68. 3	251.2	21. 2	124.7	10. 5
		2020.	796.4	67. 1	248.9	21. 0	141.3	11. 9
	биланси 2020.– 1998.	-14.3	-1.2	- 2.3	-0.2	16. 6	1.4	

2. Карте Просторног плана

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Ниш–граница Републике Македоније графички је приказан на три рефералне карте у

размери 1:50 000. Рефералне карте Просторног плана преко којих се тумачи овај план су:

- 1) Реферална карта I – „Положај инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору“;
- 2) Реферална карта II – „Намена површина“, и
- 3) Реферална карта III – „Услови, ограничења и мере заштите простора“.

Просторни план садржи и Тематску карту 1. „План путне мреже“ у размери 1:100 000.

Глава VIII.

ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Приоритети спровођења Просторног плана*

Циљеви, планске концепције и решења Просторног плана спроводе се:

- 1) применом утврђених критеријума;
- 2) непосредном применом појединачних политика и правила;
- 3) поштовањем утврђених норматива и стандарда;
- 4) уграђивањем и разрадом Просторним планом утврђених циљева и концепција, кроз планске документе и друге планове и програме развоја општина, ужих територијалних целина, насеља, јавних предузећа, као и кроз друге програме и пројекте;
- 5) наставком истраживања и планирања, израдом техничке документације, мониторингом промена у простору и операционализацијом основних концепција Просторног плана.

1.1. Општи приоритети

У спровођењу планских циљева и концепције, као и у примени дефинисаних критеријума, мера и инструмената, норматива и стандарда, приоритет има:

- 1) обезбеђење неопходних услова и смањење на прихватљиви ниво просторних ограничења за изградњу, опремање и функционисање инфраструктурних система у коридору у складу са законским прописима, општим развојним опредељењима и поставкама Просторног плана;
- 2) санација до сада насталих штета од постојећих инфраструктурних система и будуће ригорозно спречавање свих директних и индиректних негативних утицаја;
- 3) социјална, економска и еколошка заштита становништва у Инфраструктурном коридору, које је угрожено изградњом и функцијом инфраструктурних система;

- 4) примена просторно-планских, урбанистичких и еколошких мера које су утврђене Просторним планом, општинских прописа у погледу заштите животне средине и непосредних техничко-технолошких мера заштите;
- 5) стимулисање, у првом реду пореским и кредитним мерама, оних делатности и активности које на планском подручју најбрже повећавају запосленост и остваривање добити;
- 6) израда пројектне документације за изградњу објеката пратећих садржаја аутопута неопходно је да буде изведена у складу са важећим законским и техничким прописима, стандардима и мерама заштите од пожара;
- 7) обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење Просторног плана, као и услова за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих програма, планова и пројеката од интереса за развој подручја.

1.2. Приоритетна планска решења и пројекти до 2017. године

Утврђују се следећи приоритети спровођења Просторног плана до 2017. године на:

- 1) изградњи и опремању аутопута Е-75:
 - (1) рехабилитација коловоза постојећег државног пута IА реда бр. 1 (М-1), деоница Грделица – Владичин Хан;
 - (2) завршетак изградње аутопута на деоницама: Грабовница–Грделица; Владичин Хан – Бујановац и Бујановац (Левосоје) – граница Републике Македоније;
 - (3) изградња функционалних садржаја аутопута и то: планираних петљи; база за одржавање пута „Северни Булевар“ и „Прешево“;
 - (4) изградња пратећих садржаја за потребе корисника аутопута и то:
 - (а) уређење постојећих и изградња планираних паркиралишта;
 - (б) реконструкција и комплетирање садржаја постојећих бензинских станица;
 - (в) изградња планираних бензинских станица (утврђених у поглављу IV);
 - (г) изградња планираних мотела и реконструкција и комплетирање постојећих мотела.

У складу са расположивим средствима, у планском периоду даје се могућност фазне изградње пратећих садржаја аутопута, која ће бити ближе дефинисана разрадом овог просторног плана планом детаљне регулације, односно локацијском дозволом.

2) опремању и реконструкцији магистралне међународне пруге Ниш – граница Републике Македоније са измештањем деонице пруге, у дужини од 1 km на деоници Царичина Долина – Владичин Хан;

3) довођење у оптимално функционално стање постојећих гасовода: магистралног гасовода МГ 11 (Ниш–Орљане), разводног гасовода (РГ 11-01) Орљане – Лесковац и фазна изградња гасовода РГ 11-02 од Лесковца ка Врању и даље (у складу са смерницама Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Републике Македоније, глава IV. Положај магистралних инфраструктурних система у инфраструктурном коридору, подпоглавље 1.4. Положај коридора разводног гасовода, односно у складу са плановима изградње разводног гасовода РГ 11-01 и РГ 11-02 Ниш–Лесковац–Врање, који представља везу са магистралним гасоводом МГ 11 Ниш – Прокупље – Приштина; РГ 11-01 (Орљане–Лесковац), који је изграђен и РГ 11-02 (Лесковац–Врање), који је подељен на пет деоница и изводи се фазно: I деоница изведена, II деоница – постоји ПДР, III и IV деоница – планира се израда ППППН и V деоница – постоји ПДР. За РГ 11-02 на деоници РГ 11-02 (БС Велика Копашница – граница територије општине Владичин Хан и града Врања) ради се ППППН и пројектна документација РГ 11-02 по фазама реализације.²

Растојање садржаја осталих инфраструктурних система у коридору (објеката и инсталација) од магистралних гасовода дефинисано је Правилником о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar („Службени гласник РС”, број 37/13).

За потребе реализације *јужног крака „Јужног тока”* предвиђа се израда посебног ППППН којим ће се утврдити траса и заштитни појас у складу са техничком документацијом имајући у виду решења овог просторног плана.

4) довођење у оптимално функционално стање електропреносне мреже и трансформаторских постројења 400 kV: од ТС 400/220/110/10 kV „Лесковац 2” до „Врање 4” 400/110 kV, односно од ТС „Врање 4” до границе Републике Македоније; изградња ДВ 110 kV за прикључење планираних ТС 110/x (нпр. ТС „Дољевац”); реконструкција ДВ 2x110 kV број 154/1 ТС „Ниш 2” – ТС „Ниш 1”; реконструкција ДВ 110 kV број 113/1 ТС „Ниш 2” – ТС „Ниш 1”; адаптација ДВ 110 kV број 113/2 ТС „Ниш 2” – ТС „Лесковац 4”; увођење ДВ 110 kV број 113/2 ТС „Ниш 2” – ТС „Лесковац 4” у нову ТС 110/35/10 kV „Дољевац”; адаптација 110 kV број 113/4 ТС „Лесковац 2” – ЕВП „Грделица”; расплет ДВ 110 и 35 kV код „Врање 4”; адаптација ДВ 110 kV број 113/5 ХЕ „Врле 3” – ЕВП „Грделица”; изградња новог ДВ 400 kV ТС „Краљево 3” – ТС „Ниш 2”; разматрање могућности изградње другог интерконективног вода 400 kV са Бугарском, који би по једној од могућих варијанти представљао ДВ 400 kV ТС „Лесковац 2” – граница Бугарске; реконструкција ДВ 154/4 и 154/1 и формирање двоструког далековода на правцу ТС „Ниш 2” – ТС „Ниш 8” – ТС „Ниш 1”; изградња/реконструкција/адаптација ДВ 110 kV ТС „Јабланица” – ТС „Вучје” – ТС „Лесковац 2”; изградња ДВ 110 kV ТС „Врање

4" – ТС „Прешево“; уз обезбеђење несметаног приступа и одржавања и функционисања ДВ и ТС, што укључује и повремене веће радове на замени опреме приликом којих се може појавити и потреба за краћим заустављањем саобраћаја, у координацији са ЈП „Путеви Србије“ и др.

У постојећим коридорима електроенергетске инфраструктуре могу се обављати радови на одржавању, санацији, адаптацији и реконструкцији, ако је потребно због планираних интервенција и ревитализације електроенергетског система.

5) развоју телекомуникационе инфраструктуре повезивањем: на магистралне оптичке каблове и националне чворове телекомуникационе центре; и регионалних чворова са мрежом крајњих централа;

6) заштити животне средине подизањем нових шума и заштитних шумских појаса: у близини грађевинских подручја насеља на аутопуту и прузи; за потребе рекултивације позајмишта за изградњу аутопута и железничке пруге; у зонама изворишта водоснабдевања;

7) развој обновљивих извора енергије у складу са просторним плановима јединица локалне самоуправе и уз сагласност ресорног министарства; приоритет је реализација малих хидроелектрана, и то: 1) Трлиште и Дрење – Мутничка река; Цеп 2, Корачевац, Корачевац 1, Манајле, Манајле 1, Момин Камен и Царичино – Јужна Морава; Маковиште и Мањак – Гарваница; Липар и Јабуково – Радовска; Летовиште – Летовишка, општина Владичин Хан; 2) Првонек – Бањска река; Пржинци, Дуавица и Корбевачка река – Корбевачка река; Бучало – Студентска и Ветерница; Чокљанци – Кочурска река; Коћура – Барелићка река и Камик – Новоселска река, град Врање.

8) *извођење геолошких истраживања, нафте и гаса*: истражни простор бр. 1915 на територији Републике Србије јужно од Саве и Дунава; *извођење геолошких истраживања, минералних ресурса*: 1) подручје „Старо Лојзе“, град Лесковац; 2) подручје „Губеревац – Мала Грабовница“, град Лесковац; 3) подручје „Мала Грабовица – западно поље“, град Лесковац; 4) подручје „Мала Грабовица – источно поље“, град Лесковац; 5) подручје „Кормињош“ територија града Врања; *експлоатациона поља и оверене резерве минералних сировина* (локалитет – сировина, територија): 1) Чекмин – опекарска глина, град Лесковац; 2) Губеревац, град Лесковац; 3) кварцне стене, општина Владичин Хан; 4) Момин Камен – дацит као ТКК, општина Владичин Хан; 5) Полом и „Забел“ – опекарска глина, општина Владичин Хан; 6) Златокоп – зеолитски туф, град Врање; 7) кварц, град Врање; 8) Целопек код Врањске Бање – глина; 9) Самољица – гранати, општина Бујановац; 10) фелспад и кварц, општина Бујановац; 11) Душкина мала – мермер, општина Прешево; 12) Црна Река – серпентинисани габро, општина Прешево; 13) кварцна стена, општина Прешево; 14) Цер – базалт, општина Прешево; 15) Стрезовце – мермер, општина Прешево; 16) Стрезовце потез Цер – Маминско брдо, општина Прешево; 17) Трнава, хром, општина Прешево; *извођење хидрогеолошких истраживања, подземних вода*: 1) бунар

В-1, Пуковац, истражни простор В-590, општина Дољевац; 2) бунар ББ-1, Брестовац, истражни простор В-581, град Лесковац; 3) истражни простор В-708, град Лесковац; 4) истражни простор В-630, Врањска Бања, град Врање; 5) експлоатационо поље Е-24/лист 395, општина Бујановац; 6) истражно-експлоатациона бушотина БХ-7, Бујановачка Бања, експлоатациони простор број Е-9, општина Бујановац; 7) експлоатациони простор број Е-35, Рековац, општина Бујановац.³

9) коришћењу и заштити земљишта, вода и водопривредне инфраструктуре:

(1) обезбеђење заштите обрадивог пољопривредног земљишта од прве до пете класе, нарочито оног које је уређено поступком комасације; тежња да се при реализацији путне и железничке инфраструктуре (са пратећим садржајима), где је могуће, избегне искоришћавање квалитетног пољопривредног земљишта, односно да се користи земљиште слабије бонитетне класе и необрадиво пољопривредно земљиште;

(2) реализација регионалних система за снабдевање становништва водом и речног система за коришћење и заштиту вода; развој система за одводњавање, реализацијом, ревитализацијом и одржавањем постојећих система; развој канализационих система и постројења за пречишћавање отпадних вода; трајно обезбеђење услова за коришћење вода и заштиту њеног квалитета односно идентификација и заштита водних тела на водним подручјима, површинских и подземних вода за потребе становништва у складу са чланом 73. Закона о водама („Службени гласник РС”, бр. 30/10 и 93/12).

² За наведене гасоводе министарство надлежно за послове рударства и геолошких истраживања је издало решења којима се дозвољава употреба гасовода број: 351-03-01683/2011-07 од 10. марта 2012. године (МГ 11), број: 351-03-01020/2011-07 од 12. јула 2012. године (МГ 11, РГ 11-01) и број: 351-03-01070/2012-04 од 15. новембра 2013. године (РГ 11-02, 1. фаза градње). За разводни гасовод високог притиска РГ 11-02, који је у фази пројектовања, од подземне технолошке славине иза ГМРС „Власотинце” до ГМРС „Врање” на снази су Планови детаљне регулације од 26. фебруара 2013. године („Службени лист града Лесковца”, број 1/13 и „Службени лист града Врања”, број 14/10), као и Одлука Владе о изради ППППН за део разводног гасовода РГ 11-02 Лесковац-Врање, деоница од блок станице „Велика Копашница” до границе подручја општине Владичин Хан и града Врања („Службени гласник РС”, број 87/14).

³ Детаљнији подаци о локацијама геолошких истраживања, експлоатационих поља, оверених резерви минералних сировина и типу подземних вода дати су у координатама и део су документационе основе Планског документа (мишљење Министарства рударства и енергетике, број 110-00-00051/2014-01 од 20. октобра 2014. године).

2. Смернице за спровођење Просторног плана

Просторни план се спроводи:

1) доношењем плана детаљне регулације за:

(а) све комерцијалне садржаје (одморишта, садржаје уз паркиралишта, бензинске станице, мотеле, ТИР центре) на коридору аутопута Е-75 од Ниша до границе Републике Македоније;

2) издавањем локацијске дозволе на основи Просторног плана за:

(а) трасу, петље и пратеће садржаје у функцији аутопута (базе за одржавање пута, техничке центре тунела, објекте наплатних станица, објекте контроле и управљања саобраћаја, паркиралишта) са свом пратећом инфраструктуром; бензинске станице „Чукарка 1“ и „Чукарка 2“ (за које је прибављено земљиште на катастарским парцелама набројаним у поглављу IV, део 1.2.2. Пратећи садржаји за кориснике пута, подтачка 2.1) *Бензинске станице*, став 5, навод под (j)), укључујући и планиране обостране смакнуте мотеле типа II „Прешево/Чукарка“, уколико су решени имовинско-правни односи;

(б) за коридоре и објекте осталих планираних инфраструктурних система, који су у функцији изградње и експлоатације аутопута, а након прибављања услова надлежних јавних предузећа и обезбеђења техничке документације на нивоу идејних пројеката од стране надлежних јавних предузећа и других организација.

3) директним спровођењем просторних планова јединица локалне самоуправе или њиховом разрадом урбанистичким планом за: алтернативне путне правце аутопута и сервисне саобраћајнице паралелне са аутопутем (у сарадњи са ЈП „Путеви Србије“); трасу бицикличке источноевропске трансферзале број 11 и др.

Преостали простор у обухвату овог просторног плана представља зону примене просторних планова јединице локалне самоуправе, по питању намене простора и у деловима који су усклађени са планским решењима, правилима и смерницама овог просторног плана.

2.1. Смернице за спровођење Просторног плана у другим планским документима

2.1.1. Усклађивање важећих планских докумената

Усклађивање важећих планских докумената (просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови) са решењима, правилима и смерницама овог просторног плана, надлежне јединице локалне самоуправе ће извршити кроз редовне процедуре преиспитивања и измене и допуне

планских докумената, али у року који не може бити дужи од четири године од дана ступања на снагу овог просторног плана.

До усклађивања, важећи плански документи се не могу примењивати у деловима који су у супротности са планским решењима, правилима и смерницама овог просторног плана, која се односе на пратеће садржаје у функцији аутопута (петље и денivelисана укрштања), пратеће садржаје за потребе корисника пута (бензинске станице, мотели и др), положај магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору и заштитне појасеве магистралних инфраструктурних система.

Усклађивање урбанистичких планова који обухватају делове подручја магистралних инфраструктурних коридора, надлежне јединице локалне самоуправе ће извршити у роковима усклађеним са динамиком комплетирања и изградње тих система.

2.1.2. Усклађивање других докумената и обавезе у спровођењу Просторног плана

Надлежна јавна предузећа и посебне организације у року од најдуже шест месеци од дана ступања на снагу ових измена и допуна Просторног плана, ускладиће, по потреби, са планским решењима, мерама и смерницама овог просторног плана своје средњорочне и годишње планове и техничку документацију, а посебно планове реконструкције и одржавања путева, одржавања и изградње пруга, гасовода, оптичких каблова и др.

Приоритетне мере и обавезе за спровођење планских решења и смерница су:

- 1) обезбеђење мера појачаног надзора урбанистичке и грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре, до његовог привођења планираној намени;
- 2) обавезно је извођење комплексних геолошких истраживања, која се састоје у анализи и синтези постојећег фонда геолошких података, фотогеолошкој анализи и инжењерско-геолошком и хидрогеолошком картирању у циљу дефинисања услова за безбедну изградњу и коришћење инфраструктурног коридора;
- 3) надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге, гасовода, оптичког кабла), а према динамици комплетирања, изградње и модернизације појединих инфраструктурних система, утврђеној овим просторним планом;
- 4) надлежна јавна предузећа, ЈП „Путеви Србије“ и др, утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности,

ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система и објеката;

5) стручне службе надлежних скупштина градова и општина информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну заједницу о донетим програмима из претходне тачке, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана;

6) у имплементацији планских решења коридора аутопута, кроз израду и верификацију пројектне документације, потребно је доказати техно-економску оправданост изградње планираних петљи.

3. Даље активности на изменама и допунама Просторног плана

Допуне и евентуалне измене Просторног плана обавиће се по комплетирању и/или измени и верификацији техничке документације за поједине магистралне инфраструктурне системе у Инфраструктурном коридору на нивоу генералног и/или идејног пројекта.

У етапи спровођења Просторног плана до 2017. године, предвиђена је допуна планских решења по испуњењу услова из претходног става, и то за коридор пруге за велике брзине и за друге инфраструктурне системе у коридору.

4. Претпоставке за праћење спровођења Просторног плана

ЈП „Путеви Србије“, „Коридори Србије“ д.о.о., републичка јавна предузећа („Железнице Србије“ а.д, ЈП „Србијагас“, „Југоросгаз“ а.д, ЈП „Електропривреда Србије“, ЈП „Пошта Србије“, ЈВП „Србијаводе“ и др.), стручне службе Нишавског, Јабланичког и Пчињског управног округа, градова Ниша, Лесковца и Врања и скупштина општина Дољевац, Мерошина, Власотинце, Гаџин Хан, Владичин Хан, Бујановац и Прешево, извештаваће периодично, а најмање једном у две године, министарство надлежно за послове просторног планирања, министарство надлежно за послове рударства и геолошких истраживања, о предузетим активностима и проблемима у заштити и коришћењу заштитних појаса постојећих и резервисаног простора за планиране коридоре магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору, односно о спровођењу планских решења, смерница и мера утврђених Просторним планом.

Министарства надлежна за послове просторног планирања као и рударства, на основу извештаја из претходног става, по потреби ће извештавати Владу о проблемима и предлагати мере за ефикасније спровођење Просторног плана.*

*Службени гласник РС, број 127/2014