

Uredba o utvrđivanju prostornog plana područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Republike Makedonije

Uredba je objavljena u "Službenom glasniku RS", br. [77/2002](#) i [127/2014](#) (pogledaj i čl. 4. i 5). Vidi: [Odluku - 59/2006-4](#). Vidi: [Odluku - 102/2010-55](#).

Član 1.

Utvrđuje se Prostorni plan područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Republike Makedonije sa elementima regulacionog plana (u daljem tekstu: Prostorni plan), koji je odštampan uz ovu uredbu i čini njen sastavni deo.

Član 2.

Prostornim planom utvrđuju se osnove organizacije, korišćenja, uređenja i zaštite područja infrastrukturnog koridora, na delovima teritorija gradova Niša, Leskovca i Vranja i opština Merošina, Doljevac, Gadžin Han, Vlasotince, Vladičin Han, Bujanovac i Preševo.

Član 3.

Prostorni plan sastoji se iz tekstualnog dela i grafičkih prikaza, kao i elaborata regulacionog plana.

Za planove infrastrukturnih sistema, namene površina i zaštite prostora, grafički prikazi (referalne karte) izrađeni su u razmeri 1 : 100.000.

Grafičke prikaze izrađene u 14 primeraka iz stava 2. ovog člana, overava svojim potpisom ovlašćeni član Vlade Republike Srbije.

Elaborate regulacionog plana overava svojim potpisom ministar nadležan za poslove prostornog planiranja i urbanizma.

Član 4.

Prostorni plan se ostvaruje urbanističkim planovima, planovima i programima razvoja i propisima i opštim aktima donetim za njihovo sprovođenje, kao i neposredno izdavanjem lokacijske dozvole.

Član 5.

Po jedan primerak grafičkih prikaza iz člana 3. stav 2. ove uredbe čuva se trajno u Vladi Republike Srbije, ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja i telekomunikacija, Skupštini grada Niša, skupštinama opština Merošina, Doljevac, Gadžin Han, Leskovac, Vlasotince, Vladičin Han, Vranje, Bujanovac i Preševo, a po dva primerka u ministarstvu nadležnom za poslove prostornog planiranja i urbanizma.

Studijska i dokumentaciona osnova na kojoj se zasniva Prostorni plan čuva se u ministarstvu nadležnom za poslove prostornog planiranja i urbanizma.

Član 6.

Pravo na neposredan uvid u grafičke prikaze iz člana 3. stav 2. ove uredbe imaju pravna i fizička lica, pod uslovima i na način koji bliže propisuje ministar nadležan za poslove prostornog planiranja i urbanizma.

Član 7.

Urbanistički planovi i projekti uskladiće se sa odredbama ove uredbe na način utvrđen ovim prostornim planom.

Planovi i programi razvoja koji se donose po posebnim propisima, propisi i drugi opšti akti uskladiće se sa odredbama ove uredbe u roku od dve godine od dana njenog stupanja na snagu.

Urbanistički planovi i projekti, planovi i programi razvoja doneti do dana stupanja na snagu ove uredbe, primenjuju se u delovima koji nisu u suprotnosti sa ovom uredbom.

Član 8.

Tekstualni deo Prostornog plana objavljuje se u "Službenom glasniku Republike Srbije".

Ova uredba stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku Republike Srbije".

P R O S T O R N I P L A N P O D R U Č J A I N F R A S T R U K T U R N O G K O R I D O R A N I Š - G R A N I C A R E P U B L I K E M A K E D O N I J E

Glava I.

OPŠTI DEO

1. Uvod

Prostorni plan područja infrastrukturnog koridora Niš-granica Republike Makedonije (u daljem tekstu: Prostorni plan) je dugoročni razvojni dokument koji se donosi za vremenski horizont do 2020. godine.

Prostorni plan je urađen u svemu prema Odluci o izradi Prostornog plana područja infrastrukturnog koridora Niš-granica Republike Makedonije ("Službeni glasnik RS", broj 5/2000) i "Programu izrade Prostornog plana područja infrastrukturnog koridora od Niša do granice Republike Makedonije" (u daljem tekstu: Program), koji je prihvaćen od strane Komisije za stručnu kontrolu prostornih planova Ministarstva građevinarstva 1998. godine. Sadržaj i osnovna rešenja Prostornog plana usklađeni su sa odredbama Zakona o planiranju i uređenju prostora i naselja ("Službeni glasnik RS", br. 44/95, 23/96, 16/97 i 46/98), Zakona o Prostornom planu Republike Srbije ("Službeni glasnik RS", broj 13/96) i Pravilnika o sadržini i izradi prostornog plana ("Službeni glasnik RS", broj 1/99), kao i sa drugim propisima iz oblasti izgradnje, saobraćaja, vodoprivrede, životne sredine i dr.

Prostorni plan je zasnovan na rešenjima Prostornog plana Republike Srbije koja se odnose na ovaj infrastrukturni koridor, raspoloživoj informacionoj, studijskoj i tehničkoj dokumentaciji i na rezultatima istraživanja koja su obavljena u studijsko-analitičkoj fazi izrade Prostornog plana. Prilikom izrade Prostornog plana uzeta su u obzir planska rešenja drugih prostornih planova, kao i urbanističkih planova naselja obuhvaćenih planskim područjem. Tehnička dokumentacija za infrastrukturne sisteme u koridoru, koja je korišćena prilikom izrade Prostornog plana, bila je neujednačenog kvaliteta i različitog stepena detaljnosti. Zadovoljavajući kvalitet i potreban stepen detaljnosti (generalni-idejni-glavni projekt) imala je tehnička dokumentacija za koridor autoputa, što je bilo značajno za kvalitet ponuđenih planskih rešenja, s obzirom na prioritet izgradnje autoputa.

Planska rešenja Prostornog plana za koridor autoputa utvrđena su sa većim stepenom pouzdanosti u odnosu na koridore drugih magistralnih infrastrukturnih sistema (železničke pruge za velike brzine, gasovoda i dr.). Nakon dovođenja studijske i tehničke dokumentacije tih sistema do nivoa generalnog, odnosno idejnog projekta, po ukazanoj potrebi doneće se odgovarajuće izmene i dopune Prostornog plana, uključujući i razradu na nivou regulacionog plana za magistralne infrastrukturne sisteme u koridoru, prema prioritetima izgradnje.

Prostorni plan sadrži (Knjiga I): opšte i posebne ciljeve, dugoročna planska rešenja za organizaciju, uređivanje i zaštitu planskog područja infrastrukturnog koridora, mere i smernice za primenu i ostvarivanje planskih rešenja, kao i grafičke iskaze Prostornog plana, i to: referalnu kartu 1. "Položaj infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru", referalnu kartu 2. "Plan namene površina", referalnu kartu 3. "Uslovi, ograničenja i mere zaštite" i tematsku kartu 1. "Plan putne mreže". Sastavni deo Prostornog plana činiće razrada na nivou regulacionog plana za koridore autoputa i drugih magistralnih infrastrukturnih sistema (Knjiga II). Dokumentaciona osnova Prostornog plana (Knjiga III) sadrži: izvode iz Prostornog plana Republike Srbije i drugih relevantnih razvojnih dokumenata; analize i dijagnoze stanja; prognoze; planske iskaze kao i obrazloženja planskih rešenja; podatke, uslove i druga dokumenta iz procedure pripremanja, javnog uvida i stručne rasprave i stručne kontrole Prostornog plana sa odgovarajućim grafičkim prikazima, kao i drugu dokumentaciju na kojoj je zasnovan Prostorni plan.

2. Granica Prostornog plana

2.1. Obuhvat Prostornog plana

Prostorni plan područja infrastrukturnog koridora Niš-granica Republike Makedonije obuhvata područje magistralnog infrastrukturnog koridora utvrđenog Prostornim planom Republike Srbije.

Prostornim planom *obuhvaćeni su*:

1) magistralni infrastrukturni koridor - sa postojećim i planiranim magistralnim infrastrukturnim sistemima i njihovim zaštitnim pojasima: autoput E-75 (M-1), pruga za velike brzine E-85, gasovod i optički kabl sa vodotokom Južne Morave; i pratećim objektima i sadržajima (čvorišta, terminali, uslužni sadržaji i drugi objekti u funkciji magistralnih infrastrukturnih sistema);

2) prateći alternativni infrastrukturni sistemi - alternativni putni pravac (bez naplate putarine) autoputa E-75;

3) zona uticaja koridora - obuhvaćen prostor između pojedinih i zona širine od 1 do 5 km od krajnjeg magistralnog infrastrukturnog sistema, koji su u fizičkoj i funkcionalnoj vezi sa koridorom od Niša (Trupale) do granice Republike Makedonije, izuzev na području Generalnog urbanističkog plana Niša gde se obuhvat Prostornog plana svodi na mrežu koridora magistralnih infrastrukturnih sistema.

Područje Prostornog plana obuhvata prostor površine oko 1.200,0 km² i dužine od oko 160,0 km na delu teritorije:

1) GRADA NIŠA: cele katastarske opštine Lalinac, Sečanica, i Mramor i delove katastarskih opština Trupale, Popovaca, Medoševa, Krušce, Čokot, Donje Međurovo, Gornje Međurovo, Pasi Poljana i Novo Selo koji se nalaze na području Generalnog urbanističkog plana Niša;

2) OPŠTINE MEROŠINA: cele katastarske opštine Aleksandrovo, Balajnac i Batušinac;

3) OPŠTINE DOLJEVAC: cele katastarske opštine Belotinac, Knežica, Čapljinac, Malošiste, Perutina, Orljane, Klisura, Doljevac, Čočina, Kočane, Rusna i Pukovac;

4) OPŠTINE GADŽIN HAN: celu katastarsku opštinu Toponica;

5) OPŠTINE LESKOVAC: cele katastarske opštine Draškovac, Brestovac, Kutleš, Lipovica, Grdanica, Razgojna, Čekmin, Čifluk Razgojnski, Brejanovce, Donja Lakošnica, Pečenjevce, Kaštavar, Žvkovo, Priboj, Zalužnje, Drčevac, Bogojevce, Zokućane, Grajevce, Jelašnica, Navalin, Velika Biljanica, Gornja Slatina, Donja Slatina, Kumarevo, Bobište, Mala Biljanica, Manojlovce, Vinarce, Leskovac, Bratmilovce, Mrštane, Donje Krajince, Gornje Krajince, Zločudovo, Baldince, Nomanica, Žžavica, Donji Bunibrod, Gornji Bunibrod, Rudare I, Guberevce, Mala Grabovnica, Velika Grabovnica, Dobrotin, Mala Kopašnica, Selo Grdelica, Velika Kopašnica, Varoš Grdelica, Dedina Bara, Bojišina, Bočevica, Palojce, Oraovica, Bistrica, Graovo, Ličin Dol, Krpejce, Koračevac, Predejane, Predejane selo, Bričevlje i Suševlje;

6) OPŠTINE VLASOTINCE: cele katastarske opštine Stajkovce, Gložane i Prilepac;

7) OPŠTINE VLADIČIN HAN: cele katastarske opštine Mrtvice, Repište, Garinje, Kopitarce, Džep, Tegovište, Urvič, Letovište, Manajle, Dupljane, Ružić, Kržince, Balinovce, Kalimance, Prekodolce, Vladičin Han, Repince, Suva Morava, Polom, Dekutinca, Lepenica, Bačvište, Gramađe, Stubal, Vrbovo, Priboj i Mazarić;

8) OPŠTINE VRANJE: cele katastarske opštine Panelje, Prevalac, Moštanica, Korbevac, Bresnica, Bujkovac, Vranjska Banja, Ranutovac, Kumarevo, Svi Dol, Toplac, Čukovac, Dulan, Tibužde, Zlatokop, Ribnica, Lukovo, Gornji Neradovac, Donji Neradovac, Kupinince, Donje Trebešinjke, Pavlovac, Rataje I, Aleksandrovac, Cmi Lug, Ristovac, Davidovac i Donji Vrtogoš i deo katastarske opštine Vranje;

9) OPŠTINE BUJANOVAC: cele katastarske opštine Karadnik, Rakovac, Žbevac, Krševica, Ljiljance, Žuželjica, Božinjce I, Levosoje, Bujanovac, Borovac, Oslare, Gramada, Vrban, Letovica, Samoljica, Negovac, Biljača i Bratoselce, i

10) OPŠTINE PREŠEVO: cele katastarske opštine Rajince, Cmotince, Bukurevac, Buštranje, Oraovica, Preševo, Žujince, Reljan, Golemi Dol, Aliderce, Strezovce, Čukarka, Miratovac, Cakanovac, Tmava i Norča.

2.2. Granica Prostornog plana

Granica područja Prostornog plana definisana je granicama katastarskih opština ili geografskim granicama (put, reka i sl.) na teritoriji katastarske opštine i prikazana na referalnim kartama Prostornog plana i opisno.

Utvrđuje se sledeća granica Prostornog plana:

1) *severna granica* - od preseka katastarskih opština Sečanica i Dudulajce na granici teritorija grada Niša i opštine Merošina na zapadu i poklapa se sa severnom granicom katastarskih opština Sečanica i Trupale do preseka sa područjem Generalnog urbanističkog plana Niša;

2) *zapadna granica* - od preseka katastarske teritorija grada Niša i opštine Merošina; u pravcu juga poklapa se sa granicom područja Generalnog urbanističkog plana Niša i opštine Merošina sve do katastarske opštine Aleksandrovo, kada prelazi na teritoriju opštine Merošina i poklapa se sa granicom katastarskih opština Balajnac i Batušnica; na teritoriji opštine Doljevac poklapa se sa granicom katastarskih opština Čapljinac, Orljane, Doljevac, Kočane i Pukovac; na teritoriji opštine Leskovac poklapa se sa granicom katastarskih opština Draškovac, Kutleš, Čekmin, Pečenjevce, Kaštavar, Priboj, Zalužnje, Vinarce, Leskovac, Rudare, Gornji Bunibrod, Guberevac, Mala Grabovnica, Velika Grabovnica, Velika Kopašnica i Oraovica; na teritoriji opštine Vladičin Han poklapa se sa granicom katastarskih opština Mrtvica, Tegovište, Urvič, Letovište, Balinovce, Kalimance, Repince, Suva Morava, Lepenica, Bačvište, Stubal, Priboj i Mazarić; na teritoriji opštine Vranje poklapa se sa granicom katastarskih opština Moštanica, Bresnica, Ranutovac, Svi Dol do puta M-1; nastavlja uz put M-1 (na udaljenosti 100 m od osovine puta) do granice katastarske opštine Ribnica; dalje se poklapa sa granicom katastarskih opština Ribnica, Gornji Neradovac, Donji Neradovac, Pavlovac i Donji Vrtogoš; na teritoriji opštine Bujanovac poklapa se sa granicom katastarskih opština Karadnik, Rakovac, Bujanovac, Levosoje, Oslare i Letovica; na teritoriji opštine Preševo poklapa se sa granicom katastarskih opština Rajince, Cmotince, Donja Šušaja, Oraovica, Preševo, Norča i Tmava i sa državnom granicom prema Republici Makedoniji;

3) *južna granica* - poklapa se sa državnom granicom SR Jugoslavije i Republike Makedonije na teritoriji opštine Preševo od preseka granice katastarskih opština Strezovica i Slavujevac, do preseka granica katastarskih opština Kurbalije i Tmava, i

4) *istočna granica* - od preseka granica Generalnog urbanističkog plana Niša i severne granice katastarske opštine Trupale i poklapa se sa granicom Generalnog urbanističkog plana Niša do granice sa opštinama Doljevac i Merošina na jugu, a na području Generalnog urbanističkog plana Niša sa granicom koridora pojedinih magistralnih infrastrukturnih sistema; na teritoriji opštine Doljevac poklapa se sa granicom katastarskih opština Belotinac, Knežica, Malošiste i Rusna; na teritoriji opštine Gadžin Han poklapa se sa granicom katastarske opštine Toponica; na teritoriji opštine Leskovac poklapa se sa granicom katastarskih opština Grdanica, Razgojna, Lakošnica, Drčevac, Zokućane, Grajevce, Jelašnica, Velika Biljanica, Gornja Slatina, Donja Slatina, Manojlovce i Donje Krajince; na teritoriji opštine Vlasotince poklapa se sa granicom katastarskih opština Stajkovce, Gložane i Prilepac; nastavlja na teritoriji opštine Leskovac i poklapa se sa granicom katastarskih opština Guberevac, Dobrotin, selo Grdelica, Dedina Bara, Palojce, Ličin Dol, Krpejce, Predejane Selo, Bričevlje i Suševlje; na teritoriji opštine Vladičin Han poklapa se sa granicom katastarskih opština Garinje, Kopitarce, Džep, Ružić, Prekodolce, Vladičin Han, Polom, Dukatinca, Gramađe i Vrbovo; na teritoriji opštine Vranje poklapa se sa granicom katastarskih opština Panelje, Korbevac, Bujkovac, Vranjska Banja, Toplac, Tibužde, Donje Trebešinjke, Aleksandrovac, Cmi Lug i Ristovac; na teritoriji opštine Bujanovac poklapa se sa granicom katastarskih opština Kruševica, Žbevac, Ljiljance, Žuželjica, Bujanovac, Borovac, Samoljica, Negovac i Biljača; na teritoriji opštine Preševo poklapa se sa granicom katastarskih opština Buštranje, Reljan, Golemi Do, Aliderce, Strezovce, sve do granice SR Jugoslavije sa Republikom Makedonijom.

Područje Prostornog plana prikazano je na preglednoj karti u prilogu.

Granice koridora pojedinih magistralnih infrastrukturnih sistema utvrđuju se razradom planskih rešenja Prostornog plana na nivou regulacionog plana za trasu, objekte i sadržaje u zaštitnom pojasu tih sistema.

Prostorni plan sadrži smernice i preporuke za usmeravanje razvoja i planiranje korišćenja, organizacije i izgradnje prostora u okruženju infrastrukturnog koridora (u daljem tekstu: područje Južne Srbije). Područje Južne Srbije obuhvata funkcionalna područja Niša, Prokuplja, Leskovca, Vranja i Gnjilana ukupne površine od oko 8.000,0 km², koja su utvrđena Prostornim planom Republike Srbije.

3. Osnovni ciljevi i zadaci Prostornog plana

Osnovni ciljevi dugoročnog razvoja, korišćenja i uređenja područja Prostornog plana su:

1) obezbeđenje prostornih uslova za izgradnju, rekonstrukciju, opremanje i funkcionisanje autoputa E-75 i drugih magistralnih infrastrukturnih sistema u koridoru;

2) utvrđivanje optimalnog razmeštaja aktivnosti, fizičkih struktura i stanovništva na području Prostornog plana, uz uvažavanje ekonomskih, tehničko-tehnoloških, ekoloških i prostorno-funkcionalnih kriterijuma, i

3) obezbeđenje uslova za dalje funkcionisanje postojećih proizvodnih kapaciteta, naselja i magistralnih saobraćajnih sistema koji se nalaze u blizini magistralnog infrastrukturnog koridora (u daljem tekstu: Infrastrukturni koridor).

Osnovni zadatak je da se planskim koncepcijama, rešenjima i smernicama za njihovu primenu obezbedi:

1) saobraćajna (fizička), ekonomska i socijalna integracija pojedinih regionalnih i subregionalnih celina na području Južne Srbije, kao i Republike u celini;

2) usmeravanje efekata ciljnog i tranzitnog saobraćaja na razvoj lokalnih zajednica (gradova i opština);

3) usmeravanje uticaja Infrastrukturnog koridora na procese urbanizacije, razvoj urbanih centara i sistema naselja i ublažavanje demografskog pražnjenja područja Južne Srbije;

4) usmeravanje uticaja Infrastrukturnog koridora na pojedine delatnosti (poljoprivredu, industriju, turizam i dr.);

5) relativizaciju razvojnih, fizičkih (prostornih) i ekoloških konflikata između infrastrukturnih sistema i neposrednog okruženja;

6) usklađivanje trasa saobraćajnih i drugih magistralnih infrastrukturnih sistema u koridoru;

7) stvaranje preduslova (tehničko-tehnoloških, prostorno-funkcionalnih i dr.) za usklađeno funkcionisanje svih infrastrukturnih sistema, i

8) utvrđivanje smernica za izradu novih i reviziju postojećih prostornih i urbanističkih planova na području Prostornog plana; izradu i donošenje drugih planova, programa i tehničke dokumentacije.

Radi sprovođenja osnovnih ciljeva i zadataka ovog prostornog plana izbor trasa za pojedine magistralne infrastrukturne sisteme Infrastrukturnog koridora zasnivaće se na sledećim principima:

1) položaju trasa infrastrukturnih sistema na najkraćem mogućem pravcu između dva određena mesta;

2) obezbeđenju minimalnog rastojanja između paralelnih magistralnih i drugih infrastrukturnih sistema u koridoru, radi zaštite i racionalnog korišćenja poljoprivrednog i građevinskog zemljišta;

3) razmeštaju magistralnih infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru kojim se broj premošćavanja vodotoka i depresija i međusobnog ukrštanja svodi na najmanju moguću meru, s tim da je za magistralne infrastrukturne sisteme sa značajnim tehničko-tehnološkim i lokacijskim zahtevima (autoput i železnička pruga) poželjan razmeštaj duž iste obale vodotoka;

4) za nove trase poželjno je, gde to uslovi dozvoljavaju, koristiti postojeće trase infrastrukturnih sistema;

5) definisanju položaja trasa infrastrukturnih sistema koji je bezbedan od dejstva velikih voda i vodotoka i ne ugrožava objekte u zaleđu od štetnog dejstva unutrašnjih voda;

6) definisanju položaja trasa infrastrukturnih sistema koji obezbeđuje zaštitu i očuvanje prirodnih resursa i vrednosti i nepokretnih kulturnih dobara;

7) optimalna distanca trase je ona koja omogućuje dobru pristupačnost postojećih naselja, uz izbegavanje izmeštanja delova naselja za potrebe izgradnje infrastrukturnih sistema i otklanjanje negativnih uticaja koridora na integrisanost, kvalitet života i životne sredine naselja;

8) izgradnjom magistralnih infrastrukturnih sistema, po mogućstvu, poboljšati dostupnost i kvalitet lokalne mreže, i

9) izgradnjom infrastrukturnih sistema u koridoru i opremanjem koridora servisnim, turističkim i drugim uslužnim sadržajima omogućiti lokalnim zajednicama /opštinama/ kroz koje prolazi koridor određene podsticaje za razvoj.

Glava II.

ZNAČAJ I FUNKCIJA INFRASTRUKTURNOG KORIDORA ZA INTEGRACIJU PROSTORA

1. Značaj infrastrukturnog koridora za integraciju prostora

Ekonomska integracija Evrope odvija se, između ostalog, kroz modernizaciju i usklađivanje sistema komunikacija. Saobraćaj visokog kvaliteta neophodan je za međunarodnu razmenu robe, za poslovna putovanja i napredak međunarodnog turizma. Brzina vožnje predstavlja značajan činioc za povećanje efikasnosti saobraćaja, odnosno smanjivanje vremena trajanja putovanja. Iz tih razloga razvoj transporta uključen je u četiri prioritete privredne grane Evropske unije. Planovima razvoja Panevropske saobraćajne mreže utvrđen je multimodalni saobraćajni koridor "10" (Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-Veles-Solun) sa dva kraka Budimpešta-Novi Sad-Beograd ("10.b") i Niš-Pirot-Sofija ("10.a") u funkciji integrisanja saobraćajnog sistema Centralne i Istočne Evrope. Infrastrukturni koridor od Niša (Trupale) do granice Republike Makedonije, koji je obuhvaćen ovim prostornim planom, pripada multimodalnom saobraćajnom koridoru "10".

Središnji položaj Republike Srbije na Balkanskom poluostrvu i u srednjem Podunavlju omogućava intenzivnije povezivanje i uključivanje u međunarodnu podelu rada. U prostorno-funkcionalnom, a posebno razvojnom potencijalu, Dunavsko-savska i Moravska osovina predstavljaju tzv. krst-koncentracije, odnosno polarizacije razvoja.

Intenziviranjem veza, na osnovu povoljnog geografsko-saobraćajnog položaja, sa zemljama Centralne i Zapadne Evrope, kao i sa zemljama Južne i Istočne Evrope, odnosno unapređivanjem i razvijanjem tranzitnih i posredničkih funkcija između Evrope i Azije, Republika Srbija ima mogućnosti da racionalno i efikasno iskoristi svoj položaj.

Dolina Morave, odnosno Južne Morave i dolina Zapadne Morave predstavljaju po položaju, fizičko-geografskim uslovima, privrednoj razvijenosti i drugim odlikama osnovne zone-osovine razvoja u Srbiji. Izgradnja Infrastrukturnog koridora, u prvom redu, doprineće bržem razvoju regionalnih i predeonih celina koje se neposrednije vezuju za ovaj koridor, odnosno saobraćajnoj i privrednoj integraciji sa ukupnim prostorom Srbije. Istog značaja je očekivani doprinos privrednom razvoju i integraciji regionalnih i predeonih celina koje nisu u neposrednom okruženju Infrastrukturnog koridora.

U prvom slučaju reč je o predelima zapadno i istočno od Infrastrukturnog koridora, uslovno Južne Srbije, odnosno južnih i jugoistočnih delova Srbije: Toplici, leskovačkoj i vranjskoj kotlini, Zaplanju, vlasinskom kraju, Krajištu, predelu gornje Pčinje (Trgovištu i okolini). Sa izuzetkom razvijenijih privrednih i urbanih centara Vranja, Leskovca i Prokuplja i njihove neposredne okoline, radi se o predeonim celinama koje su među najnerazvijenijim u Srbiji. Uz druge mere i programe, njihovo saobraćajno integrisanje u prostor Srbije smatra se jednim od glavnih preduslova bržeg privrednog i socijalnog razvoja. Uslov za ostvarivanje tog cilja, odnosno za postizanje većih pozitivnih efekata uticaja Infrastrukturnog koridora na pomenute predele, je poboljšanje ili izgradnja regionalne saobraćajne mreže koja ove predele povezuje sa koridorom.

Za ukupni razvoj pomenutih celina i integraciju prostora Srbije od značaja je što se koridorom ostvaruju povoljnije veze južne i jugoistočne Srbije sa drugim regionima Srbije: osovino zapadne Morave, Šumadijom, zapadnom Srbijom, Timočkom Krajinom i Kosovom. U današnjoj situaciji, saobraćajne veze južne i jugoistočne Srbije sa ovim celinama su neefikasne i saobraćajno, u izvesnom smislu, "smaknute". Izgradnjom Infrastrukturnog koridora poboljšaće se veze našeg istočnog Podunavlja sa južnom Srbijom i Makedonijom, pod uslovom rekonstrukcije i izgradnje timočkog koridora Đerdap II (Prahovo) - Niš, sa planskom idejom da Srbija, pored razvojne zone Novi Sad-Beograd, Smederevo na Dunavu, razvija privredno i saobraćajno značajnu zonu u timočkom Podunavlju (Kladovo-Prahovo), kao bližu Crnom moru (Istočnoj Evropi).

Izgradnja Infrastrukturnog koridora doprineće jačanju saobraćajnog značaja Niša, koji je u tom pogledu već sada drugi po rangu u SR

Jugoslaviji, a preko toga i jačanju privrednih i drugih funkcija Niša. Uz pozitivan uticaj na razvoj centara u Južnoj Srbiji - Vranja, Leskovca i većeg broja manjih gradova, izgradnja ovog koridora doprineće ostvarivanju ciljeva Prostornog plana Republike Srbije i ukupne strategije razvoja Srbije:

- 1) smanjenju negativnih tendencija u demografskim kretanjima u Južnoj Srbiji;
- 2) smanjenju migracija stanovništva iz ovih krajeva, posebno imajući u vidu da su južna i jugoistočna Srbija među najznačajnijim ishodištima migracija, i
- 3) smanjenju procesa metropolizacije Srbije, uz brži razvoj Niša, regionalnih centara i manjih gradova u regionalnim celinama istočno i zapadno od koridora.

U Infrastrukturnom koridoru Prostornim planom Republike Srbije utvrđeni su sledeći magistralni infrastrukturni sistemi na pravcu Niš - granica Republike Makedonije:

- 1) autoput E-75 (M-1), kojim se zamenjuje postojeći dvotračni magistralni put M-1;
 - 2) železnička pruga za velike brzine E-85, kojom se modernizuje postojeća pruga;
 - 3) magistralni optički kabl, kojim se zamenjuje postojeći koaksijalni kabl;
 - 4) magistralni gasovod;
 - 5) postojeći dalekovodi 220 kV i planirani dalekovod 400 kV, i
 - 6) objekti zaštite od voda - odbrambeni nasipi;
- dok je za hidroenergetski i plovidbeni sistem "Velika Morava" utvrđena potreba daljeg istraživanja, kako bi se utvrdile realne mogućnosti i uslovi njegove realizacije.

Kako u daljoj budućnosti, posle horizonta ovog prostornog plana, postoji mogućnost da se sadašnje delimično regulisano korito reke Morave zameni plovnom kanalom višenamenske funkcije, planska rešenja za magistralni drumski i železnički saobraćaj prilagođena su prostornim zahtevima za realizaciju tog plovnog kanala.

Ovim prostornim planom nije u celini obuhvaćen koridor planiranog dalekovoda 400 kV, koji je na najvećem delu pravca udaljen više desetina kilometara od magistralnih infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru.

Na području Prostornog plana nalaziće se koridor istočnoevropske biciklističke transferzale broj 11, čiji će položaj biti definisan odgovarajućim urbanističkim planom.

2. Značaj i funkcija pojedinih infrastrukturnih sistema u koridoru za integraciju prostora

2.1. Značaj i funkcija autoputa E-75

Magistralni putni pravac M-1 Beograd-Niš-Leskovac-Vranja-granica Republike Makedonije, sa magistralnim putem M-22 Subotica-Novi Sad-Beograd, čini centralni saobraćajni koridor od najvećeg značaja za međunarodno povezivanje Srbije i SR Jugoslavije. Pružanje ova dva puta istovremeno se poklapa sa trasom međunarodnog puta E-75, koji predstavlja okosnicu sistema Transevropskog autoputa (TEM) na pravcu sever-jug i Panevropskog saobraćajnog koridora "10" odnosno kraka "10.b". Na zapadu ovaj pravac je povezan sa postojećom mrežom evropskih autoputeva, a na jugu i istoku oslanja se na evropsku mrežu puteva, kao i mrežu puteva Bliskog istoka, Azije i Severne Afrike.

U okviru osnovne mreže evropskih (E) puteva, planirani magistralni putni pravci omogućiće povezivanje autoputa E-875 preko:

- 1) pravca Beograd - granica Rumunije (E-70) sa Istočnom Evropom;
- 2) Zapadno-moravskog pravca (E-761) sa središnjom i zapadnom Srbijom i pravcem Beograd-Južni Jadran, i
- 3) pravca Niš-Priština-Peć-Čakor (granica Republike Crne Gore) sa Kosovom, Metohijom i Crnom Gorom.

Značaj magistralnog putnog pravca na deonici od Niša do Republike Makedonije i obezbeđenja ekonomičnijeg, efikasnijeg i bezbednijeg transporta porastao je sa: (a) ulaskom Grčke u članstvo Evropske unije i intenziviranjem saobraćajnih tokova i privredne razmene između Grčke i ostalih zemalja članica; i (b) povećanjem ekonomske, kulturne i drugih vidova saradnje Republike Srbije sa Republikom Makedonijom i Grčkom i rastućim interesom za izlazak Srbije na Mediteran preko Grčke i korišćenjem međunarodne luke Solun.

Primarna funkcija autoputa E-75 od Niša (Trupale) do Republike Makedonije je obezbeđenje putne saobraćajnice velikog kapaciteta i visokog nivoa saobraćajne usluge za zadovoljenje očekivanih saobraćajnih tokova, dok je sekundarna funkcija neposredni podsticaj za razvoj područja i saobraćajno povezivanje u zoni uticaja planiranog autoputa. Kako je realizacija planiranog autoputa od Niša do granice Republike Makedonije moguća jedino uz angažovanje tzv. koncesionog kapitala, to su planirani saobraćajni tokovi na ovom putnom pravcu bazirani, u prvom redu, na očekivanom daljinskom tranzitnom saobraćaju, uz ostvarenje maksimalnih komercijalnih efekata u što kraćem periodu.

2.2. Značaj i funkcija pruge za velike brzine E-85

Panevropskom mrežom pruga za velike brzine, koje bi mogle da dostignu i premaše 300 km/h predviđeno je povezivanje velikih gradskih centara Evrope, zadovoljenje velike tražnje za mobilnošću i poboljšanje konkurentne sposobnosti železničkog u odnosu na druge vidove saobraćaja, uz poboljšanje efikasnosti, bezbednosti, ekonomičnosti i očuvanja životne sredine. Mrežu će činiti: železničke pruge osposobljene za saobraćaj vozova sa brzinama 250 km/h, postojeće pruge koje mogu da se osposobe za brzine vožnje 200 km/h i pojedine značajne postojeće pruge koje povezuju i napajaju mrežu, a koje nije moguće racionalno rekonstruisati za brzine veće od 160 km/h. Železnička pruga za velike brzine u koridoru "10" imaće poseban značaj za omogućavanje odvijanja železničkog saobraćaja sa ogromnim gravitacionim područjem preko teritorije Republike Srbije i najracionalnijeg načina za njeno povezivanje sa svim delovima Evrope, Bliskog i Dalekog istoka.

Prostornim planom Republike Srbije utvrđena je pruga za velike brzine na pravcu Niš-Prešovo-granica Republike Makedonije (E-85) i njeno povezivanje sa planiranim prugama za velike brzine Niš-Dimitrograd-granica Bugarske (E-70), Niš-Beograd (E-85 i E-70), Beograd-Novi Sad-Subotica-granica Mađarske (E-85) i Beograd-Šid-granica Hrvatske koje su sve u sastavu koridora "10", kao i sa planiranom prugom za velike brzine Beograd-Pančevo-granica Rumunije (E-66).

Osnovni ciljevi modernizacije pruge E-85 od Niša do granice Republike Makedonije su da: (a) svojim tehničkim i drugim elementima udovolji evropskim zahtevima za saobraćajem vozovima velikih brzina; i (b) u potpunosti zadovolji potrebe domaćeg, u prvom redu mešovitog saobraćaja.

Pruga će, pored opštih uslova za uređenje Infrastrukturnog koridora, ispuniti i sledeće uslove: (a) gradiće se kao dvokolosečna i elektrificirana, sa brzinom vožnje od 200 km/h; i (b) u najvećoj mogućoj meri korišćiće se postojeći koridor pruge i rešenja prilagoditi osnovnim principima za izbor trasa infrastrukturnih sistema u koridoru utvrđenim ovim prostornim planom.

2.3. Značaj i funkcija vodoprivrednih sistema

Razvoj naselja i privrede i razmeštaj infrastrukturnih sistema na području Prostornog plana usklađivaće se sa zahtevima sistema zaštite od voda, korišćenja voda i zaštite voda i uslovima za realizaciju, Prostornim planom Republike Srbije, utvrđenim vodoprivrednim rešenjima, i to:

- 1) Donje-južnomoravskog i Gornje-južnomoravskog regionalnog sistema za snabdevanje stanovništva vodom, i
- 2) Južnomoravskog sistema korišćenja, uređenja i zaštite rečnih voda;

koji se najvećim delom prostiru van područja Prostornog plana.

Prioritet u zaštiti resursa voda i realizaciji vodoprivrednih sistema iz prethodnog stava imaće:

1) razvoj objekata za korišćenje voda u Infrastrukturnom koridoru i njihova zaštita u okviru regionalnih sistema za snabdevanje stanovništva vodom; kao i očuvanje izvorišta visokokvalitetne podzemne vode, primenom posebnih mera zaštite u realizaciji planiranih infrastrukturnih sistema, aktivnosti i funkcija i izborom trasa pojedinih magistralnih infrastrukturnih sistema izvan neposredne i uže zone zaštite izvorišta;

2) uređivanje režima malih voda i prečišćavanje otpadnih voda u sklopu rešenja Južnomoravskog sistema korišćenja, uređenja i zaštite rečnih voda, radi obezbeđenja propisane kategorije vodotoka, a posebno najuzvodnijih deonica osnovnog toka reke i pritoka. Prioritet će imati rešavanje problema prečišćavanja otpadnih voda fabrike celuloze u Vladičinom Hanu, i

3) izgradnja linijskih sistema, pored postojećih 100 km nasipa duž Južne Morave, i upravljanje akumulacionim prostorima radi obezbeđenja adekvatne zaštite od poplava na većim vodotocima u okviru Južnomoravskog sistema korišćenja, uređenja i zaštite rečnih voda, realizacija planiranih radova na nezavršenim deonicama, deonicama sa višim stepenom zaštite i sl.

Razradom planskih rešenja na nivou regulacionog plana ispoštovaće se *sledeći uslovi*:

1) optimalno rešenje trasa novih infrastrukturnih sistema i definisanje odgovarajućih mera i prioriteta na postojećim i novim objektima zaštite od vode, bazirane se na analizi postojećeg stanja i urezima vode za merodavne velike vode Južne Morave i pritoka. Na osnovu sadašnjeg stanja vodnog zemljišta rezervisaće se vodno zemljište za buduće stanje realizacije planiranih magistralnih saobraćajnih infrastrukturnih sistema;

2) za planirane trase i objekte magistralnih infrastrukturnih sistema utvrdiće se neophodne kasete i definisati prostorni uslovi i mere za odbranu od spoljnih i unutrašnjih voda predmetnih kaseti;

3) definišaću se mesta svih vodoprivrednih objekata koji imaju odgovarajuća tehnička uslovljavanja i ograničenja u odnosu na akvatorije (vodozahvati, ispusti upotrebljenih voda, regulacioni objekti, itd.), tako da se rešenja trase i objekata novih infrastrukturnih sistema usklade sa tim zahtevima vodoprivrednih sistema, i

4) očuvaće se u neporemećenom radnom stanju vodomeme stanice i druge instalacije za monitoring i praćenje vodnih režima.

2.4. Ideja o izgradnji plovnog puta Dunav-Egejsko more

Prostornim planom Republike Srbije nije predviđena izgradnja plovnog puta na deonici od Niša do granice Republike Makedonije do 2010, odnosno 2020. godine.

Uslove za proveru, razradu i realizaciju ideje o izgradnji plovnog puta i njegovom povezivanju u uklapanju u mrežu evropskih magistralnih kanala preko kanala "Rajna-Majna-Dunav", opredeliće kretanje robnog prometa između Zapadne, Srednje i Istočne Evrope, obim učešća (bruto tona) i konkurentnost rečnog u odnosu na ostale vidove saobraćaja u multimodalnom saobraćajnom koridoru "10".

Ovim prostornim planom, na osnovu rezultata dosadašnjih istraživanja nije moguće utvrditi plansko rešenje, već se rezerviše prostor potencijalnog koridora plovnog puta. Opredeljenje ovog prostornog plana je da se obezbede minimalni prostorni uslovi za plovnost Morave posle horizonta plana, odnosno posle 2020. godine. Prostornim planom utvrđuju se pravila za usaglašavanje razmeštaja i položaja trasa najznačajnijih i najskupljih magistralnih infrastrukturnih sistema u koridoru - autoputa E-75 i pruge za velike brzine E-85, sa položajem potencijalnog koridora plovnog puta (prema idejnom rešenju profila plovnog puta iz 1973. godine).

2.5. Značaj i funkcija magistralnih optičkih kablova

Prostornim planom Republike Srbije planirana je izgradnja optičkih kablova na svim magistralnim pravcima kako bi se prevaziđeni tehnološki sistemi zamenili novim i jeftinijim tehnologijama i uveli u mesne mreže, radi formiranja širokopolasne ISDE (digitalne mreže integrisanih usluga) na teritoriji Republike.

Jedan od najznačajnijih međunarodnih magistralnih pravaca granica Mađarske-Subotica-Novi Sad-Beograd-Niš-granica Republike Makedonije biće kompletiran izgradnjom planiranih optičkih kablova na deonici Niš-Leskovac-Vranje-granica Republike Makedonije.

Postojeći analogni sistem od 3600 kanala i digitalni sistem protoka 140 Mb/s po koaksijalnom kablju na relaciji Niš-Skoplje biće proširen optičkim kablom i digitalnim sistemima protoka 622 Mb/s i 2,5 GB/s (odnosno 7560 i 30.240 kanala respektivno). Time će se omogućiti, uz odgovarajuće ekonomske efekte, znatno povećanje TT kapaciteta našeg terminalnog i tranzitnog međunarodnog saobraćaja i postići sledeći osnovni *ciljevi* razvoja telekomunikacionih usluga:

1) povezivanje međunarodne centrale Niš sa Makedonijom i Grčkom, radi otvaranja pravca prema jugoistoku;

2) omogućenje udvostručenja broja priključaka tokom narednih deset godina, radi obezbeđenja priključaka za sve privredne subjekte i ustanove, a naročito u turističkim, brdsko-planinskim i nerazvijenim područjima;

3) zamena dotrajale opreme i modernizacija postojeće mreže, i

4) stvaranje jedinstvene telekomunikacione mreže različitih korisnika i novih telekomunikacionih usluga (kablovska televizija, video signali i dr.).

2.6. Značaj i funkcija razvodnog gasovoda

Prostornim planom Republike Srbije snabdevanje područja Južne Srbije gasom predviđeno je putem novog razvodnog gasovoda Niš-Leskovac-Vranje-Bujanovac-Preševo sa mogućnošću povezivanja sa sistemom Republike Makedonije.

U Infrastrukturnom koridoru izgrađena je deonica razvodnog gasovoda MG-11 od Niša (glavni razdelni čvor-GRČ "Niš 1"-teme T0) do odvajanja za pravac Prokuplje (GRČ "Leskovac"-teme T29) dužine preko 22 km, prečnika 508 mm i radnog pritiska do 50 bara, koji je zajednička deonica za pravce Prokuplje-Priština i Leskovac-Vranje.

Položaj trasa deonice razvodnog gasovoda MG-11 zapadno od autoputa E-75 na teritoriji grada Niša (do temena T18), postojeće železničke pruge Niš-Leskovac i planirane pruge za velike brzine usklađeni su sa principima razmeštaja infrastrukturnih sistema utvrđenim Prostornim planom.

Ovim prostornim planom utvrđen je koridor razvodnog magistralnog gasovoda od Niša do glavne memo-regulacione stanice "Leskovac", dok je na pravcu od Leskovca do Republike Makedonije dat kao potencijalni koridor, koji će biti preciznije utvrđen po obavljanju neophodnih istraživanja i verifikaciji generalnog projekta.

Osnovni potrošači gasa (industrija i široka potrošnja) u Infrastrukturnom koridoru, posle Niša, su: Leskovac, Vranje, Vladičin Han i Surdulica, za koje je planirani razvodni gasovod dimenzionisan sa potrošnjom od 78,6 miliona m³ gasa godišnje.

Ukupna dužina razvodnog gasovoda od Niša (GRČ "Niš") do granice sa Republikom Makedonijom iznosi oko 166 km, sa sledećim *tehničkim karakteristikama po deonicama*:

1) Niš-Prokuplje do GRČ-a "Leskovac" (MG 11) - prečnika 20" ili Ø 508 mm, dužine 22,2 km;

2) GRČ "Leskovac" - Leskovac (R.G 11-01) - planiranog prečnika od 14" ili Ø 356 mm, procenjene dužine od 28 km;

3) Leskovac-Vranje (R.G 11-02) - planiranog prečnika od 10" ili Ø 273 mm, procenjene dužine oko 72 km, i

4) Vranje-granica Republike Makedonije (R.G. 11-03) - prečnika od 10" ili Ø 273 mm, procenjene dužine oko 44 km.

2.7. Značaj i funkcija elektroenergetskih objekata

Prostornim planom Republike Srbije za obezbeđenje osnovne prenosne mreže elektroenergetskog sistema na području Južne Srbije predviđen je 400 kV dalekovod Niš-Leskovac-Vranje-Republika Makedonija, sa krakom Vranje - TE "Kosovo B" i trafostanicama 400/110 kV "Leskovac" i "Vranje".

Realizacijom planiranog dalekovoda 400 kV, čiji će se koridor najvećim delom nalaziti van područja ovog prostornog plana, obezbediće se napajanje mreže 110 kV na distributivnim područjima Leskovca i Vranja.

Glava III.

UTICAJ INFRASTRUKTURNOG KORIDORA NA OKRUŽENJE

1. Osnovni ciljevi i prioriteta u razvoju

Uzimajući u obzir prirodne vrednosti područja, geografski položaj, saobraćajni značaj i druge specifičnosti područja Južne Srbije, na području Prostornog plana ostvarivaće se sledeći *ciljevi* dugoročnog razvoja:

1) prevazilaženje dosadašnje relativne nerazvijenosti i zaostajanja u razvoju za prosekom Republike, kako u stepenu angažovanosti raspoloživih resursa, tako i u pogledu kvaliteta življenja;

2) puna valorizacija povoljnog saobraćajnog položaja područja Južne Srbije na magistralnim pravcima evropskih saobraćajnih komunikacija za razvoj industrije, turizma i drugih privrednih grana i njihovo uključivanje u svetsko tržište, i

3) optimalna organizacija i uređenje prostora shodno potrebama razvoja privrede, javnih službi i stanovništva, a na osnovu raspoloživih resursa i strateških interesa prostornog razvoja Srbije.

Poseban značaj u razvoju područja Južne Srbije do kraja ovog i u prvim decenijama 21. veka imaće sledeći *sektori*:

1) agroindustrijski sektor, sa posebnim naglaskom na programima primarne i finalne proizvodnje (stočarstvo, povrtarstvo, voćarstvo, šumski plodovi i lekovito bilje, kao i programi zdrave hrane);

2) manji industrijski prerađivački i proizvodno-zanatski pogoni komplementarni sa postojećom industrijom šireg područja Južne Srbije;

3) ugostiteljsko-turističke, rekreativne i servisno-saobraćajne aktivnosti i drugi sadržaji međunarodnog ranga na pravcima međunarodnih drumskih saobraćajnica (autoput); turizam na rekama; poslovni i tranzitni turizam u gradskim turističkim centrima; zdravstveni turizam i rekreacija u banjama; zimski sportovi, jezerski, klimatski, rekreativni, seoski i lovni turizam u turističkoj regiji Vlasina i Krajište, kao i rekreativni turizam na lokalitetima od posebnog kulturno-istorijskog značaja (manastir Sv. Prohor Pčinjski i sl.);

4) kompletiranje regionalne i lokalne mreže saobraćajne, vodoprivredne, komunalne i druge infrastrukture, kao bitnog preduslova za ekonomsku i socijalnu revitalizaciju celog područja, i

5) potpunija valorizacija raspoloživih prirodnih i stvorenih resursa, a posebno bogatih nalazišta nemetaličnih mineralnih sirovina, obojenih metala, termo-mineralnih voda i geotermalne energije, šumskog bogatstva i dr.

Posebne *pogodnosti* za ostvarivanje ciljeva dugoročnog razvoja omogućiće izgradnja infrastrukturnih sistema u koridoru, i to:

1) višestruko povećana tranzitna prohodnost usloviće brži protok roba, putnika i informacija i uticati na veću konkurentnost i povezanost privrede, kako unutar Srbije, tako i Srbije sa Evropom, u pravcu sever-jug;

2) završetak izgradnje autoputa E-75 stvorice posebne pogodnosti u razvoju sledećih privrednih grana: građevinarstva, saobraćaja, izvoznih grana privrede vezanih za transport autoputem i turistički kompleks;

3) modernizacija pruge usloviće revitalizaciju putovanja železnicom, naročito u međumesnom i lokalnom saobraćaju; čime će se stvoriti posebne pogodnosti za privredne delatnosti koje proizvode robe masovnih tereta za daljinske transporte unutar zemlje, a naročito u inostranstvo (poljoprivreda, industrija, šumarstvo);

4) kompletiranje optičkog kablova unaprediće telefonske i druge veze i uticati na jeftiniju i bržu vezu u lokalnoj i daljinskoj telekomunikaciji. Posebne pogodnosti imaće razvoj komunikacijskih usluga, trgovinska delatnost i turistička privreda, i

5) realizacija gasovoda, kao novog energetskog potencijala, naročito će doprineti poboljšanju standarda stanovanja i ukupnog kvaliteta življenja i životne sredine; pozitivan uticaj očekuje se, u prvom redu, na razvoj: industrije, poljoprivrede (povrtarstvo), komunalne privrede i dr.

2. Uticaj izgradnje infrastrukturnog koridora na razvoj okruženja

Izgradnja i razvoj magistralnih infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru imaće na srednji i duži rok posredne i neposredne uticaje na gravitirajuće okruženje i područje Prostornog plana, od kojih su najznačajniji:

1) uticaji na promenu režima, odnosno načina korišćenja prostora;

2) uticaji na demografska kretanja i promene u mreži/sistemu naselja, i

3) uticaji na privredni razvoj okruženja.

Usmeravanjem ovih uticaja postići će se:

1) međusobno usklađivanje lokalnih i regionalnih interesa, na jednoj strani, i propozicija o razvoju, prostornom uređenju i zaštiti životne sredine planskog područja koje su utvrđene u raznim dokumentima nacionalnog/državnog nivoa, na drugoj;

2) pokretanje aktivnosti koje će promeniti pravac dosadašnjih, pretežno negativnih urbo-demografskih trendova, dok će rešavanje urbo-demografskih problema i prostorno prestrukturisanje doprineti rešavanju niza drugih, u prvom redu socijalnih i ekonomskih, problema, i

3) preduzimanje aktivnosti za podizanje tzv. "stepena investicione privlačnosti" okruženja ("poboljšanja regionalnog profila"), u prvom redu na popravljaju nepovoljnog stanja regionalne i lokalne putne i komunalne/naseljske infrastrukture, odnosno poboljšanja saobraćajne povezanosti i opsluženosti prostora.

2.1. Saobraćajno povezivanje područja

Preduslov za razvojnu valorizaciju pozitivnih uticaja izgradnje Infrastrukturnog koridora je povećanje kvaliteta saobraćajnog otvaranja i povezivanja područja Prostornog plana i Južne Srbije sa magistralnim saobraćajnim infrastrukturnim sistemima u koridoru. Kako je u pogledu dužine (od 5.374,0 km, od toga: 340,0 km magistralnih, 1.267,0 km regionalnih i 3.726,0 km lokalnih puteva) i gustine od 0,68 km/km² putne mreže iznad proseka za centralnu Srbiju, osnovni cilj je popravljanje kvaliteta postojeće putne mreže, iskazanog tehničkim i eksploatacionim parametrima (elementi i kvalitet kolovoza i dr.). Uspostavljanje hijerarhijske diferencijacije postojeće putne mreže obezbediće se povećanjem kvaliteta i nivoa saobraćajnih usluga na: postojećim poprečnim pravcima pet magistralnih i osamnaest regionalnih puteva, kao i lokalne putne mreže, naročito u zonama naseljenih mesta.

Prioritet će imati:

1) koridori postojećih regionalnih puteva: R-122, deonica Vlasinsko jezero-Bosilegrad-granični prelaz Ribarica (Čustendil-Bugarska), kao deo magistralnog M1-1.13 i regionalnog puta R-125, i deonica Bujanovac-Trgoviste-granični prelaz (Kriva Palanka-Republika Makedonija), kao nastavak magistralnog puta M-25.3, koji su Prostornim planom Republike Srbije utvrđeni za magistralne saobraćajne pravce;

2) koridor postojećeg regionalnog puta R-214 na deonici od Niša do granice Republike Makedonije, kao zamena za postojeći magistralni put M-1, u funkciji kvalitetnog alternativnog putnog pravca autoputa E-75 bez naplate putarine, kojim će se prihvatiti lokalni i regionalni saobraćaj sa poprečnih istočnih i zapadnih pravaca na autoput preko sistema saobraćajnih petlji utvrđenog ovim prostornim planom;

3) koridori magistralnih i regionalnih puteva od značaja za razvoj turizma na području Južne Srbije, i to: rekonstrukcija dela magistralnog puta do Smođa; rekonstrukcija regionalnih puteva prema Crnoj Travi, Strezimirovcima, manastiru Sv. Prohor Pčinjski, Donjem Stenjevcu, Ribarcima i Bosilegradu i izgradnja novog puta od Vranjske Banje do podnožja Besne Kobile, i

4) lokalna putna mreža prema naseljskim centrima (sekundarnim opštinskim i centrima zajednice sela), čiji razvoj može da uspori polarizaciju stanovništva i aktivnosti na području Južne Srbije.

2.2. Režim korišćenja prostora i kriterijumi zaštite životne i prirodne sredine

Utvrđuju se sledeći režimi korišćenja prostora i zaštite životne sredine na području Prostomog plana u okvirima režima utvrđenih Prostomim planom Republike Srbije za područje Južne Srbije, i to:

1) drugi nivo zagađenosti sredine¹⁾, tj. povremeno prekoračivanje graničnih vrednosti zagađivanja klasičnim zagađivačima (uz naporedno eliminisanje radijacionih zagađivanja, zagađivanja kancerogenim i mutagenim materijama),²⁾ dozvoljen je jedino na prilaznim delovima autoputa Nišu;

2) treći nivo zagađenosti, tj. bez prekomernog zagađenja toksičnim materijama i zagađenja od korišćenja nepovoljnih/štetnih energetskih resursa, ili uz postojanje buke, neprijatnih mirisa, industrijskih i komunalnih otpadaka i saobraćaja, dozvoljen je u području Niša, Leskovca i Vranja i u koridorima magistralne saobraćajne infrastrukture;

3) četvrti nivo, koji obuhvata zagađivanje od prehrambene, tekstilne i druge industrije koja koristi sisteme za prečišćavanje vazduha i voda, velikih stočnih farmi i intenzivnih turističkih aktivnosti, dozvoljen je u prigradskim zonama naselja iz prethodne dve kategorije, području Bujanovca, zonama intenzivne poljoprivrede, koridorima magistralnih puteva i železničkih pruga i aerodroma;

4) u peti nivo zagađenosti svrstavaju se područja većeg turističkog opterećenja, prigradske zone sa postojećom nekontrolisanom vikend izgradnjom i koridori lokalnih puteva i železničkih pruga;

5) u šesti nivo zagađenosti svrstavaju se seoska naselja i područja degradirana prirodnim putem (erodirane površine, zaslanjena zemljišta, klizišta, plavni tereni, područja jakih mrazova, zone oko istorijskih/kulturnih spomenika gde je manja antropopresija, akvatorije veštačkih akumulacija itd.);

6) u sedmi nivo svrstavaju se područja manje intenzivne šumske eksploatacije i livadskog i pašnjačkog stočarstva, močvara zemljišta, lovna područja, delovi nacionalnih parkova van rezervata, parkovi prirode i park šume, i

7) u osmu kategoriju svrstavaju se strogi prirodni rezervati, spomenici prirode, područja zaštićena međunarodnim konvencijama, nepristupačni kanjoni i stmi odseci, kao i zaštićeni i predviđeni za zaštitu prostori strogih prirodnih rezervata na području Južne Srbije, i to: dolina Pčinje, Radan, Kukavica, Vlasina, Grdelička klisura, vlažna staništa kod Preševa, Jema, Suva Planina i dr., koji su utvrđeni Prostomim planom Republike Srbije.

1) NB: Prvi nivo zagađenosti tj. "van propisanih kategorija", nije predviđen u ovom području.

2) Prema kategorizaciji primenjenoj u Prostomom planu Republike Srbije (1996).

2.3. Usmeravanje demografskih procesa, naseljavanje stanovništva i mreža naselja

Po sadržaju i strukturi, problematika stanovništva i naselja u suštini je predmet regionalnih prostomih planova, odnosno Regionalnog prostomog plana Južne Srbije ili odvojenih planova nišavskog, južno-moravskog i pčinjskog okruga; dok se u ovom prostomom planu naznačuje kao *orijentacija-polazište*, a ne kao plansko rešenje.

Osnovni cilj u planskom i postplanskom periodu je razvoj mreže naselja i diferencijacija funkcija centara u mreži, kako u prostoru koji obuhvata Prostomim plan, tako i u širem okruženju.

Problemi koji će se rešavati pri ostvarivanju ovog cilja su:

1) usitnjena mreža sa velikim brojem malih seoskih naselja (ispod 100 stanovnika), čiji je udeo u nekim opštinama iznad 50% ukupnog broja naselja (Vlasotince, Vladičin Han), zbog toga što (izuzev dolinskih sela neposredno uz koridor) u zaleđu koridora dominiraju (po morfološkom tipu) razbijena sela;

2) nizak stepen koncentracije stanovništva i delatnosti u većini opština, izuzev grada Niša i opština Leskovac i Vranje;

3) nedovoljno diversifikovana struktura aktivnog stanovništva, izuzev u gradu Nišu i opštinama Leskovac i Vranje, donekle i u centrima opština Vlasotince i Bujanovac;

4) neujednačena hijerarhijska struktura mreže naselja na području Prostomog plana i u okruženju, koja je srednje razvijena u severnom i srednjem delu koridora, a nerazvijena u južnom delu, kao posledica veličinske i funkcionalne strukture skupa naselja.

U zavisnosti od sadržaja strukture i veličine gravitacione zone, u koridoru se jasno izdvajaju četiri nivoa centara:

1) makroregionalni centar - Niš;

2) regionalni centri - Leskovac i Vranje;

3) gradski (opštinski) centri - Vlasotince i Bujanovac, i

4) manji centri opština, gradska naselja u formiranju - Merošina, Doljevac, Gadžin Han, Vladičin Han i Preševo.

Osim u makroregionalnom i dva regionalna centra, nivo koncentracije stanovništva je nizak (10-20%) i nedovoljno je izražena koncentracija nepoljoprivrednih delatnosti i razvijenost funkcijske strukture u centrima.

Mreža sekundarnih opštinskih centara i centara zajednice sela samo se nazire i tek je u prvom stadijumu formiranja. *Kao sekundarni centri u opštinama ili centri zajednice sela* na području Prostomog plana, sa tendencijom formiranja su: Belotinac (u opštini Doljevac); Toponica (u opštini Gadžin Han); Donja Lakošnica, Pečenjevce, Mala i Velika Grabovnica, Grdelica i Predejane (u opštini Leskovac); Vranjska banja (u opštini Vranje); Oslare i Biljača (u opštini Bujanovac); Žujince i Tmava (u opštini Preševo).

Ciljevi razvoja mreže naselja u narednom periodu su:

1) ublažavanje procesa depopulacije (sa izuzetkom opština Bujanovac i Preševo) i povećanje stepena koncentracije stanovništva, posebno u opštinama Merošina, Doljevac, Vlasotince, Vladičin Han i Gadžin Han; i

2) stimulisanje razvoja manjih opštinskih, sekundarnih opštinskih i centara zajednice sela iz prethodnog stava, radi postizanja veće koncentracije stanovništva.

Ostvarivanjem ovih ciljeva smanjio bi se populacioni pritisak na Niš, Leskovac i Vranje, što bi bio jedan od uslova za razvoj kvalitetnije strukture funkcija u ovim centrima, poboljšanje urbanističke situacije i rešavanje komunalnih problema.

U vezi sa razvojem sela, utvrđuju se sledeći *ciljevi*:

1) stimulisanje ostvarivanja sistema zajednice sela različitim merama i programima, kako bi se poboljšali uslovi socijalnog života u seoskim područjima;

2) razvijanje manjih prerađivačkih kapaciteta i preduzetništva na selu;

3) uređivanje i sadržajno opremanje centara sela (servisi, javne službe) i, posebno, centara zajednice sela, i

4) rešavanje komunalnih problema u selima (vodosnabdevanje, odvođenje voda, uređenje saobraćajnica).

2.4. Uticaj Infrastrukturnog koridora na privredni razvoj okruženja

Prioritetni programi i projekti dugoročnog privrednog razvoja ostvariće se u oblasti:

1) *agroindustrijskog sektora* - programi i projekti primarne proizvodnje (farme, uzgajališta i sl.) u oblasti stočarstva (uzgoj junadi, ovčarstvo, kozarstvo i peradarstvo, te u manjem obimu svinjarstvo), voćarstva, pčelarstva i vinogradarstva (u manjoj meri), povrtarstva i sakupljanja i prerade šumskih plodova i lekovitog bilja. Najveći značaj će imati proizvodnja finalnih proizvoda tzv. zdravstveno bezbedne hrane, po visokim evropskim standardima. Sa prostomo-ekološkog stanovišta, za ostvarivanje navedenog najznačajnija su ulaganja u: melioraciju pašnjaka i livada; formiranje novih livadskih kompleksa; formiranje dugogodišnjih zasada voća; očuvanje ekološke posebnosti područja; kontrolu korišćenja prirodnih resursa, a u prvom redu sakupljanja gljiva i lekovitog bilja; očuvanje biološke raznovrsnosti okruženja;

2) *industrije i proizvodnog zanatstva* - manji programi i projekti koji su komplementarni postojećoj industriji Južne Srbije, u sledećim granama: prerada metala; elektroindustrija; prerada plastičnih masa; prerada drveta; servisiranje i obrada proizvoda tekstilne industrije i industrije kože i obuće; grafička industrija; farmaceutska industrija, kozmetika i proizvodnja sredstava za higijenu. Najpovoljnije lokaciono-razvojne potencijale za razvoj industrije ima dolina Južne Morave, makroregionalni centar Niš i regionalni centri Leskovac i Vranje;

3) *razvoja turizma* - izgradnja i uređenje turističko-saobraćajnih kompleksa, punktova i objekata za:

(1) tranzitni turizam i rekreaciju uz autoput (primami i sekundarni receptivno-informacioni punktovi, etno-punktovi i odmorišta);

(2) tranzitni turizam i rekreaciju u zoni uticaja Infrastrukturnog koridora (gradski turistički centri, banje, turistička mesta i turistički predeli),

i

(3) drugi vidovi turizma u okruženju, preko petlji/čvorišta od primarnog i sekundarnog značaja, za povezivanje Infrastrukturnog koridora sa poprečnim magistralnim i regionalnim tokovima, i to: pravcem M-25 (Niš-Prokuplje-Beloljin-Razbojna-Brus-Nacionalni park "Kopaonik") sa severnom turističkom subregijom i formiranim turističkim centrom Kopaonik i pravcem od Leskovca preko regionalne veze R-123 sa budućom južnom turističkom subregijom Kopaonika (sa Prolom Banjom, Rudarima, Kuršumlijom i Kuršumlijskom Banjom); pravcem M-9 (Leskovac-Vlasotince-Svođe-Jabukovik-Crna Trava) i pravcem M-13 (Vladičin Han-Surdulica-Vlasina Okruglica) sa srednjom turističkom subregijom Vlasina (Vlasinsko jezero, Čemernik i Vardenik); pravcem od Vranja i Vranjske Banje prema turističkim subregijama Krajista (subregije Vranjska Banja-Besna Kobila i Besna Kobila-Dukat); kao i pravcem od Bujanovca i Bujanovačke Banje preko regionalne veze R-125 i R-125.a prema Manastiru Sv. Prohor Pčinjski. Prioritet u oblasti turizma imaće: (a) izgradnja, odnosno rehabilitacija glavnih turističkih kompleksa/punktova (Trupale, Leskovac, Vladičin Han, Bujanovac, Doljevac, Predejane i Preševo); i (b) razvoj turizma u gradskim centrima (Niš, Leskovac i Vranje) i banjama (Vranjska Banja i Bujanovačka Banja);

4) *komunalnom opremanju i uređenju* - rehabilitacija, odnosno izgradnja celokupne komunalne infrastrukture (elektroenergetska mreža, vodovod, kanalizacija, PTT, ulična/putna mreža i parkinzi, javna rasveta, pijace, groblja, javna čistoća itd.) u područjima (naseljima, centrima, delovima naselja itd.) gde se realizuju posebni programi naseljavanja, programi razvoja turizma i industrijskih kapaciteta; realizovanje, odnosno dovršavanje postojećih programa izgradnje vodovodne i kanalizacione mreže; širenje PTT mreže; izgradnja i uređivanje centralizovanih (regionalnih i subregionalnih) deponija za odlaganja otpada;

5) *eksploatacija mineralnih sirovina* - programi istraživanja u okruženju za: uglj (Jerma i Jankova Klisura); geotermalnu energiju (Vranjska Banja, Bujanovačka Banja, Sijarinska Banja, Prolom Banja i oblast Surdulice); nuklearne sirovine (Vranjska Banja i druga okolina Vranja, Slatinska Reka i Donji Prisjan); rude olova, cinka, bakra, zlata i molibdena (veći broj lokaliteta); nemetalne sirovine, prioritetno kvarc, bentonitske gline, pegmatiti, zeolit i kvarciti, zatim vatrostalne keramičke gline, sitnoljuspasti liskun i kvarc-distenske stene, grafit i barit; kao i sirovine za industriju građevinskog materijala (cementne sirovine, opekarska glina, tehnički kamen, arhitektonski/ukrasni kamen, šljunak i dr.); i

6) *šumarstva* - investicije u programe i projekte: podizanja, sanacije i uzgoja/nege šuma; pošumljavanja goleti; prevođenja izdanačkih u visoke šume; očuvanja i unapređivanja autohtonih šumskih vrsta i šumskih celina; programiranog i selektivnog uzgoja kvalitetnog tehničkog drveta za industrijsku preradu; poboljšanja kvaliteta lovnog fonda; otvaranja šuma izgradnjom mreže šumskih puteva.

Glava IV.

POLOŽAJ MAGISTRALNIH INFRASTRUKTURNIH SISTEMA U INFRASTRUKTURNOM KORIDORU (Referalna karta I)

1. Položaj koridora magistralnih infrastrukturnih sistema

1.1. Položaj koridora i plan razmeštaja pratećih objekata autoputa E-75 (Referalna karta broj 4.)

Koridor autoputa E-75 (DP IA reda br. 1; M-1¹ - prema Uredbi o kategorizaciji državnih puteva ("Službeni glasnik RS", br. 105/13 i 119/13), u daljem tekstu: Uredba), dužine oko 152 km započinje na njegovom ukrštanju sa koridorom autoputa E-80 (DP IA reda br. 4; M-1.12) ispred grada Niša, u blizini naselja Trupale (na stacionaži km 812+000), a završava se na granici sa Republikom Makedonijom (na stacionaži km 963+954). Širina koridora iznosi 700 m; obuhvata trasu autoputa širine oko 70 m sa obostranim (neposrednim i širim) zaštitnim pojasom ukupne širine 630 m.

U odnosu na morfološke karakteristike i izgrađenost prostora, kao i u odnosu na postojeći državni put IA reda br. 1 (M-1), koridor autoputa E-75, deonica Niš - granica Republike Makedonije ima sledeći položaj i tehničke karakteristike po deonicama:

1) Trupale-Pečenjevce (km 812+000 - km 844+804,57) - izgrađena deonica autoputa pruža se dolinom reke Južne Morave na ravničarskom terenu dužine od 32,8 km, sa tehničkim karakteristikama za brzinu kretanja vozila od 120 km/h; od km 812+000 do km 820+000 nalazi se na desnoj obali reke Južne Morave u dužini od 8,0 km, a od km 820+000 do km 844+804,57 na levoj obali reke u dužini od 24,8 km;

2) Pečenjevce-Grabovnica (km 844+804,57 - km 865+844) - izgrađena deonica autoputa, pruža se levom obalom reke Južne Morave na izrazito ravničarskom terenu u dužini od oko 21,0 km, sa tehničkim karakteristikama za brzinu kretanja vozila od 120 km/h;

3) Grabovnica-Grdelica (km 865+844 - km 873+700) - planirani koridor autoputa pružaće se sa obe strane reke Južne Morave na ravničarskom terenu u dužini od oko 7,9 km, sa tehničkim karakteristikama za brzinu kretanja vozila od 120 km/h, i to: od km 865+844 do km 869+300 nalaziće se na levoj obali u dužini od 3,5 km; od km 869+300 do km 870+800 na desnoj obali u dužini od 1,5 km; dok će se od km 870+800 do km 873+700 ponovo nalaziti na levoj obali u dužini od 2,9 km;

4) Grdelica-Vladičin Han (km 873+700 - km 900+100) - planirani koridor autoputa na delu od Grdelice do Mominog Kamena (km 889+700) pružaće se duž postojećeg DP IA reda br. 1 (M-1) u dužini od oko 16,0 km. Na delu trase od stacionaže km 879+500 do stacionaže km 883+950 (kroz Grdeličku klisuru u zoni naselja Predejane) autoput se pruža kroz tunel (sa petljom "Predejane" udaljenom oko 2,0 km od naselja). Od Mominog Kamena do iza Vladičinog Hana van trase postojećeg DP IA reda br. 1 (M-1) u dužini od oko 10,0 km, obilazeći Vladičin Han sa istočne strane po brdsko-planinskom terenu, sa tehničkim karakteristikama za brzinu kretanja vozila od 100 km/h. U delu deonice Caričina Dolina - Vladičin Han planira se izmeštanje trase postojeće železničke pruge, u dužini od 1,0 km;

5) Vladičin Han-Bujanovac (Levosoje) (km 900+100 - km 942+195) - planirani koridor autoputa ukupne dužine 42,1 km pružaće se koridorom postojećeg DP IA reda br. 1 (M-1), a kod grada Vranja i na potezu od Donjeg Neradovca do Levosoja nalaziće se delimično van koridora DP IA reda br. 1 (M-1) (u njegovoj blizini);

6) Bujanovac (Levosoje) - granica Republike Makedonije (km 942+195 - km 963+954) - deonica koridora autoputa, koja je u izgradnji, pruža se koridorom postojećeg DP IA reda br. 1 (M-1), ukupne dužine 21,8 km, na ravničarskom terenu u dužini od oko 18,0 km i brežuljkastom terenu na poslednja 3,0 km, sa tehničkim karakteristikama za brzinu kretanja vozila od 120 km/h.

¹ Obeležavanje državnih puteva (DP) i veza sa starim oznakama za M i R puteve.

1 . 1 . 1 . P l a n r a z m a e u š t t o a p j u a t a p 1

Prateći sadržaji autoputa dele se na:

1) funkcionalne sadržaje putnog saobraćaja za održavanje, upravljanje i obezbeđenje bržeg, sigurnijeg, udobnijeg i pouzdanijeg transporta robe i ljudi na autoputu: a) baze za održavanje puta, b) objekti kontrole i upravljanja i v) objekti naplate putarine;

2) prateći sadržaje - za potrebe korisnika u saobraćaju: a) parkirališta i b) uslužni centri (stanice za snabdevanje pogonskim gorivom (u

daljem tekstu: benzinske stanice), moteli, restorani, TIR centri i dr).

Utvrđuju se sledeći osnovni kriterijumi za razmeštaj pratećih sadržaja u koridoru autoputa E-75:

1) razmeštaj pratećih sadržaja obezbediće funkcionalno zadovoljavanje:

(a) osnovnih zahteva bezbednosti saobraćaja - nepovoljnim se smatraju sve lokacije pratećih sadržaja na samoj petlji i u njenoj neposrednoj blizini, ulaznim i izlaznim kracima petlje; obezbeđenje veze sa autoputem se vrši posebnim ulaznim i izlaznim saobraćajnim trakama prema kriterijumima koji se primenjuju za petlje;

(b) komfora korisnika autoputa i komfora korisnika pratećeg sadržaja - lokacija pratećeg sadržaja ne sme da predstavlja mesto "nasilnog" usporjenja na autoputu;

(v) osnovnih zahteva u pogledu sadašnjih i budućih potreba i mogućnost fazne realizacije pratećih sadržaja u zavisnosti od porasta saobraćaja i neophodnih rekonstrukcija;

2) bezbednost saobraćaja može se obezbediti formiranjem paralelnih servisnih saobraćajnica sa jednom ulivnom i jednom izlivnom trakom za više pratećih sadržaja;

3) poštovanje optimalnih funkcionalnih rastojanja između pratećih sadržaja, uz uvažavanje specifičnosti zatečenog stanja, odnosno stečenih obaveza vezanih za postojeće objekte za koje su izdate građevinske i upotrebne dozvole;

4) ravnomerno raspoređivanje pratećih sadržaja na celoj deonici autoputa, radi obezbeđenja ravnomernije raspodele direktnih i indirektnih koristi za lokalnu zajednicu, mogućnosti zapošljavanja, prihoda lokalnih zajednica od poreza na profit objekata i dr;

5) na jednoj lokaciji može biti po pravilu jedna dominantna funkcija pratećeg sadržaja autoputa sa pojedinim dopunskim, kompatibilnim sadržajima sa više korisnika, sa jednom ulaznom saobraćajnicom sa autoputa i jednom izlaznom saobraćajnicom na autoput;

6) odstupanje od kriterijuma 2) i 3) i gušći raspored pratećih sadržaja na Koridoru X moguć je kod urbanih centara (glavnog grada, međunarodnog, državnog i regionalnog značaja) utvrdjenih Zakonom o Prostornom planu Republike Srbije od 2010. do 2020. godine ("Službeni glasnik RS", broj 88/10) (Beograd, Novi Sad, Niš, Subotica, Jagodina, Leskovac i Vranje) i na prilazu putnim graničnim prelazima, koji se nalaze na Koridoru X (Batrovci, Horgoš i Preševo), zbog veće frekvencije ulaznog i izlaznog saobraćaja na autoputu;

7) rangiranje deonice prema verovatnoći korišćenja pratećih sadržaja u koridoru autoputa na osnovu prosečnog godišnjeg dnevnog saobraćaja i svojstva uticajnog područja posmatrane deonice autoputa (rang ukrštanja, godišnji obim i neravnomernost ulazno-izlaznog saobraćaja);

8) stacionaža određenog sadržaja predstavlja stacionažu na sredini dužine u odnosu na izliv i uliv sa autoputa; stacionaže za postojeće prateće sadržaje (kao i planirane sa rešenjem o lokacijskoj dozvoli) date su tačno, dok su za planirane prateće sadržaje autoputa, za koje nije izdato rešenje o lokacijskoj dozvoli, date orijentaciono (sa tačnošću maksimum +/- 1000 m) i biće bliže definisane kroz primenu Prostornog plana.

U izgradnji pratećih sadržaja u koridoru autoputa preporučuje se poštovanje principa: bio-klimatske arhitekture i ekoloških kriterijuma sa malim stepenom uticaja na sredinu; korišćenja obnovljivih izvora energije i naprednih tehnika gradnje koje koriste sunce za grejanje i vetar za klimatizaciju, kao i lokalne građevinske materijale; uklapanja u pejzaž i dr.

Pre izgradnje objekata duž koridora autoputa, a koji se pružaju iznad visine od 20 m i koji su izvan naseljenih mesta, neophodno je pribaviti saglasnost Direktorata civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije.

1.1.1.1. Funkcionalni sadržaji

1) Baze za održavanje puta

Baze za održavanje puta imaju osnovnu ulogu servisiranja svih potrebnih radova zimskog i letnjeg održavanja puta, a komplementarni su im i objekti u funkciji informatike (telefonske veze, regulisanje i kontrola saobraćaja i sl).

Utvrđuju se sledeći posebni kriterijumi za izbor lokacija baza za održavanje puta:

(1) blizina naselja, mogućnost opremanja komunalnom infrastrukturom, ekološka pogodnost;

(2) funkcionalno rastojanje od 50 do 70 km;

(3) mogućnost manipulisanja vozila (petlje, naplata putarine);

(4) površina od 2 do 3 ha.

U koridoru autoputa E-75, deonica Niš - granica Republike Makedonije predviđene su sledeće baze za održavanje puta:

(a) "Severni Bulevar" - sa leve strane autoputa, istočno od petlje "Severni Bulevar", u funkciji održavanja dela autoputa od petlje "Aleksinački rudnici" do petlje "Pečenjevci" u dužini od oko 60 km (od čega na deonici ovog prostornog plana oko 30 km);

(b) "Grdelica" - sa leve strane autoputa istočno od petlje "Grdelica", u funkciji održavanja dela autoputa od petlje "Pečenjevci" do petlje "Vladičin Han" u dužini oko 50,0 km;

(v) "Vranje" - sa desne strane autoputa severno od petlje "Vranje", u funkciji održavanja dela autoputa od petlje "Vladičin Han" do petlje "Bujanovac 1" u dužini oko 37,0 km, i

(g) "Preševo" - sa desne strane autoputa južno od čeonog prolaza za naplatu putarine, u funkciji održavanja dela autoputa od petlje "Bujanovac 2" do graničnog prelaza u dužini oko 30,0 km.

Raspored baza dat je sa orijentacionim položajem i može biti korigovan u skladu sa programom razvoja JP "Putevi Srbije", kao upravljača puta (u skladu sa Zakonom o javnim putevima - "Službeni glasnik RS", br. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 i 104/13) i razradom Prostornog plana (pri čemu će se odrediti tačna stacionaža).

U zavisnosti od namenjenih aktivnosti predviđenih baza za održavanje puta odrediće se njihov osnovni sadržaj: magacin soli, pokrivena skladišta, otvorena skladišta, garaže za razne vrste vozila, remontna radionica, magacin rezervnih delova, upravna zgrada, komunalni objekti, pumpe za gorivo, parking vozila, pristupni putevi baza-autoput i dr.

2) Objekti i službe kontrole i upravljanja

Objekti i službe kontrole i upravljanja saobraćajem, koji imaju osnovnu namenu nadgledanja odvijanja saobraćaja, policijske kontrole (stanice), informacionog centra i pružanja pomoći (punkta), običajeno se lociraju kod baza za održavanje puta u zavisnosti od njihovog ranga (od Beograda do Republike Makedonije predviđena je jedna centralna baza "Severni Bulevar" kod Niša).

Lokacije objekata kontrole i upravljanja mogu se, u skladu sa programom razvoja JP "Putevi Srbije", odrediti i u okviru ostalih funkcionalnih sadržaja (po potrebi i parkirališta) u koridoru autoputa. U koridoru autoputa E-75, deonica Niš - Republika Makedonija, planirana je izgradnja posebnog punkta - informacionog centra i pomoći na putu AMS Srbije (desno, oko km 960+000) u sklopu planiranog parkirališta "Čukarka".

3) Objekti naplate putarine

Za obezbeđenje zatvorenog sistema naplate putarine predviđeno je jedno čeonno naplatno mesto (ČNM) na autoputu E-75, deonica Niš - granica Republike Makedonije (uz napomenu da se sistem naplate putarine odnosno status ČNM može korigovati u skladu sa politikom upravljača autoputa JP "Putevi Srbije");

(1) postojeće ČNM pre petlje "Doljevac" (km 831+110), predviđeno je za ukidanje po uspostavljanju ČNM u blizini graničnog prelaza "Preševo";

(2) planirano ČNM pre petlje "Preševo" (oko km 957+800);

(3) kao i bočne ulivno-izlivne naplatne stanice (BNS).

Potrebna površina za ČNM iznosi oko 3 ha, a za BNS oko 0,3 ha. Na ČNM i BNS biće omogućen i elektronski vid naplate putarine.

1.1.1.2. Prateći sadržaji za korisnike puta

1) Parkirališta

Parkirališta sa parkinzima površine 1,5-5 ha imaju osnovnu funkciju obezbeđenja sigurnog i komfornog putovanja, u prvom redu odmora i dopunsku funkciju promocije turizma u okruženju.

Utvrđuju se sledeći posebni kriterijumi za izbor lokacija parkirališta sa parkinzima:

(1) tehnički zahtevi saobraćaja (u podnožju, na sredini ili vrhu putnog uspona i sl); poseban prostor za parkiralište za automobile, teretna vozila i autobuse;

(2) funkcionalno rastojanje od 10 do 20 km - obostrano i naizmenično razmeštanje parkirališta za kraće zaustavljanje vozila i zadržavanje putnika sa potrebnim komforom za kraće zadržavanje i predah (od 15 do 30 minuta);

(3) poželjna je blizina većih ili manjih naselja, vidikovca, vodenog ogledala i sl. (prirodni ambijent), kao i opremljenost ili pogodnost lokacije za opremanje komunalnom infrastrukturom (za vodu za piće i sanitarni čvor) i telefonskim vezama za pružanje pomoći vozačima.

Osnovni sadržaji parkirališta (prva faza):

(1) zeleno razdelno ostrvo, ulazna i izlazna kolovozna traka su obavezni;

(2) parking putničkih automobila sa minimum 20 mesta, parking teretnih vozila sa minimum osam mesta i autobusa sa minimum dva mesta (po mogućstvu sa nadstrešnicama i senicima za zaštitu vozila od sunca);

(3) javna česma, sanitarni čvor (minimum 40 m² bruto);

(4) mesta za odmor i sedenje za minimum 50 osoba, nadstrešnice, telefonska govornica i pejzažno uređena površina za odmor od 500 do 1000 m²;

(5) tabla sa nazivom i planom parkirališta na ulazu u parkiralište (informacije o neposrednom okruženju i njegovim motivima) i tabla na izlazu sa parkirališta sa osnovnim informacijama o daljem putu (o glavnim saobraćajnim skretanjima prema gradovima, banjama, turističkim destinacijama, prirodnim i kulturnim dobrima i dr);

(6) ostali funkcionalni sadržaji putnog saobraćaja.

Dodatni sadržaji parkirališta (druga faza):

(1) manji kafe/restoran, manja prodavnica, manje igralište (za odbojku ili košarku);

(2) mini-pijaca za prodaju lokalnih poljoprivrednih i tradicionalnih zanatskih proizvoda sa natkrivenim prostorom sa tezgama i pratećim sanitarnim uređajima;

(3) mogući informativno-turistički punkt u funkciji promocije turizma (sa javnim i službenim telefonom ili upotrebom mobilnog telefona i detaljnijim informacijama o neposrednom okruženju i saobraćajnim skretanjima prema turističkim motivima i dr);

(4) prostor za priručna sredstva prve pomoći i pomoći na putu za putničke automobile (minimum 30 m²);

(5) po potrebi službeni objekat za nužni smeštaj zaposlenih na parkiralištu i svratište inspekcije i policije.

U koridoru autoputa E-75, deonica Niš - granica Republike Makedonije, predviđena su 23 parkirališta (u pravcu rasta stacionaže - 11 desno od toga 10 planiranih, i 12 levo od toga 11 planiranih) i to na sledećim lokacijama:

(a) postojeća samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Čokot" - desno (km 818+000) i levo (km 817+900);

(b) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Doljevac", po ukidanju naplatne rampe "Doljevac", desno (oko km 831+200) i levo (oko km 831+200);

(v) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Pečenjevce", desno (oko km 842+150) i levo (oko km 841+900);

(g) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Grajevce", desno (oko km 852+100) i levo (oko km 851+350);

(d) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Guberevac", desno (oko km 865+400) i levo (oko km 865+400);

(đ) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Grdelica", desno (oko km 877+500) i levo (oko km 877+500);

(e) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Repište", desno (oko km 885+750) i levo (oko km 885+750);

(ž) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Panevlje", desno (oko km 911+050) i levo (oko km 911+500);

(z) planirano samostalno parkiralište "Suvi Dol", levo (oko km 919+375);

(i) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Vranje", desno (oko km 925+450) i levo (oko km 926+000);

(j) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Letovica", desno (oko km 946+500) i levo (oko km 946+300);

(k) planirana samostalna obostrana smaknuta parkirališta "Čukarka" (sa planiranim punktom za informacije i pomoć na putu), desno (oko km 960+000) i "Miratovac", levo (oko km 961+100).

2) Uslužni centri

2.1) Benzinske stanice

Benzinske stanice na autoputu su obavezni prateći sadržaji u koridoru autoputa i predstavljaju punktove manje i srednje veličine, pretežno sa specijalizovanim saobraćajnim sadržajima za snabdevanje pogonskim gorivom, priborom i rezervnim delovima, za pružanje usluga opravke vozila, pranja vozila i drugo, uz odgovarajuće zadovoljavanje potreba (predah, uzimanje hrane, kupovina i sl) u toku kraćeg i srednjeg zadržavanja putnika, sa mogućnošću dužeg zadržavanja u slučaju ozbiljnije opravke vozila i pešačke veze benzinske stanice sa parkiralištem ili motelom. Benzinske stanice mogu biti samostalni objekti ili u sklopu motela.

Utvrđuju se sledeći posebni kriterijumi za izbor lokacija benzinskih stanica:

(1) funkcionalno rastojanje od 20 do 30 km - obostrano i naizmenično razmeštanje samostalnih benzinskih stanica tipa I (benzinsko-putnička stanica) i tipa II (benzinsko-servisna stanica). Ukoliko zbog razmeštaja postojećih benzinskih stanica, prolaska kroz urbane centre glavnog grada, međunarodnog, državnog i regionalnog značaja i prilaza putnim graničnim prelazima nije moguće ispoštovati to pravilo, dozvolice se odstupanje u smicanju;

(2) benzinske stanice u sastavu motela manjeg su kapaciteta i imaju osnovnu namenu usluge gostiju motela;

(3) poželjno je obezbeđenje obostranog pristupa (sa autoputa i sa državnog puta ili javnog opštinskog puta) gde je to moguće;

(4) površina od 1,5 do 3 ha.

Tip I benzinsko-putničke stanice može da ima sledeće sadržaje (u prvoj fazi):

(1) zeleno razdelno ostrvo, ulazna i izlazna kolovozna traka su obavezni;

(2) pumpna stanica sa orijentaciono deset točionih mesta, i to: osam za putnička vozila (za benzin, dizel, tečni naftni gas (TNG), komprimovani prirodni gas (KPG), a u perspektivi i za punjenje automobila na električni pogon) i dva za teretna vozila (benzin, dizel, TNG i KPG), sa prodajom ostalih potrošnih materijala, sitnih rezervnih delova za automobile i dr;

(3) parking za 40 i više putničkih vozila, za 16 i više teretnih vozila i za četiri i više autobusa, sa potrebnim prolaznim trakama;

(4) javna česma i javni mokri čvor, po pravilu u okviru benzinske stanice (muški i ženski, za osobe sa invaliditetom i roditelje sa malom decom, minimum 80 m² bruto) i privremeno dnevno sabiralište smeća sa stanice (površina po proračunu);

(5) tabla sa nazivom i planom benzinske stanice na ulazu u stanicu;

(6) informativno-turistički punkt na izlazu sa stanice (sa javnim i službenim telefonom i informacijama o neposrednom okruženju i njegovim motivima, o glavnim saobraćajnim skretanjima prema gradovima, banjama, turističkim destinacijama, prirodnim i kulturnim dobrima i dr);

(7) služba pomoći i informacija, sa službenim i javnim telefonom;

(8) restoran sa kuhinjom, otvorenim i zatvorenim prostorom za goste, kao i prostorom za igru i animaciju dece;

(9) prodavnica opšte potrošnje: piće, hrana, cigarete, štampa i dr;

(10) službeni smeštaj osoblja restorana i pumpne stanice, svratište inspekcije, policije i drugo, nužan smeštaj zaposlenih sa ostavom materijala, alata i dr.

Tip II benzinsko-servisna stanica može da ima sledeće dodatne sadržaje u drugoj fazi realizacije (u odnosu na tip I):

(1) prodavnica rezervnih delova i opreme za najzastupljenije marke automobila (minimum 100 m² bruto);

(2) servis za opravku vozila (odvojeno za putnička vozila od kamiona i autobusa, sa šlep-službom, zaklonjenim parkingom za havarisana vozila i dr), lociran na izlaznom delu benzinske stanice.

U koridoru autoputa E-75, deonica Niš - granica Republike Makedonije, predviđeno je 23 benzinske stanice (u pravcu rasta stacionaže - 11 desno od toga osam planiranih, i 12 levo od toga osam planiranih), i to na sledećim lokacijama:

(a) planirana obostrana smaknuta benzinska stanica "Doljevac - Korvin rad" (levo, oko km 828+500) i "Doljevac" (desno, oko km 830+450);
(b) postojeća samostalna obostrana smaknuta benzinska stanica, "Pukovac 1" (desno, km 833+680 - potencijalno se ukida uz mogućnost izgradnje parkirališta) i planirana "Pukovac 2" (levo, oko km 833+680);
(v) planirana obostrana smaknuta benzinska stanica, "Brestovac-zapad" (desno, oko km 836+780) i planirana "Brestovac-istok" (levo, oko km 838+450);
(g) planirana samostalna obostrana smaknuta benzinska stanica u sastavu turističko-rekreativnog kompleksa motela "Vlasina 1" i "Vlasina 2" (oko km 861+100);

(d) postojeća benzinska stanica u sastavu turističko-rekreativnog kompleksa motela "Predejane" (levo, km 881+500), uz mogućnost prilaza i korišćenja korisnika autoputa sa petlje "Predejane" (oko km 882+850), odnosno preko veze sa državnim putem;

(đ) postojeća samostalna obostrana smaknuta benzinska stanica "Dekutince 1" (desno, km 901+050) i "Dekutince 2" (levo, km 901+050);

(e) planirana samostalna obostrana smaknuta benzinska stanica "Vranje 2" (desno, oko km 919+196) i (levo, oko km 918+500);

(ž) planirana samostalna obostrana smaknuta benzinska stanica "Levosoje 1" (desno, oko km 941+800) i "Levosoje 2" (levo, oko km 942+500);

(z) postojeća samostalna obostrana smaknuta benzinska stanica "Biljača" desno (km 951+250, što odgovara km 964+000 po stacionaži DP IA reda br. 1) i levo (km 951+200, što odgovara km 964+600 po stacionaži DP IA reda br. 1 deonica Levosoje-Bukuruvac);

(i) planirana samostalna obostrana smaknuta benzinska stanica "Preševo-zapad" (desno, oko km 953+550) i "Preševo-istok" (levo, oko km 953+550); što odgovara km 967+100 po stacionaži DP IA reda br. 1, deonica Bukuruvac - granica Republike Makedonije;

(j) samostalne obostrane smaknute benzinske stanice:

- "Čukarka 1" (na ime izmeštanja BS "Preševo 1") desno oko km 959+000 (što odgovara stacionaži DP IA reda br.1 - km 972+550, deonica Bukuruvac - granica Republike Makedonije) na katastarskim parcelama broj: 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 - K.O. Čukarka (uključujući i turističko-rekreativni kompleks motela "Preševo/Čukarka" - desno); i

- "Čukarka 2" (na ime izmeštanja BS "Preševo 2") levo oko km 959+150 (što odgovara stacionaži DP IA reda br. 1 - km 972+650 deonica Bukuruvac - granica Republike Makedonije), na katastarskim parcelama broj: 449/2, 497/2, 500/2, 499/2, 498/2, deo 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, deo 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 - K.O. Čukarka (uključujući i turističko-rekreativni kompleks motela "Preševo/Čukarka" - levo);

(k) postojeća benzinska stanica "Intermol" (levo, km 963+033) u sklopu kompleksa graničnog prelaza Preševo ka Republici Makedoniji.

2.2) Moteli

Moteli u koridoru autoputa predstavljajučke punktove sa najbogatijim sadržajima, za najduže zadržavanje putnika radi potreba saobraćaja, odmora, rekreacije i turizma (koji podrazumeva najmanje jedno noćenje).

Utvrđuju se sledeći posebni kriterijumi za izbor lokacija motela:

(1) funkcionalno rastojanje od 30 do 60 km (tip I), odnosno od 80 do 160 km (tip II). Ukoliko zbog razmeštaja postojećih motela, prolaska kroz urbane centre glavni grad, međunarodnog, državnog i regionalnog značaja i prilaza putnim graničnim prelazima nije moguće ispoštovati to pravilo, dozvolice se odstupanje u smicanju;

(2) po pravilu moteli će biti organizovani kao tip I (standardni motel) i tip II (motel u turističko-rekreativnom kompleksu). U zavisnosti od pogodnosti lokacije, moteli će se graditi sa obe strane autoputa, radi racionalizacije poslovanja i korišćenja izgrađenih kapaciteta, sa međusobnom pešačkom i kolsko-službenom vezom. Moguće je i premostiti autoput objektom koji u svom sklopu ima uslužne sadržaje motela;

(3) lokacije su uslovljene položajem postojećih motela, prirodnim i stvorenim vrednostima područja, blizinom naselja, mogućnošću povezivanja sa državnim putevima i javnim opštinskim putevima, odnosno uz najveća saobraćajna čvorišta, posebno prema najznačajnijim turističkim destinacijama;

(4) površina tip I okvimo od 0,8 ha do 2 ha i tip II od 2 ha pa naviše s tim da, ako je u njegovom sklopu i benzinska stanica, površine se sabiraju. Prateći sadržaji motela mogu da budu i izvan zone autoputa povezani pešačkom komunikacijom.

Tip I standardni motel može da ima sledeće sadržaje u funkciji saobraćaja, tranzitne rekreacije i turizma na autoputu:

(1) zeleno razdelno ostrvo, ulazna i izlazna kolovozna traka;

(2) po pravilu okvimo 50-100 ležajeva sa: restoranom otvorenog tipa od okvimo 80-160 mesta u zatvorenom prostoru i okvimo 100-200 mesta na terasi, kuhinjom odgovarajućeg kapaciteta, prodavnicom (suvenera i dr) i mokrim čvorom. Objekat veličine 1.500-4.000 m²;

(3) parking za 50-100 putničkih vozila, 20-40 teretnih vozila i 5-10 autobusa, sa potrebnim prolaznim trakama;

(4) javna česma, zaseban javni mokri čvor (ženski i muški, za osobe sa invaliditetom i roditelje sa malom decom, 50-100 m² bruto) i privremeno dnevno sabiralište smeća sa punkta, površina po proračunu;

(5) tabla sa nazivom motela i planom motelskog kompleksa na ulazu u punkt;

(6) turističko-informativni sadržaji;

(7) službeni smeštaj osoblja motela, turističko-informativnog objekta i održavaoca punkta, prostorije za policiju, svratište za inspekciju u sastavu motela;

(8) sadržaji za odmor i relaksaciju (nadstrešnice, uređene slobodne zelene površine, kao i sadržaji za odmor - staze, klupe i stolovi, sedišta, korpe za otpatke i dr). Pored prostora za odmor i rekreaciju, moguće je uređenje i opremanje odgovarajućih površina za kampovanje;

(9) pejzažno uređene i održavane slobodne površine (zelene, relaksacione i dr).

Tip II (motel u turističko-rekreativnom kompleksu) može da ima sledeće sadržaje u funkciji saobraćaja, tranzitne rekreacije i turizma na autoputu:

(1) zeleno razdelno ostrvo, ulazna i izlazna kolovozna traka;

(2) više od 100 ležajeva sa: restoranom u zatvorenom prostoru i na terasi, kuhinjom odgovarajućeg kapaciteta, moguć je i fri-šop i prodavnica (etno-zanatskih proizvoda i suvenira i dr), mokrim čvorom (sa ženskim i muškim delom, za osobe sa invaliditetom i roditelje sa malom decom);

(3) parking za više od 100 putničkih, 40 teretnih vozila i deset autobusa, sa potrebnim prolaznim trakama (za više od 560 jednovremenih korisnika);

(4) zaseban objekat (objekti) restorana i kafea;

(5) javne česme i javni mokri čvorovi (sa ženskim i muškim delom, za osobe sa invaliditetom i roditelje sa malom decom, za korisnike koji nisu obuhvaćeni mokrim čvorovima u motelu i posebnim ugostiteljskim objektima) i privremena dnevna sabirališta smeća sa kompleksa, površine po proračunu;

(6) tabla sa nazivom i planom motelskog kompleksa na ulazu u kompleks;

(7) turističko-informativni i promotivno-propagandni sadržaji (turistički biro, turistička izložba, video projekcije i dr, sa javnim i službenim telefonima i informacijama o okruženju kompleksa, glavnim saobraćajnim skretanjima prema gradovima, banjama, turističkim destinacijama, prirodnim i kulturnim dobrima i dr);

(8) policijska stanica;

(9) pošta i filijala banke sa menjačnicom;

(10) prostor za službeni smeštaj osoblja motela, turističko-informativnih sadržaja i dr. (po pravilu za 1/2 osoblja smene), kao i službene prostorije za inspekcije i dr;

(11) zatvoreni objekti za sportsku rekreaciju (teretana, stoni tenis, skvoš, kuglana, streljaštvo iz vazdušnog oružja i dr);

(12) otvoreni sportsko-rekreativni tereni (tenis, odbojka, košarka, mali fudbal, mala trim-staza i dr);

- (13) zatvoreni objekti za relaksaciju i zabavu (sauna, masaža, bilijar, šah, fliperi, kompjuterske igre i dr);
- (14) specijalni zatvoreni i otvoreni rekreativni sadržaji, zavisno od prirodno turističkih resursa (termo-akvatički sadržaji sa termalnim bazenima i dr);
- (15) sadržaji za odmor i relaksaciju u etno-ambijentu (otvoreni paviljoni, nadstrešnice, zakloni od vetra, vatrišta, uređene slobodne zelene površine, sa sadržajima za odmor - staze, klupe, stolovi, korpe za otpatke. Pored prostora za odmor i rekreaciju, obavezno je uređenje i opremanje odgovarajućih površina za kampovanje;
- (16) pejzažno uređene i održavane slobodne površine (zelene, rekreativne, relaksacione, kamp i dr).
- U koridoru autoputa E-75, deonica Niš - granica Republike Makedonije, predviđeno je 12 motela, i to sedam motela tip I i pet motela tip II (u pravcu rasta stacionaže - desno pet od toga pet planiranih i levo sedam od toga pet planiranih), i to na sledećim lokacijama:
- (a) planirani obostrani smaknuti moteli tip I "Doljevac - Korvin Grad" (levo, oko km 828+500) i "Doljevac" (desno, oko km 830+450);
- (b) planirani obostrani smaknuti moteli "Vlasina" tip II (oko km 860+900) - u blizini petlje "Vlasotince" sa sadržajima sa obe strane i specifičnom ponudom Vlasinskog jezera;
- (v) postojeći motel "Predejane" tip II (levo, km 881+500), uz mogućnost korišćenja i prilaza korisnika autoputa sa petlje "Predejane" (oko km 882+850) odnosno preko veze sa državnim putem;
- (g) planirani obostrani smaknuti moteli "Vladičin Han" tip I, (oko km 904+000) - na mestu "Gramada" južno od petlje sa mogućnošću dvonamenskog korišćenja za tranzitne i goste van koridora autoputa;
- (d) planirani obostrani smaknuti moteli "Bujanovac" tip I (oko km 934+500) - u opštinskom centru Bujanovac pored reke Moravice, sa dvonamenskom funkcijom za tranzitne goste i gradske potrebe;
- (đ) postojeći motel "Biljača" tip I (levo, km 951+200);
- (e) planirani obostrani smaknuti moteli "Preševo/Čukarka" tip II (oko km 959+000), sa mogućnošću dvonamenskog korišćenja za tranzitne i goste van koridora autoputa.

2.3) TIR centri

TIR centri ("International Road Transports") u koridoru autoputa predstavljaju punktove prvenstveno za teška transportna vozila sa osnovnim i specijalizovanim sadržajima: za servisiranje, snabdevanje pogonskim gorivom, priborom i rezervnim delovima, pranje vozila i dr; uz odgovarajuće zadovoljavanje ostalih potreba (predah, higijena, uzimanje hrane, kupovina i sl); parkingom za minimum 50 teretnih vozila i više putničkih vozila i autobusa, sa potrebnim prolaznim trakama; zelenim razdelnim ostrvom, ulaznim i izlaznim kolovoznim trakama.

Utvrđuju se sledeći posebni kriterijumi za izbor lokacija TIR centara: funkcionalno rastojanje od oko 200 km; na prilazu većim saobraćajnim čvorištima; mogućnost infrastrukturnog opremanja; površina od 3 do 5 ha.

U koridoru autoputa E-75, deonica Niš - granica Republike Makedonije, planirana je izgradnja jednog (1) TIR centra "Panevlje" (levo, oko km 908+600)

1.2. Položaj koridora pruge za velike brzine E-85

Koridor pruge za velike brzine ukupne dužine 148,0 km i širine 250 m obuhvata trasu pruge širine oko 35 m sa obostranim (neposrednim i širim) zaštitnim pojasom ukupne širine od 215 m.

Položaj koridora pruge za velike brzine dat je orijentaciono, dok će konačni položaj koridora biti definisan po verifikaciji generalnog projekta. Dato rešenje u ovom planu definisano je u odnosu na postojeću jednokolosečnu prugu, koju na najvećem delu pravca prati, uz manja odstupanja radi neophodnog ispravljanja radijusa krivina za potrebe velikih brzina, izuzev na deonici Grdeličke klisure i od Bujanovca do granice Republike Makedonije (varijantno rešenje) na kojima se značajnije udaljava od postojeće pruge, i to:

1) između stanica "Međurevo" i "Niš" zadržaće se postojeća jednokolosečna pruga za teretni saobraćaj duž koje će se pružiti koridor pruge za brzine od 120 km/h za odvijanje putničkog saobraćaja, sa novom stanicom "Međurevo" oko 2,0 km južno od postojeće, koja će se rekonstruisati za potrebe razdvajanja koloseka za putnički i teretni saobraćaj u pravcu Niša;

2) od Belotinca do Doljevca koridor pruge za velike brzine pružaće se zapadno od koridora postojeće pruge, a postojeća stanica "Doljevac" rekonstruisaće se za priključivanje pruge iz pravca Kosova Polja (uvođenjem pomoću denivelacije u stanicu po smerovima na prugu za velike brzine);

3) od Doljevca do Lipovca koridor pruge za vozove velikih brzina pružaće se duž, a od Lipovca do Pečenjevca istočno od postojeće pruge, sa izgradnjom nove stanice "Pečenjevce";

4) od Pečenjevca do Grabovnice koridor pruge za velike brzine pružaće se duž postojeće pruge; a postojeća stanica "Leskovac" rekonstruisati za potrebe razdvajanja koloseka za putnički i teretni saobraćaj i zadržavanja funkcije stanice za putnički saobraćaj, dok će nova stanica za teretni saobraćaj biti locirana oko 3,5 km južno od postojeće (pored ukrštanja puta M-1 i postojeće pruge), uz obezbeđenje veze između ovih stanica denivelisanim kolosekom;

5) od Grabovnice do industrijske zone u naselju Suva Morava na deonici Grdeličke klisure, koridor pruge za velike brzine u većoj ili manjoj meri udaljiće se od koridora postojeće pruge zbog većeg broja oštih krivina, i to:

(1) od Grabovnice do Burgice - pružaće se istočno od postojeće pruge, u zoni naselja Beli Breg denivelisano preći postojeću prugu i put M-1 i zapadno od postojeće pruge zaobići tunelom naselje Mala Kopašnica sa evidentiranim arheološkim lokalitetom, po izlasku iz tunela denivelisano preći postojeći put M-1 i planirani autoput E-75, gde će nastaviti zajedničkim koridorom;

(2) od Grdelice do Gornjeg Polja - pružaće se na prostoru između postojećeg puta M-1 i Južne Morave, pored planirane petlje "Grdelica" lociraće se nova stanica "Grdelica";

(3) od Bojišine do Predejana - posle stanice "Grdelica" koridor će se odvojiti zapadno od postojeće pruge i klisure, tako što će preseći Južnu Moravu i put R-214, ući u tunel na desnoj obali reke, po izlasku iz tunela denivelisano preseći planirani autoput E-75, regionalni put R-214, postojeću prugu i Južnu Moravu, ući u tunel na levoj obali reke, kod Predejana izaći iz tunela da bi ponovo ušao u novi tunel, posle koga će se pružiti dolinom reke Južne Morave presecajući je na više mesta;

(4) od Repišta do Garinja - na delu deonice između postojećih stanica "Predejane" i "Džep", koje se stavljaju van funkcije, predviđena je lokacija nove stanice "Džep" na desnoj obali Južne Morave;

(5) od Garinja do Dupljana - preseći će postojeću prugu i reku i zapadno od postojeće pruge na području naselja Džep i Momin Kamen pružaće se kroz tri tunela na levoj obali reke;

(6) od Manajle do Kalimanca - preseći će put M-1, reku, postojeću prugu i preći na desnu stranu Južne Morave i istočno od postojeće pruge na delu od naselja Kačimirci do Vladičinog Hana pružaće se kroz dva nova tunela, posle kojih će preseći postojeći put M-1 i reku, i

(7) od Vladičinog Hana do Gramade - pružaće se vijaduktom sa novim stajalištem "Vladičin Han" iznad postojeće stanice "Vladičin Han" do tunela na području sela Repinci, posle koga će nastaviti zapadno od postojeće pruge do industrijske zone u Suvoj Moravi;

6) u naselju Suva Morava - pružaće se duž postojeće pruge, a između naselja Lepenica i Stubal predviđena je lokacija nove stanice "Lepenica", koja će biti denivelisano povezana sa planiranom slobodnom zonom u Suvoj Moravi i Priboju Vranjskom;

7) od Priboja Vranjskog do Vranjske Banje - pružaće se zapadno od postojeće pruge, preseći reku, postojeći put M-1, autoput E-75 i postojeću prugu do postojeće stanice "Vranje", koja će se rekonstruisati u stanicu za teretni saobraćaj i dograditi novom stanicom za putnički saobraćaj;

8) od Donjeg Neradovca do Ristovca - posle stanice "Vranje" pružaće se istočno od postojeće pruge i običi naselja Ribnica, Donji Neradovac i Gornji i Donji Pavlovac do postojeće stanice "Ristovac", koja će postati službeno mesto;

9) postojeća stanica "Bujanovac" rekonstruisaće se u međustanicu na dvokolosečnoj pruzi, i

10) od Bujanovca do granice Republike Makedonije - Prostornim planom se, polazeći od stepena gotovosti odgovarajuće tehničke dokumentacije (na nivou generalnog projekta), predlažu varijantna rešenja položaja koridora pruge za velike brzine, i to:

(1) varijanta I - koridor će se pružati duž postojeće pruge i prolaziti kroz naselja, sa postojećom stanicom "Preševo", koja će postati glavna stanica za međunarodni i domaći saobraćaj, i

(2) varijanta II - koridor će se udaljiti istočno od postojeće pruge i pružati duž koridora planiranog autoputa E-75, u skladu sa principima utvrđenim ovim prostornim planom, sa novom stanicom "Preševo" kod denivelisanog ukrštanja sa putem (postojeće železničke stanice "Preševo"- "Slavujevac").

1.3. Položaj koridora magistralne telekomunikacione infrastrukture

Polazeći od funkcionalnih zahteva povezivanja automatskih telefonskih centrala (ATC) i opsluživanja gradskih područja, koridor optičkih kablova pružaće se duž regionalnog puta R-214, a na kraćim deonicama duž pruge za velike brzine, i to:

1) od tranzitne ATC "Niš" do kablovskog okna broj 23 - pružaće se kablovskom kanalizacijom u gradskim ulicama sve do kablovskog okna broj 23. na raskrsnici magistralnih puteva M-1 Niš-Leskovac (regionalni put R-214 Niš-Doljevac) i 25 Niš-Priština;

2) od kablovskog okna broj 23. do ATC "Leskovac" - prelaziće ispod magistralnog puta M-25 Niš-Priština i nastaviće ka Leskovcu duž starog magistralnog puta M-1 Niš-Leskovac, prelaziće reku Južnu Moravu prolazeći kroz prostor petlje "Doljevac", od petlje "Doljevac" do petlje "Pečenjevac" koridor će preći sa leve strane autoputa na desnu stranu između autoputa i železničke pruge, a zatim pored starog puta (Niš-Leskovac-M1) do okna broj 237; dalje će nastaviti TT kanalizacijom do ATC "Leskovac";

3) od glavne ATC "Leskovac" do Vladičinog Hana - pružaće se postojećom kablovskom kanalizacijom u gradskim ulicama do postojećeg kablovskog okna broj 237, nastaviće pored ulaznog kraka petlje "Leskovac", duž magistralnog puta M-1 do ukrštanja sa magistralnim putem M-9 za Vlasotince, nakon čega će nastaviti duž regionalnog puta R-214 (od stacionaže km 264+000 do stacionaže km 299+040) i nastaviti lokalnim putem i magistralnim putem M-1 (od stacionaže km 878+900 do stacionaže km 879+090); nastaviće pored Slatinske reke do železničke pruge Beograd-Skoplje (na stacionaži km 300+000), pružaće se duž železničke pruge Beograd-Skoplje sve do Vladičinog Hana (do stacionaže km 330+000);

4) od Vladičinog Hana do Vranja - u Vladičinom Hanu (od stacionaže km 330+000) optički kabl će se odvojiti od železničke pruge i ući u postojeću kablovsku TT kanalizaciju, tj. kablovsko okno broj 6-1; od koga će se vezati za čvornu ATC "Vladičin Han" i nastaviti prema Vranju kroz kablovsko okno broj 6-2, a zatim preko mosta na reci Južnoj Moravi nastaviti desnom obalom reke, duž lokalnog puta, preći Dekutinsku reku i nastaviti duž magistralnog puta M-1 (do stacionaže km 914+685), nastaviti duž puta za selo Dekutince, ukrstiti se sa magistralnim putem M-1 (na stacionaži km 912+153) i nastaviti lokalnim putem Vladičin Han-Vranjska Banja, preći Bogoševsku i Blagunjačku reku, zatim nastaviti putem Surdulica-Vranjska Banja, prići magistralnom putu M-1 (na stacionaži km 923+180) i dalje se pružati regionalnim putem R-239.a prema Vranju (do stacionaže km 2+313), zatim nastaviti duž železničke pruge Beograd-Skoplje (na stacionaži km 346+600) do ponovnog ukrštanja sa regionalnim putem R-239.a (na stacionaži km 1+035), preći Južnu Moravu i nastaviti duž regionalnog puta R-239 do ukrštanja sa magistralnim putem M-1 (na stacionaži km 930+410) i regionalnim putem R-214 (na stacionaži km 325+000), nastaviti duž regionalnog puta R-214 (do stacionaže km 330+260), gde će ići u postojeću kablovsku TT kanalizaciju, i

5) od glavne ATC "Vranje" do granice Republike Makedonije - nastaviće postojećom kablovskom kanalizacijom, posle kablovskog okna broj 103 izaći će iz grada, pružajući se duž regionalnog puta R-214 do sela Neradovačka reku i nastaviti duž regionalnog puta R-214 (na stacionaži km 337+470); nastaviti kroz selo Davidovac i, po izlasku iz sela, duž regionalnog puta R-214 (do stacionaže km 343+260), gde će nastaviti duž magistralnog puta M-1 (od stacionaže km 940+020), preći put za Bujanovačku Banju i Tmovačku reku, ući u petlju "Bujanovac II" i nastaviti daleko od magistralnog puta M-1 preko obradivog zemljišta do mosta na Moravi, posle koga će se pružati duž magistralnog puta M-1, ukrstiće se sa prugom za Makedoniju i rekam Južna Morava, a zatim preko obradivih površina (do stacionaže km 956+510) preći put M-1 i približiti se regionalnom putu R-214, koji će preći (na stacionaži km 353+000), a zatim nastaviti levom stranom puta R-214 u putnom zemljištu (do stacionaže km 364+570); ponovo će preći put R-214 i desnom stranom nastaviti u putnom zemljištu (do stacionaže km 366+968), preći reku Južnu Moravu i dalje preko obradivih površina do puta R-125.b, isti preseći, a zatim po seoskom putu doći do puta M-1 (na stacionaži km 971+710); odavde će se odvojiti za Preševo, a magistralni kabl će nastaviti za Makedoniju sa leve strane puta M-1 preko obradivog zemljišta (do stacionaže km 976+140), preći će put M-1 i nastaviti seoskim putem i preko obradivih površina do granice Republike Makedonije.

1.4. Položaj koridora razvodnog gasovoda

Položaj koridora razvodnog gasovoda u Infrastrukturnom koridoru dat je orijentaciono, dok će se konačna trasa utvrditi po verifikaciji generalnog projekta. Položaj koridora gasovoda u najvećoj mogućoj meri pratiće koridor postojećeg i planiranog autoputa i železničke pruge, kao i planiranog alternativnog puta autoputu, i to:

1) od Niša do Doljevca (teme T0 do temena T29) - od glavnog razdelnog čvora (GRČ "Niš 1") magistralni gasovod MG11 pružaće se do naselja Mramor (T19) paralelno sa koridorom postojećeg autoputa Niš-Leskovac u dužini od 9,0 km; od temena T19 do temena T29 (stacionaža km 22+200) kod GRČ "Leskovac" pružaće se duž leve obale Južne Morave (istočnom stranom), gde je prelaz Južne Morave uslovljen položajem magistralnog gasovoda prema Prokuplju i Prištini;

2) od Doljevca do Grabovnice - od GRČ "Leskovac" razvodni gasovod prema Leskovcu (RG11-01) obilaziće sa zapadne strane naselja Doljevac i Kočane, planiranu železničku stanicu "Doljevac" i petlju "Doljevac", približiće se koridoru postojećeg autoputa kod planirane benzinske stanice "Pukovac", nastaviće u koridoru (na rastojanju 30 m do 100 m od bliže ivice autoputa) postojećeg autoputa do petlje "Pečenjevce", posle koje će nastaviti paralelno sa koridorom autoputa do naselja Grabovnica, s tim da je u visini Leskovca planirana radialna veza razvodnog gasovoda do glavne memo-regulacione stanice GMRS "Leskovac" na lokaciji definisanoj Generalnim urbanističkim planom Leskovca;

3) od Grabovnice do Vladičinog Hana - planirani razvodni gasovod RG 11-02 pružaće se duž reke Južne Morave, usaglašeno sa koridorima postojeće i planirane železničke pruge, planiranog autoputa, postojećeg regionalnog puta R-214 i planiranog alternativnog puta bez naplate putarine, i

4) od Vladičinog Hana do granice Republike Makedonije - razvodni gasovod nalaziće se u koridoru planiranog autoputa (na rastojanju 30 m do 100 m od bliže ivice autoputa) i postojećeg regionalnog puta R-214 (na rastojanju od 5 m do 30 m od bliže ivice regionalnog puta).

Glavne memo-regulacione stanice (GMRS) za snabdevanje industrije i široke potrošnje predviđene su ispred svih gradova, a kod Preševa je planirano i memo primopredajno mesto između SR Jugoslavije i Republike Makedonije.

1.5. Položaj koridora dalekovoda 400 kV

Položaj koridora DV 400 kV na teritoriji Republike Srbije, od TS "Niš 2" do granice sa Republikom Makedonijom (ukupne dužine 141 km) u manjoj meri prati i seče infrastrukturni koridor Niš - granica Republike Makedonije, i to od TS "Niš 2" do "Leskovac 2" (dužina DV 41 km); od TS "Leskovac 2" do "Vranje 4" (dužina DV 74 km); i od TS "Vranje 4" do granice Republike Makedonije (dužina DV 26 km).

1 . 5 . 1 . E l e k t r o e n e r g e t i k a s k i j a o

Za potrebe napajanja sadržaja autoputa i putnih objekata (tuneli, tehnički centri, auto baze, naplatne rampe, petlje itd) obezbediće se privodi od postojećih trafostanica izgradnjom novih trafostanica, dalekovoda raznih naponskih nivoa (izvan neposrednog koridora autoputa) i

1.6. Položaj koridora produktovoda

Položaj koridora produktovoda (naftnih derivata) kroz Republiku Srbiju (deonica Pančevo-Beograd-Smederevo-Jagodina-Niš) malim delom nalazi se u infrastrukturnom koridoru Niš - granica Republike Makedonije (u dužini od oko 2,0 km) i to na području grada Niša. Konceptcija razvoja i mere zaštite životne sredine koridora produktovoda sprovodiće se u skladu sa Uredbom o utvrđivanju Prostornog plana područja posebne namene sistema produktovoda kroz Republiku Srbiju (Sombor - Novi Sad - Pančevo - Beograd - Smederevo - Jagodina - Niš) ("Službeni glasnik RS", broj 19/11).

2. Plan veza infrastrukturnih sistema sa okruženjem

Osnovni ciljevi korišćenja magistralnih infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru sa stanovišta interesa lokalnih zajednica su:

- 1) što racionalnije uključivanje na autoput i njegovo korišćenje od strane lokalnog stanovništva u pogledu bezbednosti saobraćaja autoputem i obezbeđenja dovoljne pristupačnosti - dovoljnog broja ukrštanja petljama, uz korišćenje paralelnog putnog pravca;
- 2) obezbeđenje dovoljnog broja staničnih mesta ili stajališta na železničkoj pruzi za odvijanje lokalnog prevoza robe i putnika;
- 3) obezbeđenje podjednakih razvojnih uslova u domenu telekomunikacija za sve lokalne zajednice, dovoljnim brojem funkcionalnih veza magistralnog optičkog kabla sa svim automatskim telefonskim centralama na području Prostornog plana i Južne Srbije;
- 4) povećanje kvaliteta energetskog opskrbljivanja Južne Srbije, obezbeđenjem funkcionalnih veza razvodnog gasovoda preko priključnih stanica za sve opštinske i centre zajednice sela, i
- 5) zaštita od poplava i unapređenje sistema navodnjavanja u dolini reke Morave do utvrđivanja konačnog rešenja za plovni put i odgovarajuće regulacije vodotoka.

2.1. Plan veza autoputa E-75 s okruženjem

Veze autoputa E-75 s okruženjem ostvarivaće se putem petlji i denivelisanih ukrštanja, primenom sledećih kriterijuma:

- 1) obezbeđenje veza s autoputem na mestima ukrštanja s državnim putevima I reda i saobraćajno najfrekventnijim državnim putevima II reda ili javnim opštinskim putevima, uz korišćenje alternativnih putnih pravaca;
- 2) obezbeđenje veze sa autoputem ka gradskim i opštinskim centrima u okruženju koridora, po mogućnosti na mestu postojećih ukrštanja sa pravcima glavnih gradskih-naseljskih saobraćajnica; i
- 3) obezbeđenje veze sa autoputem za pojedina područja (planirana za razvoj turizma od međunarodnog i nacionalnog značaja) i značajne prostorno-razvojne strukture (industrija, robno-transportni centri i dr).

2 . 1 . 1 . P e t l j e

Utvrđen položaj 16 petlji, i to:

- (1) petlja "Trupale" (km 812+000) - u funkciji račvanja autoputa iz pravca Beograd-Niš (E-75) na pravce prema Republici Makedoniji (E-75) i Bugarskoj (E-80);
- (2) petlja "Severni Bulevar" (km 815+884) - u funkciji veze autoputa sa područjem grada Niša;
- (3) petlja "Prokuplje" (km 821+500) - u funkciji veze autoputa sa područjem opštine i regionalnim centrom Prokuplje i magistralnim pravcem prema severnoj turističkoj subregiji Kopaonik, području Kosova i Metohije i makroregionalnom centru Priština, preko postojećeg državnog puta IB reda br. 35 (M-25), odnosno planiranog autoputa na pravcu Niš-Priština;
- (4) petlja "Doljevac" (km 832+100) - u funkciji veze autoputa sa područjem opštine i opštinskog centra Doljevac i opštine Žitorađa, preko postojećeg državnog puta IIA reda br. 216 (R-245), kao i sa alternativnim putnim pravcem DP IIA reda br. 158 (R-214);
- (5) petlja "Brestovac" (km 838+120) - u funkciji veze autoputa sa područjem opština Gadžin Han i Bojnik i severoistočnim delom područja grada Leskovca, preko (ukrštanja) postojećeg državnog puta IIA reda br. 225 (R-242), deonica Gadžin Han - Brestovac i deonica od Brestovca do Bojnika;
- (6) petlja "Pečenjevece" (km 845+437) - u funkciji veze autoputa sa severoistočnim područjem grada i regionalnim centrom Leskovac, preko postojećeg državnog puta IA reda br. 1 i državnog puta IIA reda br. 158 (R-214) i lokalne putne mreže;
- (7) petlja "Vlasotince" (km 861+670) - u funkciji veze autoputa sa istočnim delom područja grada Leskovca, područjem opštine i opštinskim centrom Vlasotince i područjem opštine Babušnica, preko državnog puta IB reda br. 39 (M-9) (Leskovac - Vlasotince - Babušnica - Piroć);
- (8) planirana petlja "Grdelica" (oko km 872+636) - u funkciji veze autoputa sa južnim delom grada Leskovca i naseljem Grdelica i sa jugozapadnim delom područja opštine i opštinskim centrom Vlasotince, preko (ukrštanja) državnog puta IIB reda br. 438 (R-123.a);
- (9) planirana petlja "Predejane" (oko km 882+850) - u funkciji veze sa južnim delom grada Leskovca, naseljem Predejane (udaljena oko 2 km u pravcu juga) i motelom "Predejane" (sa benzinskom stanicom), područjem Cme Trave i turističkom destinacijom Vlasine, preko veze sa državnim putem IIA reda br. 158 (R-214);
- (10) planirana petlja "Vladičin Han" (oko km 896+380) - u funkciji veze autoputa sa severnim delom opštine i opštinskim centrom Vladičin Han, područjem opštine i opštinskim centrom Surdulica i turističkim centrom "Vlasina" preko DP IB reda br. 40 (M-1.13);
- (11) planirana petlja "Gramada" (oko km 903+380) - u funkciji veze autoputa sa južnim i jugozapadnim delom područja opštine i opštinskim centrom Vladičin Han (sa južnim delom naselja u kome je planirana izgradnja regionalne industrijske zone, robno-transportnog centra i teretne železničke stanice, sa značajnim udelom teretnog tranzitnog saobraćaja) preko (ukrštanja) postojećeg državnog puta DP IIB reda br. 441 (R-124.a); sa južnim delom područja opštine i naseljenim mestom Vučje, preko postojećeg državnog puta DP IIB reda br. 436 (R-124); sa jugoistočnim delom područja opštine Vladičin Han i jugozapadnim delom područja opštine i opštinskim centrom Surdulica preko (ukrštanja) postojećeg državnog puta DP IIB reda br. 441 (R-124.a), kao i turističkim centrom "Vlasina"; (planski horizont uslovljen realizacijom regionalne industrijske zone);
- (12) planirana petlja "Vranjska Banja" (oko km 916+700) - u funkciji veze postojećeg državnog puta DP IIB reda br. 443 (R-239) i Krive Feje, kao i veze Vranjske Banje, nacionalnog i perspektivno međunarodnog značaja i primarne turističke destinacije Vlasina i Krajište; (planski horizont uslovljen realizacijom neizgrađene deonice DP IIB reda br. 442 (R-239) i aktiviranjem turističkog prostora Besna Kobilica u okviru navedene turističke destinacije);
- (13) planirana petlja "Vranje" (oko km 920+313) - u funkciji veze grada Vranja i postojećeg DP IIA reda br. 227 (R-223) i severozapadnim delom područja grada Vranja;
- (14) planirana petlja "Bujanovac 1" (oko km 933+827) - u funkciji veze autoputa sa južnim delom područja grada Vranja, zapadnim i istočnim delom područja opštine Bujanovac, Manastir Sv. Prohor Pčinjski i granicom Republike Makedonije i južnim delom primarne turističke destinacije Vlasina i Krajište (Besna Kobilica - Dukat), preko (ukrštanja) postojećih državnih puteva IIA reda br. 233 (R-125.a i R-125.b);
- (15) planirana petlja "Bujanovac 2" (oko km 937+433) - južno od centra opštine Bujanovac, u funkciji veze autoputa sa južnim delom područja opštine i opštinskim centrom Bujanovac i sa državnim putem IB reda br. 41 (M-25.3) za Kosovo i Metohiju (Gnjilane - Bujanovac), uz obezbeđenje poprečne veze državnog puta IB reda br. 41 (M-25.3) sa državnim putem IB reda br. 44 (M-1);

(16) petlja "Preševo" (km 958+000, u izgradnji) - u funkciji povezivanja opštinskog centra Preševa i ostalih naselja u opštini, kao i veze državnog puta IB reda br. 42 (M-25.2) sa autoputem.

Stacionaže za planirane petlje autoputa date su orijentaciono i biće bliže definisane kroz primenu Prostornog plana.

2 . 1 . 2 . D e n i v e l i s a n a

Denivelisanim ukrštanjima obezbeđuje se kvalitetno povezivanje i prohodnost lokalne saobraćajne mreže na području Infrastrukturnog koridora putem propusta iznad ili ispod autoputa E-75.

Razmeštaj postojećih denivelisanih ukrštanja (dat u narednom stavu), kao i predlog planiranih denivelisanih ukrštanja utvrdiće se kroz primenu Prostornog plana u skladu s poštovanjem sledećih kriterijuma:

- 1) zadržavanjem postojećih trasa svih javnih opštinskih puteva i njihovog denivelisanog ukrštanja sa autoputem;
- 2) obezbeđenjem denivelisanog ukrštanja za sve nekategorisane opštinske puteve (atarske puteve - poljski, šumski), s tim da mesto ukrštanja može biti pomereno sa trase atarskog puta na distanci maksimalne dužine 500 m, u kom slučaju se obezbeđuje izgradnja deonice nekategorisanog opštinskog puta duž ograde autoputa do pogodnog mesta za ukrštanje;
- 3) obezbeđenjem, ukoliko je to potrebno, bar jednog denivelisanog ukrštanja za područje jedne katastarske opštine čiju teritoriju preseca autoput;
- 4) razmeštajem denivelisanih ukrštanja javnih i nekategorisanih opštinskih puteva sa autoputem obezbediće se udaljenost susednih ukrštanja koja je veća od 2 km, a manja od 4 km;
- 5) na otvorenom prostoru, po pravilu, prednost će imati nadvožnjaci, a u naseljima podvožnjaci, dok će ostali nadzemni vodovi (vodoprivredni, energetski i dr) biti provedeni ispod trase u slučaju da to diktiraju lokalni uslovi (struktura tla, reljef itd) i u slučaju da je navedeno tehničko rešenje prihvatljivo za subjekat, u čijoj je nadležnosti nadzemni vod;
- 6) dimenzionisanje nadvožnjaka ili podvožnjaka omogućiće prolazak svih vrsta vozila (npr. poljoprivredne mehanizacije) za dvosmerni saobraćaj, uz minimalnu visinu podvožnjaka 4,5 m i širinu 6 m;
- 7) propusti - mostovi (za premošćavanje vodotoka, suvih dolina i depresija) predviđće se kao višenamenski, sa mogućnošću korišćenja za kolski i pešački saobraćaj ili prolaz niske divljači;
- 8) instalacije i vodovi, koji su položeni uz autoput i prugu, smestiće se van ograđenog putnog ili pružnog pojasa, a ukoliko ne postoji adekvatno rešenje za njihovo izmeštanje, instalacijama i vodovima obezbediće se posebne mere pristupa i zaštite.

Denivelisana ukrštanja (prelazi preko/ispod) autoputa su:

deonica: Trupale-Pečenjevce

1. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (pruga)	km 813+164,90
2. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (lokalni put: Popovac-Trupale)	km 814+500,00
3. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (lokalni put: Niš - industrijska zona)	km 815+300,00
4. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (put Novo Selo-Lalinci)	km 816+738,00
5. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (veza sa DP IB reda br. 35 (M-25))	km 817+621,00
6. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	km 818+940,00
7. Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	km 819+578,00
8. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, lokalni put	km 822+360,00
9. Prolaz ispod autoputa, most, reka Krajevačka reka	km 822+518,00
10. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (lokalni put Batušnica-Balajnac)	km 822+760,00
11. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (atarski put)	km 824+670,00
12. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 825+731,00
13. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 826+875,58
14. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (atarski put)	km 828+425,00
15. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (DP reda IIA br. 158 (R-214), Doljevac-Malošičte)	km 828+840,50
16. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (opština Doljevac)	km 828+856,75
17. Prelaz preko autoputa, most	km 829+510,00
18. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 830+570,00
19. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 831+750,00
20. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (lokalni put Morava-Pukovac)	km 834+895,60
21. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (lokalni put Morava-Brestovac)	km 837+070,00
22. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (lokalni put Lipovica-Morava)	km 839+861,43
23. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 842+726,94
24. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak za pešake	km 844+700,00
<i>deonica: Pečenjevce-Grabovnica</i>	
25. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Pečenjevce-Brejanovce	km 845+027,92
26. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, atarski put u K.O. Brejanovce	km 845+871,90
27. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak "Malo Živkovo"	km 846+100,00

28.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Živkovo-Donja Lakošnica	km 846+893,02
29.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Bogojevce-Lakošnica	km 848+944,15
30.	Prolaz ispod autoputa, most	km 849+450,00
31.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Drševac - most Zlokućane	km 850+338,63
32.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, atarski put za Navalin	km 851+075,00
33.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Leskovac-Grajevce	km 852+416,32
34.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Kumarevo-Jelašnica	km 853+855,44
35.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Manojlovce-Donja Slatina	km 856+221,00
36.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, atarski put za Manojlovac	km 857+225,00
37.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, atarski put za Donje Krajince	km 858+541,00
38.	Prolaz ispod autoputa, most	km 859+750,00
39.	Prelaz preko autoputa (nadvožnjak), lokalni put Nomanica - budući motel	km 860+425,00
40.	Prelaz preko autoputa (nadvožnjak), lokalni put Guberevac-Dobrotin <i>deonica: Grabovnica-Grdelica</i>	km 864+175,00
41.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	km 866+288,00
42.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	km 866+806,00
43.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	km 867+693,00
44.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (pruga)	oko km 868+000,00
45.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 868+120,00
46.	Prelaz preko autoputa, most	oko km 869+050,00
47.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 869+500,00
48.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 870+900,00
49.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 872+200,00
50.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 872+750,00
51.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak <i>deonica: Grdelica-Vladičin Han</i>	oko km 873+360,00
52.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 874+256,00
53.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 875+422,00
54.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 876+302,00
55.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 877+150,00
56.	Prolaz ispod autoputa, most, Polojska reka	oko km 877+380,00
57.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 878+394,00
58.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 879+480,00
59.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava, K.O. Predejane	oko km 881+153,00
60.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 883+099,00
61.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 883+579,00
62.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 884+960,00
63.	Prolaz ispod autoputa, most, Caričin potok	oko km 885+450,00
64.	Prolaz ispod autoputa, most, Trgovište-Džep <i>deonica: Vladičin Han - Bujanovac</i>	oko km 889+600,00
65.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, K.O. Polom	oko km 900+148,00
66.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, put za Dekutince	oko km 901+144,59
67.	Prolaz ispod autoputa, most, Dekutinska reka	oko km 901+743,75

68.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 902+620,00
69.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Jelašnica	oko km 903+081,54
70.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 903+294,00
71.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 903+639,10
72.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, K.O. Gramađe	oko km 904+524,30
73.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 905+726,90
74.	Prolaz ispod autoputa, most, Vrbovska reka	oko km 906+268,00
75.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 906+911,55
76.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 907+222,05
77.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 908+431,40
78.	Prolaz ispod autoputa, most "Usovčina"	oko km 908+955,32
79.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 909+645,90
80.	Prolaz ispod autoputa, most "Prevalac"	oko km 910+338,30
81.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 911+786,00
82.	Prolaz ispod autoputa, most, Korbevačka reka 1	oko km 912+042,00
83.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, pruga Beograd-Skoplje	oko km 912+275,00
84.	Prolaz ispod autoputa, most, Korbevačka reka 2	oko km 912+493,00
85.	Prolaz ispod autoputa, most "Južna Morava"	oko km 913+063,00
86.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak "Mazarać"	oko km 913+356,60
87.	Prolaz ispod autoputa, most, Moštanička reka	oko km 915+407,00
88.	Prolaz ispod autoputa, most "Bresnička reka"	oko km 916+028,00
89.	Prolaz ispod autoputa, most "Vranjska Banja"	oko km 916+496,00
90.	Prolaz ispod autoputa, most "Ranutovački potok"	oko km 917+576,00
91.	Prolaz ispod autoputa, most "Čivlak"	oko km 918+535,00
92.	Prolaz ispod autoputa, most, Suvodolski potok	oko km 919+103,00
93.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, pruga Beograd-Skoplje	oko km 919+690,00
94.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, pruga	oko km 922+800,00
95.	Prolaz ispod autoputa, most, regulacija Vranjske reke	oko km 923+137,00
96.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, DP reda IIA br. 227 (R-223)	oko km 923+425,00
97.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, Ribinski potok	oko km 925+220,00
98.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, K.O. Ribnice	oko km 925+279,00
99.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, K.O. Donji Neradovac	oko km 926+599,00
100.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 926+985,00
101.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, DP reda IIA br. 158 (R-214), K.O. Donji Neradovac	oko km 927+741,00
102.	Prolaz ispod autoputa, most, Pavlovačka reka	oko km 928+758,00
103.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 929+309,00
104.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 929+535,00
105.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, DP reda IIA br. 233 (R-125)	oko km 931+728,00
106.	Prolaz ispod autoputa, most, Davidovačka reka	oko km 932+009,00
107.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 932+916,00
108.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 933+945,00
109.	Prolaz ispod autoputa, most "Vrelo"	oko km 934+122,00
110.	Prolaz ispod autoputa, vijadukt "Južna Morava"	oko km 934+816,00

111. Prolaz ispod autoputa, most, Bogdanovačka reka	oko km 936+301,00
112. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 936+792,00
113. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, Turski do	oko km 937+051,00
114. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 937+956,00
115. Prolaz ispod autoputa, most, Bujanovačka reka	oko km 938+032,00
116. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 938+871,00
117. Prolaz ispod autoputa, most, reka Moravica	oko km 939+481,00
118. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, postojeći put	oko km 939+993,00
119. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 940+403,00
120. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 941+096,00
121. Prolaz ispod autoputa, most	oko km 941+249,00
<i>deonica: Bujanovac - granica Republike Makedonije</i>	
122. Prolaz ispod autoputa, most, K.O. Borovac	oko km 943+484,00
123. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 943+736,00
124. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak za Rajince	oko km 946+868,00
125. Prolaz ispod autoputa, most	oko km 947+382,00
126. Prolaz ispod autoputa, most	oko km 947+980,00
127. Prolaz ispod autoputa, most	oko km 948+267,00
128. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 949+050,00
129. Prolaz ispod autoputa, most	oko km 950+370,00
130. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, ka Biljači	oko km 951+426,00
131. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 951+636,00
132. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 952+500,00
133. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, za Bukarevac	oko km 952+650,00
134. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, za Žujince	oko km 954+380,00
135. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, za Reljan	oko km 956+220,00
136. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, za Manince	oko km 959+440,00
137. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 960+605,00
138. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, za Miratovac	oko km 962+100,00
139. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, K.O. Miratovac	oko km 962+520,00

2 . 1 . 3 . P a r a l e l n i a l t e

1) Alternativni putni pravci

Osnovne funkcije alternativnog putnog pravca autoputa E-75 su:

- obezbeđenje alternativnog saobraćajnog pravca sever-jug u Infrastruktumom koridoru, radi omogućavanja obavljanja dela saobraćaja na ovom pravcu bez naplate putarine;

- prijem saobraćaja sa poprečnih putnih pravaca i usmeravanje na autoput preko najbližih petlji;

- povezivanje državnih puteva II reda i opštinskih puteva i zadovoljenje lokalnih saobraćajnih potreba u Infrastruktumom koridoru.

Polazeći od osnovnih funkcija, položaj koridora alternativnog putnog pravca utvrđen je primenom sledećih kriterijuma: (a) da se nalazi u blizini koridora autoputa i (b) da povezuje gradske i opštinske centre i veća naselja u okruženju koridora.

Koridor alternativnog putnog pravca pružaće se paralelno koridoru autoputa sa deonicama sa leve i desne strane, čije će se funkcionalno povezivanje ostvariti državnim putem IB reda br. 44 (M-1) (deonicama koje nisu obuhvaćene planiranom trasom autoputa) i državnim putem IIA reda br. 158 (R-214) (koji će u značajnoj meri preuzeti dosadašnje funkcije DP IA reda br. 1 (M-1) u opsluživanju i povezivanju državnih puteva II reda i opštinskih puteva), petljama i denivelisanim ukrštanjima, i to:

(1) na području grada Niša poklapaće se sa postojećom trasom državnog puta IIA reda br. 158 (R-214) (koji je većim delom gradska saobraćajnica), a od Velikog Sela do Doljevca će se uklapati u trasu ranijeg DP IA reda br. 1 (M-1) (koji je izgradnjom autoputa postao lokalni put), zatim će nastaviti trasom DP IIA reda br. 158 (R-214) do Pečenjevaca;

(2) od Pečenjevaca do Grabovnice poklapaće se sa trasom sadašnjeg državnog puta IA reda br. 1 (M-1), koji izgradnjom obilaznice oko Leskovca postaje lokalni put i glavna gradska saobraćajnica kroz regionalni centar;

(3) od Grabovnice do naselja Vladičin Han koristiće trasu postojećeg državnog puta IB reda br. 44 (M-1), a u naselju Vladičin Han prolaziće kroz opštinski centar kao glavna gradska saobraćajnica;

(4) od Vladičinog Hana do Vranja pružaće se postojećom trasom državnog puta IIA reda br. 158 (R-214) i prolaziti kroz naselja Repince, Lepenica, Priboj, Mazarać i Bresnica, dok će kroz regionalni centar Vranje prolaziti kao gradska saobraćajnica;

(5) od Vranja do Bujanovca zadržaće trasu postojećeg državnog puta IIA reda br. 158 (R-214), posle obilaska opštinskog centra Bujanovca prolaziće kroz naselja Levosoje i Samoljica, uklapajući se na trasu autoputa kod petlje "Preševo" i sa državnim putem IB reda br. 42 (M-

25.2) Preševo-Gnjilane.

2) Paralelne servisne saobraćajnice

Osnovne funkcije paralelnih servisnih saobraćajnica autoputa E-75 su:

- (1) obezbeđenje paralelne servisne saobraćajnice na deonici koridora autoputa na prilazu i građevinskom području naselja i gradova;
- (2) prijem saobraćaja s paralelnih servisnih magacinskih, trgovinsko-ugostiteljskih i sportsko-rekreativnih sadržaja (uslužnih centara) pored autoputa i usmeravanje na autoput.

Položaj trase i pravila gradnje servisnih saobraćajnica utvrđivaće se odgovarajućim urbanističkim planom za naseljeno mesto, odnosno primenom prostornog plana jedinice lokalne samouprave. Ovim prostornim planom su definisana usmeravajuća pravila uz poštovanje kriterijuma priključenja servisnih saobraćajnica na autoput na petljama.

Izuzetno od kriterijuma iz prethodnog stava, na deonici autoputa od petlje "Preševo" do granice sa Republikom Makedonijom, servisne saobraćajnice se mogu priključivati na autoput ulivnim i izlivnim trakama u nivou, i to od petlje "Preševo" do benzinske stanice "Čukarka 1" i "Čukarka 2".

2.2. Plan veza pruge za velike brzine E-85 sa okruženjem

Veze pruge za velike brzine E-85 sa okruženjem obezbediće se:

1) Železničkim stanicama i stajalištima - na dvokolosečnoj pruzi za vozove velikih brzina planirano je 13 železničkih stanica, i to: 7 na postojećim lokacijama, koje su ekonomski i funkcionalno opravdane, uz obezbeđenje rekonstrukcije i višeg stepena modernizacije postojećih stanica (na osnovu analize saobraćajno-ekonomske studije); a 6 na novim lokacijama.

Konačni broj i lokacije železničkih stanica i stajališta biće bliže definisani razradom planskih rešenja na nivou regulacionog plana, primenom sledećih *kriterijuma* u vezi sa položajem lokacija:

- (1) da omogućava kvalitetno povezivanje sa magistralnim, regionalnim i/ili lokalnim putnim saobraćajnicama;
- (2) da omogućava kvalitetno povezivanje sa najbližim regionalnim, gradskim i/ili opštinskim centrom, odnosno najbližim naseljem, i
- (3) položaj lokacije u regionalnom, gradskom i/ili opštinskom centru omogućava neposrednu vezu sa glavnim gradskim saobraćajnicama i autobuskim terminalom i raspolaže potrebnim prostorom za parkiranje putničkih vozila.

Planirane železničke stanice na postojećim i novim lokacijama zadovoljiće sledeće tehnološko-tehničke *uslove*:

(1) sve stanice će biti otvorene za rad sa putnicima, te će imati savremeno uređen putnički terminal, koji je pristupačan i dobro povezan sa druskim saobraćajnicama;

(2) putnički terminal imaće osnovni sadržaj: stanični trg sa pešačkom zonom, parkinzima za putničke automobile i taksu vozila; parkiralište za bicikle i stajališta za autobuse; renoviranu postojeću ili novu staničnu putničku zgradu sa potrebnim trgovinskim i ugostiteljskim objektima za pružanje usluga putnicima, perone za lakši i bezbedniji ulazak u voz i izlazak iz voza i pothodnik za prilaz putnika peronima van nivoa koloseka, koji istovremeno omogućava i pešačku komunikaciju prostora sa obe strane pruge;

(3) širina pothodnika za prolaz putnika biće dimenzionisana prema očekivanom broju putnika, s tim da su ulazi u pothodnik i stepeništa natkriveni;

(4) robni terminali u železničkim stanicama otvorenim za robni rad sa kolskom robom, po pravilu, biće locirani u blizini radne zone i udaljeni od zona namenjenih stanovanju, s tim da će se magacini denčane robe u stanicama otvorenim za rad sa denčanom robom nalaziti u okviru robnih terminala, a drumske saobraćajnice za prilaz robnim terminalima i utovarno-istovarne površine biti savremeno obrađene i terminali opremljeni potrebnom pretovarnom mehanizacijom;

(5) stanice u kojima se obavlja robni rad imaće izvlačnjak i manipulative koloseke tako postavljene da se manipulacije sa kolima mogu obaviti bez manevarskih vožnji na otvorenoj pruzi;

(6) broj i dužina koloseka u stanici biće prilagođeni novim tehnološkim zadacima železničke stanice;

(7) stanice na pruzi za velike brzine u kojima se očekuje preticanje ili zaustavljanje teretnih vozova imaće koloseke za preticanje dužine 750 m, sa putem pretrčavanja od 200 m;

(8) dužina perona u stanicama u kojima se zaustavljaju međunarodni i domaći daljinski vozovi iznosiće 400 m; u ovim stanicama predviđena je i manipulacija poštom i ekspresnom robom, tako da će peroni biti povezani sa ekspresnim magacinom, odnosno poštom, posebnim pothodnikom sa rampama ili liftovima;

(9) u ostalim stanicama, u kojima se zaustavljaju samo lokalni putnički vozovi, dužina perona iznosiće 220 m; s tim da će se stanice uklapati u urbanističke zahteve naselja, radi ostvarivanja što prisnije veze železnice sa korisnicima njenih usluga, i

(10) proširenje postojećih priključaka ili izgradnja novih i njihovo priključivanje na vodovodnu mrežu, kanalizaciju, elektromrežu i javnu PTT mrežu, kao i odvođenje površinskih otpadnih voda, izvršiće se u saradnji i uz saglasnost nadležnih komunalnih preduzeća;

2) Denivelisanim ukrštanjima - postojećih i planiranih drumskih saobraćajnica, vodenih i drugih tokova i ostalih infrastrukturnih sistema sa prugom za velike brzine, čiji će se položaj utvrditi razradom planskih rešenja na nivou regulacionog plana primenom sledećih *kriterijuma*:

(1) obezbeđenjem denivelisanog ukrštanja sa prugom za sve postojeće i planirane saobraćajnice magistralnog i regionalnog značaja, a za puteve lokalnog značaja zavisno od obima saobraćaja, mreže i značaja naselja koja lokalni put povezuje;

(2) broj denivelisanih ukrštanja sa prugom za lokalne i atarske puteve svešće se na racionalan obim, izgradnjom paralelnih puteva uz ogradu pruge do denivelisanih prelaza, istih tehničkih kvaliteta kao postojeći put, i

(3) razmeštaj denivelisanih ukrštanja zasniivaće se na principu da je minimalna udaljenost dva susedna ukrštanja na otvorenoj pruzi 2,5 km, a najveća udaljenost 4 km, izuzetno i 5 km.

Kod utvrđivanja vrste, namene i dimenzionisanja denivelisanih ukrštanja ispoštovaće se sledeći osnovni *uslovi*:

(1) na otvorenoj pruzi, po pravilu, prednost će imati nadvožnjaci, u naseljima podvožnjaci, dok će ostali nadzemni vodovi (vodoprivredni, energetski i drugi) biti provedeni ispod pruge;

(2) kod dimenzionisanja nadvožnjaka ili podvožnjaka ispitaće se mogućnost njihovog dvonamenskog korišćenja (za prolazak poljoprivredne mehanizacije i sl.), i

(3) instalacije i vodovi, koji su položeni uz prugu, smestiće se van ograđenog pružnog pojasa, a ukoliko ne postoji adekvatno rešenje za njihovo izmeštanje, instalacijama i vodovima obezbediće se posebne mere pristupa i zaštite.

2.3. Plan veza magistralnog optičkog kabla sa okruženjem

U cilju obezbeđenja pristupačnosti telekomunikacionih usluga svim zainteresovanim korisnicima, veze sa magistralnim optičkim kablom će se ostvariti preko čvornih automatskih centrala i automatskih telefonskih centrala. Na pravcu Niš-Leskovac-Vranje-granica Republike Makedonije, magistralnim optičkim kablom povezaće se tranzitna automatska centrala "Niš" sa međunarodnom automatskom centralom "Skoplje", glavne automatske centrale "Leskovac" i "Vranje" i veći broj čvornih i glavnih automatskih telefonskih centrala, i to:

1) na deonici Niš-Leskovac stvaraju se mogućnosti za povezivanje čvorne automatske centrale "Doljevac" i, preko privoda, krajnje automatske telefonske centrale "Belotinac", "Malošiste", "Klisura", "Pukovac", "Brestovac", "Zapljanska" "Topionica", "Razgojna", "Pečenjevce", "Priboj" i "Bogojevce";

2) na deonici Leskovac-Vranje stvaraju se mogućnosti za povezivanje čvorne automatske telefonske centrale "Vlasotince", "Gdelica", "Predejane", "Cma Trava" i "Vladičin Han" i, preko privoda, krajnje automatske telefonske centrale "Suva Morava", "Stubal", "Korbevac", "Vranjska Banja" i "Prenica"; i

3) na deonici Vranje-granica Republike Makedonije stvaraju se mogućnosti za povezivanje čvorne automatske telefonske centrale

"Bujanovac" i "Preševo" i, preko privoda, krajnje automatske telefonske centrale "Neradovac", "Rataje", "Ristovac", "Vrtogoš", "Klenike", "Trgoviste", "Biljača", "Rajinac" i "Reljan".

Optičke vodove treba predvideti i za potrebe realizacije mreža pojedinih kompanija kao što su Elektroprivreda, putna privreda, naftna industrija, KDS operateri, internet provajderi i dr. Takođe treba predvideti vodove i za kompanije koje će se na telekomunikacionom tržištu pojaviti kao davaoci usluga, po isteku ekskluziviteta Telekoma Srbije.

2.4. Plan veza razvodnog gasovoda sa okruženjem

Veze razvodnog gasovoda sa konzumnim područjem ostvarivaće se:

1) glavnim memo-regulacionim stanicama (GMRS) u kojima se reguliše radni pritisak prirodnog gasa sa 50 na 12 bara. Lokacije GMRS utvrdiće se razradom planskih rešenja na nivou regulacionog plana primenom sledećih kriterijuma:

(1) da su van naseljenih mesta i industrijskih zona, a pored lokalnih puteva kojima se omogućava neposredni pristup stanicama i napajanje na elektro i TT mrežu;

(2) minimalno sigurnosno rastojanje prema drugim namenama, stanovanju ili radnim zonama, je 15 m za kapacitete stanica do 30000 m³/N, odnosno do 25 m za kapacitete stanica preko 30000 m³/N, kada su stanice u objektima od čvrstog materijala (zidani objekti);

(3) najveće sigurnosno rastojanje od stanica i trafostanica, železničkih pruga i autoputa je 30 m, i

2) servisnim punktovima-pumpama sa komprimovanim prirodnim gasom - za pogon putničkih vozila i autobusa (ubuduće i radi međunarodnog ranga autoputa), koje će se snabdevati preko gasovoda visokog ili srednjeg radnog pritiska ili preko gradskih gasovoda; predviđene su u naseljima i punktovima: Niš, Leskovac, Predejane, Vranje i Preševo, na međusobnim rastojanjima od 25 do 50 km, na lokacijama koje mogu biti uz planirane putne sadržaje, servisne punktove, benzinske pumpe i sl.

Glava V.

ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE, PRIRODNIH I NEPOKRETNIH KULTURNIH DOBARA

1. Uticaj infrastrukturnog koridora na životnu sredinu, prirodna i nepokretna kulturna dobra

Lokaliteti evidentiranih prirodnih i nepokretnih kulturnih dobara ne nalaze se u planiranim koridorima autoputa i pruge za velike brzine. Eventualno ugrožavanje kulturnog nasleđa moguće je u fazi izgradnje tih objekata, prilikom iskopa materijala.

Promene morfoloških, hidrogeoloških i pejzažnih karakteristika prostora naročito će biti izražene na deonicama u kojima se infrastrukturne trase vode u relativno uskom snopu, kao na primer u Grdeličkoj klisuri, dok će na prostoru duž koridora doći do separacije i fragmentacije prirodnih staništa, ograničavanja i preusmeravanja tokova kretanja životinja.

Dominantni su uticaji autoputa, puteva i pruga (i plovno kanala) na životnu sredinu, zbog veoma velikog obima radova, zauzimanja većih površina zemljišta i efekata koji se manifestuju u njihovoj eksploataciji, naročito autoputa i pruge za velike brzine.

Incidentno zagađivanje zemljišta biće prisutno u izgradnji svih sistema. U toku eksploatacije biće dominantno kod autoputa, usled taloženja zagađujućih materija iz izduvnih gasova vozila i, u manjoj meri, kod pruge za velike brzine. Opasnosti od rasipanja goriva i maziva pri saobraćajnim nesrećama i povećan rizik od ispuštanja i razlivanja otrovnih materija prilikom transporta autoputom, mogu biti izložena izvorišta vodosnabdevanja i akumulacije podzemnih voda koje se nalaze u neposrednom pojasu zaštite koridora na području Leskovca, između Vladičinog Hana i Vranja i oko Bujanovca i Preševa.

Kumulativni efekti usled superponiranja buke mogu se očekivati u područjima u neposrednoj blizini autoputa i pruge za velike brzine, u prvom redu na području gradskog centra Vladičin Han i 27 manjih naselja i sela.

Uticaj zagađivanja vazduha od motornih vozila na autoputu neće biti značajan za nivo imisije zagađujućih materija, dok na pojedinim deonicama autoputa (u tunelima, usecima i Grdeličkoj klisuri) nivo aerozagađenja može biti značajan i štetan za biljni i životinjski svet čija su staništa u neposrednoj blizini autoputa.

Ovim prostornim planom, na osnovu prethodne analize uticaja na životnu sredinu, utvrđuju se zone uticaja na životnu sredinu i širina zaštitnih pojasa od buke za planirane magistralne infrastrukturne sisteme u Infrastrukturnom koridoru, koje su date u sledećoj tabeli:

Tabela 1:

Red. broj	Infrastrukturni sistem	Zona uticaja buke - rastojanje od ivice kolovoza (m)	Širina zaštitnog pojasa od buke (m)
1.	Autoput*	180+180 - nivo buke do 65 dB(A) 300+300 - nivo buke do 60 dB(A) 700+700 - nivo buke do 50 dB(A)	300+300
2.	Pruga za velike brzine	100+100, uz mere zaštite	125+125
3.	Optički kabl	-	5+5
4.	Plovni put	-	150+150
5.	Gasovod	-	50+50

* Izvor: Autoput E-75, Generalni projekt, Studija zaštite životne sredine - prethodna analiza uticaja, Zavod za prostorno i urbanističko planiranje iz Niša, 1994.

2. Smernice za zaštitu životne sredine, prirodnih i nepokretnih kulturnih dobara

Utvrđuju se *smernice* za zaštitu životne sredine, prirodnih i nepokretnih kulturnih dobara koje će se primenjivati u daljoj razradi Prostornog plana na nivou regulacionog plana, u urbanističkim planovima i tehničkoj dokumentaciji za utvrđivanje trasa planiranih magistralnih infrastrukturnih sistema, i to:

1) poštovaće se propisani režimi zaštite izvorišta (podzemnih i površinskih) vodosnabdevanja i predvideti sve neophodne mere zaštite voda i zemljišta od zagađivanja u normalnim i akcidentnim situacijama, a posebno:

(1) u zonama neposredne zaštite izvorišta vodosnabdevanja obezbediće se potpuna izolacija poprečnog profila autoputa od podloge, radi sprečavanja zagađivanja vodonosnog sloja;

(2) na poprečnom profilu autoputa obezbediće se obostrane odbojne ograde radi zadržavanja vozila na putu u slučaju nesreće; obostrani ivičnjaci duž ivičnih traka za kanalisano prikupljanje i odvođenje zagađenih atmosferskih voda sa kolovozne površine, prečišćavanje prikupljenih atmosferskih voda od suspendovanih čvrstih čestica ulja, goriva i drugih staloženih zagađenja, pre upuštanja u recipijent; humusiranje kosine nasipa slojem najmanje debljine od 40 cm; ozelenjavanje i požbunjavanje humusnih kosina autohtonim biljnim vrstama radi učvršćivanja tla i smanjenja erozije, i

(3) obezbeđenje kontrolisanog odvodnjavanja trupa pruge za velike brzine i njegove zaštite od plavljenja izazvanog neadekvatnim radom meliorativnih kanala;

2) u područjima sa izgrađenim stambenim, poslovnim i/ili privrednim objektima na kojima se očekuje nivo buke od autoputa i pruge za velike brzine iznad propisanih graničnih vrednosti, obezbediće se tehničke mere zaštite u obliku zvučnih barijera;

3) obezbeđenje zaštite naselja od emisije zagađujućih materija od autoputa i pruge za velike brzine zaštitnim zelenim (šumskim) pojasima formiranim od više autohtonih biljnih vrsta;

4) obezbeđenje zaštite prirodnih staništa retkih životinjskih vrsta, a posebno vlažnih/močvarnih staništa duž Južne Morave, u prvom redu kod Preševa, kod utvrđivanja položaja trasa i objekata planiranih infrastrukturnih sistema;

5) obezbeđenjem podvožnjaka na autoputu i pruzi za velike brzine za životinje ("ekoloških koridora") na rastojanjima koja će se utvrditi na osnovu analiza populacije i potrebnog nivoa komunikacije životinjskih vrsta;

6) obezbeđenje uklapanja trasa i objekata planiranih infrastrukturnih sistema (posebno autoputa i pruge) u pejzaž prema propozicijama utvrđenim ovim prostornim planom (poglavlje 6.6. str. 45), a posebno kod oblikovanja potpornih i zaštitnih konstrukcija, mostova, tunela i kosina nasipa i useka;

7) projektima organizacije gradilišta za magistralne infrastrukturne sisteme definišaće se lokacije parkinga, puteva za tešku mehanizaciju, pozajmišta i deponija građevinskog i materijala iz iskopa, primenom sledećih principa: (a) da lokacije ne mogu biti u blizini zaštićenih zona, i (b) da se uništavanje vegetacije, a naročito šumskog pokrivača, svede na najmanju moguću meru, uz obezbeđenje obnove oštećenih površina zemljišta i autentičnih pejzaža po završetku radova; dok će se izbor lokacija za postrojenja za proizvodnju asfaltnih mešavina i drobljenje kamena, skladišta pogonskog goriva i niskoeksplozivnih sredstava zasnovati na analizi njihovog uticaja na životnu sredinu;

8) u toku izvođenja radova na izgradnji planiranih magistralnih infrastrukturnih sistema izvođač radova će obezbediti: (a) u zaštićenoj okolini nepokretnog kulturnog dobra prisustvo nadležne službe zaštite; i (b) ukoliko se u toku radova naiđe na arheološko nalazište ili arheološke elemente, da se odmah prekinu radovi i o nalazu izvesti nadležna služba zaštite spomenika kulture, kao i da se preduzmu mere zaštite nalaza od uništavanja ili oštećenja i očuvanja na mestu i u položaju u kome je otkriven, i

9) po završetku izgradnje svakog planiranog infrastrukturnog sistema u koridoru nadležna posebna organizacija ili javno preduzeće obezbediće monitoring sistem životne sredine u toku eksploatacije tog sistema.

Glava VI.

ORGANIZACIJA, UREĐENJE I KORIŠĆENJE PROSTORA (Referalna karta II i III)

1. Mogućnosti i ciljevi korišćenja poljoprivrednog i šumskog zemljišta

Osnovni ciljevi korišćenja i zaštite poljoprivrednog i šumskog zemljišta su:

1) usklađivanje korišćenja zemljišta sa prirodnim i stvorenim vrednostima;

2) poboljšanje bonitetnih svojstava raspoloživog zemljišta, na račun zemljišta koje se isključuje iz primarne proizvodnje, i

3) očuvanje zemljišnih površina za potrebe budućeg razvoja, a u prvom redu sprečavanje neracionalnog korišćenja zemljišta, koje podstiče njegovu degradaciju i uništavanje.

Promene u strukturi korišćenja zemljišta u koridoru, odnose se na površine oko Južne Morave koje su pod livadama, njivama i drugim kulturama u vlažnim ravinama. Iz poljoprivredne proizvodnje isključuju se zemljišta u zaštitnim pojasima infrastrukturnih koridora, a za potrebe podizanja šumskog zaštitnog pojasa.

Planirano je smanjenje poljoprivrednih površina za 1,2% i šumskih površina za 0,2% u ukupnoj površini područja Infrastrukturnog koridora, koje se prevode u kategoriju "ostalih namena". Ove površine će učestvovati sa 16,6 km² u površini zemljišta koje se angažuje za autoput i prugu. Nije predviđena promena strukture korišćenja zemljišta za nove površine za plovni put, za koje će se definitivna opredeljenja utvrditi posle horizonta ovog prostornog plana, kao ni za površine onih sistema koji ne zahtevaju trajno isključivanje zemljišta iz primarne produkcije (optički kabl i gasovod).

1.1. Mere poboljšanja i zaštite proizvodnog potencijala zemljišta

Na osnovu ocene produktivnosti zemljišta i uslova za razvoj poljoprivrede u okviru poljoprivredne makroregionizacije utvrđene Prostornim planom Republike Srbije, prioriteti poboljšanja i zaštite proizvodnog potencijala zemljišta su:

1) obnavljanje i intenziviranje poljoprivredne proizvodnje u kotlinama - u prvom redu, aktiviranje područja koja imaju tradiciju u proizvodnji pojedinih vrsta povrća, kao i manjih površina gde se mogu postići intenzivni zasadi voća;

2) promena strukture useva - povećanje učešća povrtnog, industrijskog i krmnog bilja na račun žitarica;

3) bolje korišćenje potencijala livada i pašnjaka - za uspostavljanje optimalnog odnosa između biljne i stočarske proizvodnje, i

4) sprečavanje erozije, kao faktora ugrožavanja i uništavanja zemljišta.

Izgradnjom Infrastrukturnog koridora umanjice se poljoprivredne površine, te je neophodno iznalaženje novih modaliteta u organizaciji primarne poljoprivredne proizvodnje u tri osnovne prostorne celine: aluvijalnoj ravni Južne Morave, kotlinskom i planinskom pobođu.

Za realizaciju planskih zadataka na intenziviranju korišćenja postojećih i potencijalnih površina poljoprivrednog i šumskog zemljišta primeniće se sledeće mere:

1) navodnjavanje zemljišta u kotlinama, koja prema pedološkim karakteristikama imaju potencijal za intenzivniju poljoprivrednu proizvodnju; s tim da se sistem za navodnjavanje planira i projektuje objedinjeno za područja svih opština u Infrastrukturnom koridoru, dok se izvođenje i eksploatacija mogu odvijati fazno ili parcijalno za područja (ili delove područja) pojedinih opština;

2) saniranje pojava jake i ekscesivne erozije i sprečavanje pojava klizišta na prostoru Grdeličke klisure i klisurastih dolina sastavnica i pritoka Južne Morave (Binačke Morave i Moravice, Vranjske reke, Banjšnice, Krive reke, Vlasine sa Lužnicom, Veternice, Jablanice, Puste reke, Toplice i dr.) primenom antierozivnih mera: melioracijom livada i pašnjaka i vraćanjem degradiranog zemljišta prirodnoj nameni; pošumljavanjem i podizanjem vanšumskog zelenila; zatravljanjem oranica na brežuljkastim i brdovitim terenima, posebno zemljišta iz pete i slabijih katastarskih klasa, i

3) očuvanje mreže atarskih puteva obezbeđenjem alternativnih pravaca duž autoputa i železničke pruge i racionalnim brojem ukrštanja sa ovim infrastrukturnim sistemima; komasacijom dela poljoprivrednih površina koje će se utvrditi osnovama zaštite, korišćenja i uređenja zemljišta za obuhvaćene opštine.

Druga grupa mera odnosi se na organizovanje viših nivoa prerade i finalne proizvodnje, kao i aktivniji marketinški pristup u plasmanu poljoprivrednih/prehrambenih proizvoda, kako bi se iskoristili novostvoreni uslovi poboljšano položaja prema tržištu. Na značaju će dobiti

sledeće aktivnosti:

- 1) bolje korišćenje postojećih prerađivačkih kapaciteta i uključivanje šireg prostora u njihovu sirovinску osnovu;
- 2) poboljšanje organizacije otkupa poljoprivrednih proizvoda, i
- 3) plasman proizvoda u okviru predviđenih uslužnih, servisnih i turističkih sadržaja.

U odnosu na postojeću praksu da je većina gazdinstava na području Prostornog plana orijentisana na zadovoljenje sopstvenih potreba, strateško opredeljenje ka višim nivoima prerade i finalizacije poljoprivredne proizvodnje nalaže da se poljoprivreda ovog područja usmerava kao sirovinска baza za prehrambenu industriju. U tome će značajnu ulogu imati bolje organizovanje otkupne mreže, sa naglaskom na čvršćoj povezanosti između poljoprivrednih gazdinstava, preduzeća koja se bave otkupom, preduzeća za preradu i trgovinskih preduzeća.

Drugi pravac u podsticanju tržišnih uslova privređivanja je osnivanje malih fabrika u seoskim domaćinstvima, od strane većih preduzeća prehrambene industrije, koje će ujedno biti i garant kvaliteta proizvoda, a plasman obezbediti u okviru predviđenih pratećih turističkih, uslužnih i drugih sadržaja. Za realizovanje ovih aktivnosti neophodne su mere agrarne politike, pre svega u pogledu pariteta poljoprivrednih proizvoda, uporedo sa merama kojima se utiče na racionalnije korišćenje ukupnog poljoprivrednog potencijala područja Južne Srbije.

2. Mere zaštite od voda, korišćenja voda i zaštite voda

U cilju zadovoljavanja vodoprivrednog interesa na području Prostornog plana preduzimaće se sledeće mere:

- 1) prioritet u korišćenju voda ima planska racionalizacija potrošnje;
- 2) ispuštena voda korisnika u recipijent kvalitetom će odgovarati važećim propisima;
- 3) prioritet u raspodeli voda imaće garantovani minimumi, snabdevanje stanovništva vodom za piće, navodnjavanje, plovni put, energetika, rekreacija, snabdevanje industrije vodom, ribnjaci;
- 4) zalihe podzemnih voda, koje su obnovljive, koristiće se za snabdevanje stanovništva vodom za piće i navodnjavanje, pri čemu vodosnabdevanje ima prioritet;
- 5) područja na kojima se nalaze izvorišta podzemnih i površinske vode, koja se mogu koristiti ili se koriste za snabdevanje vodom za piće, moraju biti pod posebnom zaštitom od namernih ili slučajnih zagađivanja i drugih uticaja od magistralnih infrastrukturnih sistema u koridoru;
- 6) tehnička dokumentacija za magistralne infrastrukturne sisteme obavezno će sadržati projekat zaštite od erozije i sedimentacije u toku građenja objekta, koje odobrava i realizaciju kontrolise nadležna vodoprivredna organizacija, i
- 7) zaštita od poplava obezbediće se planskim i tehničkim merama. Merodavne velike vode za zaštitne nasipe određivaće se prema značaju prostora i objekata koji se štite, a to prema sledećoj tabeli:

Tabela 2

Kategorija zaštite	Merodavna računска voda (za godina)
Područje sa preko 50 000 ljudi	200
Područje sa 20 000 do 50 000 ljudi	100
Strateški privredni objekti	100
Objekti privrede koji nisu od strateškog značaja	50 (ili manje, zavisno od osiguranja)
Mostovi sa više od 20 000 ljudi	100
Mostovi od 5 000 do 20 000 ljudi	50
Poljoprivredni sistemi i površine i izvorišta za vodosnabdevanje	25

3. Očekivane promene u organizaciji prostora i razmeštaju stanovništva

U skladu sa proizvodnim i komunikacijskim pogodnostima, u dolinskom delu smeštena su sva veća naselja i glavne saobraćajnice Južnog Pomoravlja. Privlačna snaga moravske osovine razvoja i izgradnje planiranih magistralnih infrastrukturnih sistema usloviće nastavljanje tendencija koncentracije na relativno uskom području u pravcu Niš-Leskovac-Vranje-Bujanovac-Preševo, Pravci i mere za ublažavanje ovih tendencija naznačeni su u poglavlju III, potpoglavlje 2.3.

Na osnovu analiza perspektivnosti seoskih naselja za razvoj, uzimajući u obzir njihovu veličinu i međusobni položaj, na području Prostornog plana formirane su ili imaju tendenciju formiranja zajednice seoskih naselja sa više od 2000 stanovnika. U skladu sa merilima organizacije i zadovoljenja zajedničkih potreba, sledeće zajednice seoskih naselja imaće uslove za razvoj privrednih i neprivrednih delatnosti, komunalno opremanje i uređenje i racionalizaciju mreže objekata javnih službi: Grdanica-Brejanovce-Čifluk Razgojski-Razgojna; Čekmin-Pečenjevce-Navalin-Bogojevce; Velika Biljanica-Donja Slatina-Gornja Slatina; Jelašnica-Grajevce; Kumarevo-Mala Biljanica-Manojlovce-Bratmilovce-Bobište-Mrštane; Krajince-Donje Krajince-Zločudovo-Nomanica; Badince-Žižavica-Donji Bunibrod-Gornji Bunibrod-Gornji Guberevac-Donji Guberevac; Mala Grabovnica-Velika Grabovnica-Zagužane; Bočevica-Bojišina-Dedina Bara-Oraovica-Selo Grdelica-Varoš Grdelica; Predejane selo-Predejane varoš-Koračevac-Bričevlje; Kopitarce-Džep-Garinje; Vladičin Han-Kalimance-Krčinice-Lepenica-Prekodolce-Repince-Suva Morava; Bujkovac-Vranjska Banja-Kumarevo; Donje Trebešinje-Gornje Trebešinje; Aleksandrovac-Kupinince-Rataje-Crni Lug; Donji Neradovac-Gornji Neradovac; Davidovac-Ristovac-Donji Vrtogoš; itd.

Za naselja koja se delom nalaze u širem zaštitnom pojasu planiranog autoputa i pruge za velike brzine posebnim projektima utvrdiće se negativni uticaji i sprovesti mere zaštite utvrđene u delu 6. ovog poglavlja (Referalna karta III).

U zoni uticaja Infrastrukturnog koridora, u funkciji tranzitnog turizma (zadržavanje sa najmanje jednim noćenjem) i tranzitne rekreacije (zadržavanje bez noćenja, po pravilu od 0,5 do 6 časova), u skladu sa Prostornim planom Republike Srbije predviđeni su turistički i rekreativni sadržaji sledećih gradskih turističkih centara, banja, mesta i predela:

- 1) u kategoriji gradskih turističkih centara - Niš (centar I 1 stepena), Vranje (centar II stepena) i Leskovac (centar III stepena) u funkciji poslovnog turizma i tranzitnog turizma motivisanog kulturom baštinom, trgovinom, ugostiteljstvom, administrativnim funkcijama i dr;
- 2) kategoriji banja - Vranjska Banja (I stepena) i Bujanovačka banja (II stepena) u funkciji zdravstvenog turizma i rekreacije;
- 3) u kategoriji turističkih mesta - Doljevac, Grdelica, Vladičin Han, Bujanovac i Preševo, u funkciji tranzitnog turizma motivisanog eko-baštinom, ugostiteljstvom i nekim servisima, i
- 4) u kategoriji predela - Grdelička klisura.

Maksimalno opterećenje autoputa tranzitnim turistima koji će posećivati gradske turističke centre, banje i mesta sa turističkom funkcijom u širem zaštitnom pojasu autoputa, dugoročno se procenjuje na oko 30% ukupnog protoka na autoputu u letnjoj sezoni, odnosno oko 15% u zimskoj sezoni.

Stanovništvu u naseljima koja će biti ugrožena neophodnim raseljavanjem, obezbediće se uslovi za minimiziranje negativnih posledica izgradnje infrastrukturnih sistema, kao i kompenzacije na neki od sledećih načina: zamenom zemljišta, objekata i/ili naknadom tržišne vrednosti nepokretnosti u novčanom iznosu. Regulacionim planovima naselja ispitaće se mogućnost da se uslovi za preseljenje i

minimiziranje negativnih posledica obezbede u okviru matičnih naselja.

Kako je ovim planom obuhvaćen relativno uzak pojas koji zahvata samo kontaktne katastarske opštine uz linijske sisteme, on ne predstavlja zaokružen privredni prostor, niti celinu u smislu organizacije javnih službi. Zbog toga će se regionalnim prostornim planovima i programima bliže definisati razmeštaj proizvodnih aktivnosti i funkcionisanje javnih službi u cilju prevazilaženja razlika u razvijenosti pojedinih područja.

Realno je očekivati da će rastom biti zahvaćen prostor oko postojećih urbanih područja. Novi rast će pratiti promenu značaja i funkcija pojedinih saobraćajnih pravaca, tako da se može očekivati koncentracija stanovništva i aktivnosti duž jakih saobraćajnih osovina i oko glavnih pristupnih tačaka saobraćajnom sistemu, kao što su železničke stanice i pristupne saobraćajnice na autoput. Očekivana proširenja građevinskih područja i pravci širenja naselja naznačeni su na referalnoj karti II.

4. Potrebne površine za koridore infrastrukturnih sistema (Referalna karta III)

Utvrđivanje potrebne površine za planirane magistralne infrastrukturne sisteme u Infrastrukturnom koridoru izvršeno je primenom sledećih kriterijuma za širinu zaštitnih pojasa tih sistema:

- 1) zadovoljenje prostornih uslova za smeštanje planiranog infrastrukturnog sistema;
- 2) utvrđivanje bezbedonosnog rastojanja od infrastrukturnog sistema, radi zaštite od negativnih uticaja na životnu sredinu, u prvom redu od buke i aerozagađenja, i
- 3) obezbeđenje zaštite osnovnih funkcija u eksploataciji infrastrukturnog sistema od negativnih uticaja iz okruženja, u prvom redu od neplanske izgradnje, nekontrolisanog odlaganja otpada i drugih aktivnosti.

Prostornim planom rezerviše se prostor za koridore planiranih magistralnih *infrastrukturnih sistema* u Infrastrukturnom koridoru ukupne površine 243,6 km² (odnosno oko 23,13% površine planskog područja) i širine od 700 m za autoput, 250 m za prugu za velike brzine, 200 m za gasovod i 4 m za optički kabl, kao i 300 m za potencijalni koridor plovnog puta, i to za:

1) *trajno zauzimanje zemljišta* za potrebe izgradnje i funkcionisanja magistralnih infrastrukturnih sistema i objekata u Infrastrukturnom koridoru pojas prosečne širine od:

- (1) 70 m za autoput, uz dodatne površine za motel oko 5 ha, za odmoriste oko 3 ha, za petlju oko 5 ha i dr.;
- (2) 35 m za železničku prugu za velike brzine, uz dodatne površine za stanice i druge sadržaje, i
- (3) 5 m za gasovod;

2) *zaštitne pojase* magistralnih infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru:

- (1) neposredni pojas zaštite - prostor širine 150 m za autoput, 100 m za prugu za velike brzine, 60 m za gasovod i 4 m za optički kabl, i
- (2) širi pojas zaštite - prostor širine 480 m za autoput, 115 m za prugu za velike brzine i 135 m za gasovod.

Širina zaštitnih pojasa magistralnih infrastrukturnih sistema ovim prostornim planom data je okvirno i biće konačno utvrđena razradom planskih rešenja na nivou regulacionog plana.

Bilans potrebnih površina za planirane magistralne infrastrukturne sisteme u Infrastrukturnom koridoru daje se u sledećoj tabeli:

Tabela 3.

Infrastrukturni sistem	Površina u km ²			
	trasa	prateći objekti	širi pojas zaštite	ukupno koridor
Autoput	10,0	1	14	112
Pruga	5,0	2	16	40
Gasovod	0,5	0,5	5	32
Plovni put	-	-	-	58
Optički kabl	1,0	-	0,5	1,6
UKUPNO	16,5	3,5	35,5	243,6

Prema načinu obezbeđenja zemljišta za planiranu namenu, Prostornim planom rezerviše se prostor za potrebe potpune i delimične eksproprijacije za izgradnju trasa i objekata magistralnih infrastrukturnih sistema površine 20,0 km² (odnosno 4,5% površine planskog područja), bez prostora za njihove zaštitne pojase u kojima se ne menja režim vlasništva nad zemljištem, površine 223,6 km² (odnosno 18,63% površine planskog područja).

5. Pravila za usaglašavanje infrastrukturnih sistema u koridoru

Osnovna pravila za međusobno usklađivanje položaja planiranih koridora magistralnih infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru proizilaze iz njihovog odnosa u prostoru (ukrštanje ili paralelni položaj, kao i iz važećih zakona, tehničkih propisa i uslova zaštite životne sredine, i utvrđuju se ovim prostornim planom za:

1) Vodoprivrednu infrastrukturu:

(1) sva ukrštanja planiranih infrastrukturnih sistema (autoput, pruga, gasovod, optički kabl) sa površinskim vodotocima (prirodnim i veštačkim) izvodiće se uz poštovanje uslova da se ne remeti osnovna namena i funkcija vodotoka i da se osigura normalan proticaj vodotoka u svim uslovima (u toku izvođenja, trajno);

(2) po pravilu, položaj trase infrastrukturnog sistema biće van zone neposredne i uže zaštite podzemnih i površinskih izvorišta vodosnabdevanja, a kada to nije moguće, zaštita izvorišta obezbediće se posebnim projektom zaštite i kontinualne kontrole kvaliteta voda;

(3) propusti i mostovi dimenzionisaće se na stogodišnje vode, a da se pri tome ne ugrozi bezbednost funkcionisanja infrastrukturnog sistema; dok će se na mestima ukrštanja obezbediti zaštita obala i korita (obaloutvrda uzvodno i nizvodno prema hidrauličkom proračunu) od erozije, uz odvodnjavanje u zoni mostova;

(4) položaj trase površinskog ili podzemnog linijskog infrastrukturnog sistema, po pravilu, je van vodnog zemljišta, a na mestima ukrštanja sa vodotokom, kada je god moguće, pod uglom od približno 90°; pod uslovom da se podzemni infrastrukturni sistemi na mestu ukrštanja sa vodotokom obezbeđuju putem objekata (mosta) za veće vodotoke, ili zaštitnim cevima ispod dna korita manjih vodotoka, na minimalnoj dubini od 0,8 do 1,5 m;

(5) preporučuje se tipiziranje izgleda propusta tako da dimenzionisanje otvora zadovolji hidrauličke elemente za pojedine vodotoke i kanale;

(6) za ukrštanje puteva i pruge sa rekam Južnom Moravom primenjuju se uslovi za položaj osovine i niveletu ukrštanja, koji proističu iz opredeljenja projekta plovnog kanala iz 1973. godine;

(7) obezbediće se kontrolisano prikupljanje i evakuacija atmosferskih voda duž trupa autoputa i pruge i njihovo odvođenje u postojeće

retencione prostore po principu brže evakuacije (rigole, propusti i dr.);

(8) na mestima ukrštanja autoputa i pruge sa postojećim trasama vodovoda i kanalizacije predviđene se propusti sa zaštitnim cevima, i

(9) sve radnje na usaglašavanju saobraćajnih sistema sa vodoprivrednom infrastrukturom obavljaće se uz saglasnost i kontrolu nadležnih organa za poslove vodoprivrede;

2) Elektroenergetsku infrastrukturu:

(1) ukrštanje elektroenergetskih vodova do 20 kV sa autoputem i prugom kabliraće se polaganjem u zaštitnu cev, sa minimalnom dubinom polaganja 1 m ispod dna odvodnog kanala (drenaže), pod uglom od 90° i udaljenosti električnog stuba od ograde (autoputa, pruge) najmanje 25 m;

(2) ostali elektroenergetski vodovi za 35 kV, 110 kV, 220 kV 400 kV mogu se ukrštati vazdušno sa autoputem i prugom po mogućstvu od uglom od 90°, odnosno minimum od 45°; pri čemu je najmanja visina od gornje ivice šine i nivelete kolovoza do najnižeg provodnika 12 m, a od vodnog ogledala 15 m, i minimalna udaljenost električnog stuba od ograde (autoputa, pruge) 25 m, i

(3) ukrštanje gasovoda i optičkog kabla sa elektroenergetskim vodovima po pravilu će biti vazdušno, sa minimalnom udaljenošću električnog stuba od vodova od 25 m, i

3) Ostale infrastrukturne sisteme:

(1) magistralni gasovod, po pravilu, će se ukrštati sa svim ostalim infrastrukturnim sistemima bušenjem ispod tih sistema i postavljanjem u zaštitnu cev, po mogućstvu pod uglom od 90°, na minimalnoj dubini od 0,8 m od dubine drenažnog kanala i 1 m od vodovodnih, telekomunikacionih i drugih cevi, i

(2) optički kabl, po pravilu, će se ukrštati bušenjem ispod postojećih infrastrukturnih sistema, a preko većih vodotoka i na konstrukcijama mosta vešanjem.

6. Režimi korišćenja i pravila za uređivanje zaštitnih pojasa infrastrukturnih sistema i prostora posebne namene (Referalna karta III)

Ustanovljava se sledeći režim korišćenja prostora u zaštitnim pojasi magistralnih infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru, i to u:

1) neposrednom pojasu zaštite - uspostavlja se režim stogo kontrolisanog korišćenja prostora, kojim se:

(1) u načelu se ne dozvoljava izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih objekata, izuzev onih koje su u funkciji autoputa, pruge velike brzine i razvodnog gasovoda (trase, objekti i dr.), a prostor van naselja se može koristiti kao šumsko i poljoprivredno zemljište, i

(2) u načelu se ne dozvoljava izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih objekata i podizanje trajnih zasada u neposrednom pojasu zaštite magistralnog optičkog kabla;

2) širem pojasu zaštite - uspostavlja se režim kontrolisanog korišćenja prostora, kojim se dozvoljava razvoj postojećih i novih aktivnosti koje nisu u koliziji sa funkcionalnim i tehničkim zahtevima planiranih magistralnih infrastrukturnih sistema.

Režim korišćenja prostora iz prethodnog stava bliže će se utvrditi razradom planskih rešenja na nivou regulacionog plana.

Utvrđuju se sledeća pravila za uređivanje zaštitnih pojasa magistralnih infrastrukturnih sistema i zona zaštite prostora posebne namene na području Infrastrukturnog koridora, i to za:

1) Zaštitu naselja od negativnih uticaja planiranih magistralnih infrastrukturnih sistema:

(1) u slučaju kada je trasa autoputa u građevinskom području naselja:

(a) preduzimaće se mere zaštite od buke, vibracija i zagađenosti vazduha svih postojećih i planiranih stambenih objekata koji se nalaze u širem zaštitnom pojasu, odnosno na udaljenosti manjoj od 300 m od trase autoputa, i

(b) svi stambeni objekti koji se nalaze u neposrednom zaštitnom pojasu, a na udaljenosti manjoj od 50 m od ograde autoputa, izmeštaće se na druge lokacije u građevinskom području istog (matičnog) naselja, ukoliko se tehničkim rešenjima ne može obezbediti adekvatna zaštita od negativnih uticaja autoputa (od buke i aerozagađenja);

(2) u slučaju kada je trasa pruge za velike brzine u građevinskom području naselja:

(a) preduzimaće se mere zaštite od buke i vibracija svih postojećih i planiranih stambenih objekata u širem zaštitnom pojasu, odnosno na udaljenosti od 100 m od poslednjeg koloseka, i

(b) svi stambeni objekti koji se nalaze u neposrednom zaštitnom pojasu, odnosno na udaljenosti od 25 m od ograde pruge, izmeštaće se na druge lokacije u građevinskom području istog (matičnog) naselja, ukoliko se tehničkim rešenjima ne može obezbediti adekvatna zaštita od negativnih uticaja pruge (od buke i aerozagađenja);

(3) nije poželjan položaj koridora razvodnog gasovoda od 50 bara u građevinskom području naselja, a kada to nije moguće izbeći obezbediće se minimalna udaljenost gasovoda od najbližih stambenih objekata od 30 m, kao i neophodne mere zaštite od akcidenta u širem zaštitnom pojasu na udaljenosti od 200 m, i

(4) korišćenje, izgradnja i uređenje prostora u koridorima planiranih magistralnih infrastrukturnih sistema na građevinskom području naselja odvijaće se prema pravilima, smemicama i uslovima utvrđenim ovim prostornim planom do donošenja razrade Prostornog plana na nivou regulacionog plana i/ili usklađivanja važećih urbanističkih planova sa ovim prostornim planom;

2) Zaštitu flore i faune:

(1) u koridoru autoputa i pruge za velike brzine obezbediće se prolazi za divljač, čiji će broj biti određen na osnovu analize populacije, pravaca i gustine kretanja, i uz uvažavanje optimalnog razmaka između prolaza od oko 2 km, dok će se dimenzionisanje izvršiti uz uvažavanje minimalne visine prolaza od 1 m za nisku divljač, a za visoku divljač prelazi će se uređivati kao nadzemni objekti, i

(2) u cilju zaštite zdravlja životinja na prostoru zaštitnih pojasa magistralnih infrastrukturnih sistema, korišćenje herbicida i drugih zaštitnih hemijskih sredstava svešće se na najmanju moguću meru, i onemogućiće se odvođenje atmosferskih voda sa kolovoza i trupa pruge u zabarene depresije sa prirodnim vodom;

3) Zaštitu nepokretnih kulturnih dobara:

(1) za utvrđena, kategorisana i evidentirana nepokretna kulturna dobra koja uživaju prethodnu zaštitu i nalaze se u zaštitnim pojasi planiranih magistralnih infrastrukturnih sistema nadležni organ utvrdiće granice zaštićene okoline nepokretnih kulturnih dobara i mere zaštite, koje će se ugrađivati u tehničko dokumentaciju i razradu planskih rešenja na nivou regulacionog plana;

(2) do utvrđivanja mera tehničke zaštite u zaštićenoj okolini utvrđenih, kategorisanih i evidentiranih kulturnih dobara koja uživaju prethodnu zaštitu, ne mogu se obavljati aktivnosti na izgradnji i uređenju prostora bez prethodno utvrđenih uslova i saglasnosti nadležne službe zaštite spomenika kulture, i

(3) pre izvođenja radova na planiranim magistralnim infrastrukturnim sistemima, kao i ostalih radova na izgradnji i uređenju prostora, obaveza investitora je da obezbedi uslove za sprovođenje stručne opservacije terena od strane nadležne službe zaštite spomenika kulture;

4) Zaštitu i unapređenje pejzaža:

(1) obezbeđenje biološkog, odnosno eko-funkcionalnog uklapanja planiranih infrastrukturnih sistema i objekata u pejzaž putem:

(a) pejzažnog oblikovanja i uklapanja objekata zaštite od erozije, nasipa i useka, prelaza i propusta (sa remizama);

(b) higijensko-sanitarnog razdvajanja objekata i podizanja zaštitnih barijera od buke, gasova, vizuelne zaštite i drugo, i

(v) povećanja zaštite korisnika saobraćajnih sistema i korisnika prostora u zaštitnim pojasi podizanjem zaštitnog zelenila (duž trase autoputa i železničke pruge, na odmorištima, uz benzinske stanice i motele, baza za održavanje autoputa i dr.), uz uvažavanje tehničko-tehnoloških zahteva infrastrukturnih sistema za preglednošću (petlji, mostova, denivelisanih ukrštanja i sl.) i zaštitom od akcidenta (ograničenja za podizanje zelenila i zaštitnih pojasa gasovoda i elektroenergetskih vodova), i

(2) obezbeđenje estetskog i likovnog doživljaja korisnika koridora, primenom principa podizanja zaštitnih barijera i otvaranja vizure kod oblikovanja terena za trase, objekte i prateće sadržaje autoputa i pruge za velike brzine;

5) Zaštitu poljoprivrednog i šumskog zemljišta od neracionalnog korišćenja za potrebe izgradnje planiranih magistralnih infrastrukturnih sistema putem:

(1) polaganja trasa autoputa i pruge što niže, odnosno u plitkim usecima i niskim nasipima, posebno na mestima izgradnje petlji;

(2) davanja prednosti kod ukrštanja autoputa i pruge rešenjima prelaska pruge iznad autoputa, za koje je potrebna dvostruko manja visina objekta, i

(3) definisanja denivelisanih ukrštanja pruge i autoputa sa postojećim putevima na način da niveleta autoputa i pruge bude što niža za nadvožnjak, odnosno što viša za podvožnjake, i

6) Zaštitu od akcidenata i elementarnih nepogoda i obezbeđenje potreba odbrane:

(1) mere i postupci za moguće akcidente definišuće se posebnim programom nadležne organizacije ili javnog preduzeća za upravljanje magistralnim infrastrukturnim sistemom na način predviđen propisanim metodologijom za procenu opasnosti od hemijskog udesa i od zagađivanja životne sredine, merama pripreme i merama za otklanjanje posledica udesa, i

(2) za objekte koji se mogu smatrati objektima od posebnog značaja izradiće se uz tehničku dokumentaciju poseban prilog mera zaštite od elementarnih nepogoda i uslova od interesa za odbranu.

Uslovi i smernice za obezbeđenje potreba odbrane dati su u posebnom delu Dokumentacione osnove Prostornog plana.

Glava VII.

BILANS PLANIRANE NAMENE POVRŠINA I KARTE PROSTORNOG PLANA

1. Bilans planirane namene površina

Shodno učešću teritorija pojedinih opština, konverzija površina kreće se od 5,3 km² u opštini Leskovac, 3,1 km² u opštini Vladičin Han, 2,0 km² u opštinama Vranje i Bujanovac, 1-1,5 km² u opštinama Niš, Doljevac i Preševo, do 0,5 km², u opštini Merošina.

Bilansi planirane osnovne namene površina na području Prostornog plana dati su u sledećoj tabeli:

Tabela 4.

OPŠTINA	Ukupna površina u koridoru (km ²)	Godina	Poljopriv. površine (km ²)	%	Šumske površine (km ²)	%	Ostale površine (km ²)	%
VRANJE	122.5	1998.	87.2	71.2	21.9	17.9	13.4	10.9
		2020.	85.2	69.6	21.9	17.9	15.4	12.6
		bilansi 2020-1998.	-2.0	-1.6	0.0	0.0	2.0	1.6
LESKOVAC	372.9	1998.	250.2	67.1	80.9	21.7	41.8	11.2
		2020.	245.8	65.9	80.1	21.5	47.1	12.6
		bilansi 2020-1998.	-4.5	-1.2	-0.8	-0.2	5.3	1.4
BUJANOVAC	148.3	1998.	105.5	71.1	31.4	21.2	11.4	7.7
		2020.	103.5	69.8	31.4	21.2	13.4	9.1
		bilansi 2020-1998.	-2.0	-1.3	0.0	0.0	2.0	1.3
NIŠ	92.6	1998.	73.8	79.7	3.8	4.1	15.0	16.2
		2020.	72.4	78.2	3.8	4.1	16.4	17.7
		bilansi 2020-1998.	-1.4	-1.5	0.0	0.0	1.4	1.5
MEROŠINA	20.6	1998.	17.7	85.9	0.3	1.3	2.6	12.7
		2020.	17.2	83.6	0.3	1.3	3.1	15.1
		bilansi 2020-1998.	-0.5	-2.3	0.0	0.0	0.5	2.3
VLADIČIN HAN	143.0	1998.	74.1	51.9	53.3	37.3	15.5	10.8
		2020.	72.6	50.8	51.9	36.3	18.5	13.0
		bilansi 2020-1998.	-1.6	-1.1	-1.5	-1.0	3.1	2.1
DOLJEVAC	91.8	1998.	66.2	72.1	13.6	14.8	12.0	13.1
		2020.	64.8	70.6	13.6	14.8	13.4	14.6
		bilansi 2020-1998.	-1.4	-1.5	0.0	0.0	1.4	1.5
GADŽIN HAN	8.7	1998.	6.2	71.3	1.6	18.7	0.9	10.0
		2020.	6.2	71.3	1.6	18.7	0.9	10.0
		bilansi 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

PREŠEVO	2020.	117.3	68.6	42.6	24.9	11.0	6.4
	bilansi 2020-1998.	-1.0	-0.6	0.0	0.0	1.0	0.6
VLASOTINCE	1998.	11.4	74.5	1.7	11.4	2.2	14.1
	2020.	11.4	74.5	1.7	11.4	2.2	14.1
	bilansi 2020-1998.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	1186.5	1998.	810.7	68.3	251.2	21.2	124.7
UKUPNO:	2020.	796.4	67.1	248.9	21.0	141.3	11.9
	bilansi 2020-1998.	-14.3	-1.2	-2.3	-0.2	16.6	1.4

2. Karte Prostornog plana

Prostorni plan područja infrastrukturnog koridora Niš-granica Republike Makedonije grafički je prikazan na tri referalne karte u razmeri 1:50 000. Referalne karte Prostornog plana preko kojih se tumači ovaj plan su:

- 1) Referalna karta I - "Položaj infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru";
- 2) Referalna karta II - "Namena površina", i
- 3) Referalna karta III - "Uslovi, ograničenja i mere zaštite prostora".

Prostorni plan sadrži i *Tematsku kartu* 1. "Plan putne mreže" u razmeri 1:100 000.

Glava VIII.

PRIMENA I SPROVOĐENJE PROSTORNOG PLANA

1. Prioriteti sprovođenja Prostornog plana

Ciljevi, planske koncepcije i rešenja Prostornog plana sprovode se:

- 1) primenom utvrđenih kriterijuma;
- 2) neposrednom primenom pojedinačnih politika i pravila;
- 3) poštovanjem utvrđenih normativa i standarda;
- 4) ugrađivanjem i razradom Prostornim planom utvrđenih ciljeva i koncepcija, kroz planske dokumente i druge planove i programe razvoja opština, užih teritorijalnih celina, naselja, javnih preduzeća, kao i kroz druge programe i projekte;
- 5) nastavkom istraživanja i planiranja, izradom tehničke dokumentacije, monitoringom promena u prostoru i operacionalizacijom osnovnih koncepcija Prostornog plana.

1.1. Opšti prioriteti

U sprovođenju planskih ciljeva i koncepcije, kao i u primeni definisanih kriterijuma, mera i instrumenata, normativa i standarda, prioritet ima:

- 1) obezbeđenje neophodnih uslova i smanjenje na prihvatljivi nivo prostornih ograničenja za izgradnju, opremanje i funkcionisanje infrastrukturnih sistema u koridoru u skladu sa zakonskim propisima, opštim razvojnim opredeljenjima i postavkama Prostornog plana;
- 2) sanacija do sada nastalih šteta od postojećih infrastrukturnih sistema i buduće rigorozno sprečavanje svih direktnih i indirektnih negativnih uticaja;
- 3) socijalna, ekonomska i ekološka zaštita stanovništva u Infrastrukturnom koridoru, koje je ugroženo izgradnjom i funkcijom infrastrukturnih sistema;
- 4) primena prostorno-planskih, urbanističkih i ekoloških mera koje su utvrđene Prostornim planom, opštih propisa u pogledu zaštite životne sredine i neposrednih tehničko-tehnoloških mera zaštite;
- 5) stimulisanje, u prvom redu poreskim i kreditnim merama, onih delatnosti i aktivnosti koje na planskom području najbrže povećavaju zaposlenost i ostvarivanje dobiti;
- 6) izrada projektne dokumentacije za izgradnju objekata pratećih sadržaja autoputa neophodno je da bude izvedena u skladu sa važećim zakonskim i tehničkim propisima, standardima i merama zaštite od požara;
- 7) obezbeđivanje institucionalnih, organizacionih i informatičkih uslova za sprovođenje Prostornog plana, kao i uslova za nastavak započetih istraživanja, izradu odgovarajućih programa, planova i projekata od interesa za razvoj područja.

1.2. Prioritetna planska rešenja i projekti do 2017. godine

Utvrđuju se sledeći prioriteti sprovođenja Prostornog plana do 2017. godine na:

- 1) izgradnji i opremanju autoputa E-75:
 - (1) rehabilitacija kolovoza postojećeg državnog puta IA reda br. 1 (M-1), deonica Grdelica - Vladičin Han;
 - (2) završetak izgradnje autoputa na deonicama: Grabovnica-Grdelica; Vladičin Han - Bujanovac i Bujanovac (Levosoje) - granica Republike Makedonije;
 - (3) izgradnja funkcionalnih sadržaja autoputa i to: planiranih petlji; baza za održavanje puta "Severni Bulevar" i "Preševo";
 - (4) izgradnja pratećih sadržaja za potrebe korisnika autoputa i to:
 - (a) uređenje postojećih i izgradnja planiranih parkirališta;
 - (b) rekonstrukcija i kompletiranje sadržaja postojećih benzinskih stanica;
 - (v) izgradnja planiranih benzinskih stanica (utvrđenih u poglavlju IV);
 - (g) izgradnja planiranih motela i rekonstrukcija i kompletiranje postojećih motela.
- U skladu sa raspoloživim sredstvima, u planskom periodu daje se mogućnost fazne izgradnje pratećih sadržaja autoputa, koja će biti bliže definisana razradom ovog prostornog plana planom detaljne regulacije, odnosno lokacijskom dozvolom.
- 2) opremanju i rekonstrukciji magistralne međunarodne pruge Niš - granica Republike Makedonije sa izmeštanjem deonice pruge, u dužini od 1 km na deonici Caričina Dolina - Vladičin Han;
 - 3) dovođenje u optimalno funkcionalno stanje postojećih gasovoda: magistralnog gasovoda MG 11 (Niš-Orljane), razvodnog gasovoda (RG 11-01) Orljane - Leskovac i fazna izgradnja gasovoda RG 11-02 od Leskovca ka Vranju i dalje (u skladu sa smericama Prostornog plana područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Republike Makedonije, glava IV. Položaj magistralnih infrastrukturnih sistema u infrastrukturnom koridoru, podpoglavlje 1.4. Položaj koridora razvodnog gasovoda, odnosno u skladu sa planovima izgradnje razvodnog gasovoda RG 11-01 i RG 11-02 Niš-Leskovac-Vranje, koji predstavlja vezu sa magistralnim gasovodom MG 11 Niš - Prokuplje - Priština; RG

11-01 (Orljane-Leskovac), koji je izgrađen i RG 11-02 (Leskovac-Vranje), koji je podeljen na pet deonica i izvodi se fazno: I deonica izvedena, II deonica - postoji PDR, III i IV deonica - planira se izrada PPPPN i V deonica - postoji PDR. Za RG 11-02 na deonici RG 11-02 (BS Velika Kopašnica - granica teritorije opštine Vladičin Han i grada Vranja) radi se PPPPN i projektna dokumentacija RG 11-02 po fazama realizacije.²

Rastojanje sadržaja ostalih infrastrukturnih sistema u koridoru (objekata i instalacija) od magistralnih gasovoda definisano je Pravilnikom o uslovima za nesmetan i bezbedan transport prirodnog gasa gasovodima pritiska većeg od 16 bar ("Službeni glasnik RS", broj 37/13).

Za potrebe realizacije *južnog kraka "Južnog toka"* predviđa se izrada posebnog PPPPN kojim će se utvrditi trasa i zaštitni pojas u skladu sa tehničkom dokumentacijom imajući u vidu rešenja ovog prostornog plana.

4) dovođenje u optimalno funkcionalno stanje elektroprenosne mreže i transformatorskih postrojenja 400 kV: od TS 400/220/110/10 kV "Leskovac 2" do "Vranje 4" 400/110 kV, odnosno od TS "Vranje 4" do granice Republike Makedonije; izgradnja DV 110 kV za priključenje planiranih TS 110/h (npr. TS "Doljevac"); rekonstrukcija DV 2h110 kV broj 154/1 TS "Niš 2" - TS "Niš 1"; rekonstrukcija DV 110 kV broj 113/1 TS "Niš 2" - TS "Niš 1"; adaptacija DV 110 kV broj 113/2 TS "Niš 2" - TS "Leskovac 4"; uvođenje DV 110 kV broj 113/2 TS "Niš 2" - TS "Leskovac 4" u novu TS 110/35/10 kV "Doljevac"; adaptacija 110 kV broj 113/4 TS "Leskovac 2" - EVP "Grdelica"; rasplet DV 110 i 35 kV kod "Vranje 4"; adaptacija DV 110 kV broj 113/5 HE "Vrte 3" - EVP "Grdelica"; izgradnja novog DV 400 kV TS "Kraljevo 3" - TS "Niš 2"; razmatranje mogućnosti izgradnje drugog interkonektivnog voda 400 kV sa Bugarskom, koji bi po jednoj od mogućih varijanti predstavljao DV 400 kV TS "Leskovac 2" - granica Bugarske; rekonstrukcija DV 154/4 i 154/1 i formiranje dvostrukog dalekovoda na pravcu TS "Niš 2" - TS "Niš 8" - TS "Niš 1"; izgradnja/rekonstrukcija/adaptacija DV 110 kV TS "Jablanica" - TS "Vučje" - TS "Leskovac 2"; izgradnja DV 110 kV TS "Vranje 4" - TS "Preševo"; uz obezbeđenje nesmetanog pristupa i održavanja i funkcionisanja DV i TS, što uključuje i povremene veće radove na zameni opreme prilikom kojih se može pojaviti i potreba za kraćim zaustavljanjem saobraćaja, u koordinaciji sa JP "Putevi Srbije" i dr.

U postojećim koridorima elektroenergetske infrastrukture mogu se obavljati radovi na održavanju, sanaciji, adaptaciji i rekonstrukciji, ako je potrebno zbog planiranih intervencija i revitalizacije elektroenergetskog sistema.

5) razvoju telekomunikacione infrastrukture povezivanjem: na magistralne optičke kablove i nacionalne čvorove telekomunikacione centre; i regionalnih čvorova sa mrežom krajnjih centrala;

6) zaštiti životne sredine podizanjem novih šuma i zaštitnih šumskih pojava: u blizini građevinskih područja naselja na autoputu i pruzi; za potrebe reaktivacije pozajmišta za izgradnju autoputa i železničke pruge; u zonama izvorišta vodosnabdevanja;

7) razvoj obnovljivih izvora energije u skladu sa prostornim planovima jedinica lokalne samouprave i uz saglasnost resomog ministarstva; prioritet je realizacija malih hidroelektrana, i to: 1) Trlište i Drenje - Mutnička reka; Džep 2, Koračevac, Koračevac 1, Manajle, Manajle 1, Momin Kamen i Carićino - Južna Morava; Makovište i Marjak - Garvanica; Lipar i Jabukovo - Radovska; Letovište - Letoviška, opština Vladičin Han; 2) Prvonek - Banjska reka; Pržinci, Duavica i Korbevačka reka - Korbevačka reka; Bučalo - Studentska i Veternica; Čokljanci - Kočurska reka; Kočura - Barelička reka i Kamik - Novoselska reka, grad Vranje.

8) *izvođenje geoloških istraživanja, nafte i gasa*: istražni prostor br. 1915 na teritoriji Republike Srbije južno od Save i Dunava; izvođenje geoloških istraživanja, mineralnih resursa: 1) područje "Staro Lojze", grad Leskovac; 2) područje "Guberevac - Mala Grabovnica", grad Leskovac; 3) područje "Mala Grabovica - zapadno polje", grad Leskovac; 4) područje "Mala Grabovica - istočno polje", grad Leskovac; 5) područje "Kominjoš" teritorija grada Vranja; *eksploataciono polje i overene rezerve mineralnih sirovina* (lokalitet - sirovina, teritorija): 1) Čekmin - opekarska glina, grad Leskovac; 2) Guberevac, grad Leskovac; 3) kvarcne stene, opština Vladičin Han; 4) Momin Kamen - dacit kao TKG, opština Vladičin Han; 5) Polom i "Zabel" - opekarska glina, opština Vladičin Han; 6) Zlatokop - zeolitski tuf, grad Vranje; 7) kvarc, grad Vranje; 8) Celopek kod Vranjske Banje - glina; 9) Samoljica - granati, opština Bujanovac; 10) feldspat i kvarc, opština Bujanovac; 11) Duškina mala - mermer, opština Preševo; 12) Crna Reka - serpentinisani gabra, opština Preševo; 13) kvarcna stena, opština Preševo; 14) Cer - bazalt, opština Preševo; 15) Strezovce - mermer, opština Preševo; 16) Strezovce potez Cer - Maminsko brdo, opština Preševo; 17) Tmava, hrom, opština Preševo; *izvođenje hidrogeoloških istraživanja, podzemnih voda*: 1) bunar V-1, Pukovac, istražni prostor V-590, opština Doljevac; 2) bunar BB-1, Brestovac, istražni prostor V-581, grad Leskovac; 3) istražni prostor B-708, grad Leskovac; 4) istražni prostor V-630, Vranjska Banja, grad Vranje; 5) eksploataciono polje E-24/list 395, opština Bujanovac; 6) istražno-eksploataciono bušotina BH-7, Bujanovačka Banja, eksploataciono prostor broj E-9, opština Bujanovac; 7) eksploataciono prostor broj E-35, Rekovac, opština Bujanovac.³

9) korišćenju i zaštiti zemljišta, voda i vodoprivredne infrastrukture:

(1) obezbeđenje zaštite obradivog poljoprivrednog zemljišta od prve do pete klase, naročito onog koje je uređeno postupkom komasacije; težnja da se pri realizaciji putne i železničke infrastrukture (sa pratećim sadržajima), gde je moguće, izbegne iskorišćavanje kvalitetnog poljoprivrednog zemljišta, odnosno da se koristi zemljište slabije bonitetne klase i neobradivo poljoprivredno zemljište;

(2) realizacija regionalnih sistema za snabdevanje stanovništva vodom i rečnog sistema za korišćenje i zaštitu voda; razvoj sistema za odvodnjavanje, realizacijom, revitalizacijom i održavanjem postojećih sistema; razvoj kanalizacionih sistema i postrojenja za prečišćavanje otpadnih voda; trajno obezbeđenje uslova za korišćenje voda i zaštitu njenog kvaliteta odnosno identifikacija i zaštita vodnih tela na vodnim područjima, površinskih i podzemnih voda za potrebe stanovništva u skladu sa članom 73. Zakona o vodama ("Službeni glasnik RS", br. 30/10 i 93/12).

² Za navedene gasovode ministarstvo nadležno za poslove rudarstva i geoloških istraživanja je izdalo rešenja kojima se dozvoljava upotreba gasovoda broj: 351-03-01683/2011-07 od 10. marta 2012. godine (MG 11), broj: 351-03-01020/2011-07 od 12. jula 2012. godine (MG 11, RG 11-01) i broj: 351-03-01070/2012-04 od 15. novembra 2013. godine (RG 11-02, 1. faza gradnje). Za razvodni gasovod visokog pritiska RG 11-02, koji je u fazi projektovanja, od podzemne tehnološke slavine iza GMRS "Vlasotince" do GMRS "Vranje" na snazi su Planovi detaljne regulacije od 26. februara 2013. godine ("Službeni list grada Leskovca", broj 1/13 i "Službeni list grada Vranja", broj 14/10), kao i Odluka Vlade o izradi PPPPN za deo razvodnog gasovoda RG 11-02 Leskovac-Vranje, deonica od blok stanice "Velika Kopašnica" do granice područja opštine Vladičin Han i grada Vranja ("Službeni glasnik RS", broj 87/14).

³ Detaljniji podaci o lokacijama geoloških istraživanja, eksploatacionih polja, overenih rezervi mineralnih sirovina i tipu podzemnih voda dati su u koordinatama i deo su dokumentacione osnove Planskog dokumenta (mišljenje Ministarstva rudarstva i energetike, broj 110-00-00051/2014-01 od 20. oktobra 2014. godine).

2. Smernice za sprovođenje Prostornog plana

Prostorni plan se sprovodi:

1) donošenjem plana detaljne regulacije za:

(a) sve komercijalne sadržaje (odmorišta, sadržaje uz parkirališta, benzinske stanice, motele, TIR centre) na koridoru autoputa E-75 od Niša do granice Republike Makedonije;

2) izdavanjem lokacijske dozvole na osnovi Prostornog plana za:

(a) trasu, petlje i prateće sadržaje u funkciji autoputa (baze za održavanje puta, tehničke centre tunela, objekte naplatnih stanica, objekte kontrole i upravljanja saobraćaja, parkirališta) sa svom pratećom infrastrukturom; benzinske stanice "Čukarka 1" i "Čukarka 2" (za koje je pribavljeno zemljište na katastarskim parcelama nabrojanim u poglavlju IV, deo 1.2.2. Prateći sadržaji za korisnike puta, podtačka 2.1) *Benzinske stanice*, stav 5, navod pod (j)), uključujući i planirane obostrane smaknute motele tipa II "Preševo/Čukarka", ukoliko su rešeni imovinsko-pravni odnosi;

(b) za koridore i objekte ostalih planiranih infrastrukturnih sistema, koji su u funkciji izgradnje i eksploatacije autoputa, a nakon pribavljanja uslova nadležnih javnih preduzeća i obezbeđenja tehničke dokumentacije na nivou idejnih projekata od strane nadležnih javnih preduzeća i drugih organizacija.

3) direktnim sprovođenjem prostornih planova jedinica lokalne samouprave ili njihovom razradom urbanističkim planom za: alternativne

putne pravce autoputa i servisne saobraćajnice paralelne sa autoputem (u saradnji sa JP "Putevi Srbije"); trasu biciklističke istočnoevropske transferzale broj 11 i dr.

Preostali prostor u obuhvatu ovog prostornog plana predstavlja zonu primene prostornih planova jedinice lokalne samouprave, po pitanju namene prostora i u delovima koji su usklađeni sa planskim rešenjima, pravilima i smericama ovog prostornog plana.

2.1. Smernice za sprovođenje Prostornog plana u drugim planskim dokumentima

2 . 1 . 1 . U s k l a đ i v a n j e v a

Usklađivanje važećih planskih dokumenata (prostorni planovi jedinica lokalne samouprave, urbanistički planovi) sa rešenjima, pravilima i smericama ovog prostornog plana, nadležne jedinice lokalne samouprave će izvršiti kroz redovne procedure preispitivanja i izmene i dopune planskih dokumenata, ali u roku koji ne može biti duži od četiri godine od dana stupanja na snagu ovog prostornog plana.

Do usklađivanja, važeći planski dokumenti se ne mogu primenjivati u delovima koji su u suprotnosti sa planskim rešenjima, pravilima i smericama ovog prostornog plana, koja se odnose na prateće sadržaje u funkciji autoputa (petlje i denivelisana ukrštanja), prateće sadržaje za potrebe korisnika puta (benzinske stanice, moteli i dr), položaj magistralnih infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru i zaštitne pojaseve magistralnih infrastrukturnih sistema.

Usklađivanje urbanističkih planova koji obuhvataju delove područja magistralnih infrastrukturnih koridora, nadležne jedinice lokalne samouprave će izvršiti u rokovima usklađenim sa dinamikom kompletiranja i izgradnje tih sistema.

2 . 1 . 2 . U s k l a đ i v a n j e P d r o u s g t i o h r

Nadležna javna preduzeća i posebne organizacije u roku od najduže šest meseci od dana stupanja na snagu ovih izmena i dopuna Prostornog plana, uskladiće, po potrebi, sa planskim rešenjima, merama i smericama ovog prostornog plana svoje srednjoročne i godišnje planove i tehničku dokumentaciju, a posebno planove rekonstrukcije i održavanja puteva, održavanja i izgradnje pruga, gasovoda, optičkih kablova i dr.

Prioritetne mere i obaveze za sprovođenje planskih rešenja i smERICA su:

1) obezbeđenje mera pojačanog nadzora urbanističke i građevinske inspekcije radi kontrole korišćenja rezervisanog prostora za magistralne infrastrukturne koridore, do njegovog privođenja planiranoj nameni;

2) obavezno je izvođenje kompleksnih geoloških istraživanja, koja se sastoje u analizi i sintezi postojećeg fonda geoloških podataka, fotogeološkoj analizi i inženjersko-geološkom i hidrogeološkom kartiranju u cilju definisanja uslova za bezbednu izgradnju i korišćenje infrastrukturnog koridora;

3) nadležna javna preduzeća i posebne organizacije obezbediće detaljno snimanje stanja izgrađenosti prostora i vlasništva nepokretnosti predviđenih za uklanjanje u neposrednim zaštitnim pojaseima infrastrukturnih koridora (autoputa, pruge, gasovoda, optičkog kabla), a prema dinamici kompletiranja, izgradnje i modernizacije pojedinih infrastrukturnih sistema, utvrđenoj ovim prostornim planom;

4) nadležna javna preduzeća, JP "Putevi Srbije" i dr, utvrđiće i obavestiti nadležne gradske i opštinske službe o kriterijumima za finansijsko i materijalno obeštećenje kod preuzimanja nepokretnosti, ograničenja prava svojine i šteta nastalih pri izvođenju radova na izgradnji pojedinih infrastrukturnih sistema i objekata;

5) stručne službe nadležnih skupština gradova i opština informisaće, putem oglašavanja u sredstvima javnog informisanja, lokalnu zajednicu o donetim programima iz prethodne tačke, davati uputstva o pravima i obavezama vlasnika i korisnika obuhvaćenih nepokretnosti i druga potrebna obaveštenja u vezi sa sprovođenjem Prostornog plana;

6) u implementaciji planskih rešenja koridora autoputa, kroz izradu i verifikaciju projektno dokumentacije, potrebno je dokazati tehnokonomsku opravdanost izgradnje planiranih petlji.

3. Dalje aktivnosti na izmenama i dopunama Prostornog plana

Dopune i eventualne izmene Prostornog plana obaviće se po kompletiranju i/ili izmeni i verifikaciji tehničke dokumentacije za pojedine magistralne infrastrukturne sisteme u Infrastrukturnom koridoru na nivou generalnog i/ili idejnog projekta.

U etapi sprovođenja Prostornog plana do 2017. godine, predviđena je dopuna planskih rešenja po ispunjenju uslova iz prethodnog stava, i to za koridor pruge za velike brzine i za druge infrastrukturne sisteme u koridoru.

4. Pretpostavke za praćenje sprovođenja Prostornog plana

JP "Putevi Srbije", "Koridori Srbije" d.o.o., republička javna preduzeća ("Železnice Srbije" a.d, JP "Srbijagas", "Jugorosgaz" a.d, JP "Elektroprivreda Srbije", JP "Pošta Srbije", JVP "Srbijavode" i dr.), stručne službe Nišavskog, Jablaničkog i Pčinjskog upravnog okruga, gradova Niša, Leskovca i Vranja i skupština opština Doljevac, Merošina, Vlasotince, Gadžin Han, Vladičin Han, Bujanovac i Preševo, izveštavaće periodično, a najmanje jednom u dve godine, ministarstvo nadležno za poslove prostornog planiranja, ministarstvo nadležno za poslove rudarstva i geoloških istraživanja, o preduzetim aktivnostima i problemima u zaštiti i korišćenju zaštitnih pojasa postojećih i rezervisanog prostora za planirane koridore magistralnih infrastrukturnih sistema u Infrastrukturnom koridoru, odnosno o sprovođenju planskih rešenja, smERICA i mera utvrđenih Prostornim planom.

Ministarstva nadležna za poslove prostornog planiranja kao i rudarstva, na osnovu izveštaja iz prethodnog stava, po potrebi će izveštavati Vladu o problemima i predlagati mere za efikasnije sprovođenje Prostornog plana.

Red. broj	Infrastrukturni sistem	Zona uticaja buke - rastojanje od ivice kolovoza (m)	Širina zaštitnog pojasa od buke (m)
1.	Autoput*	180+180 - nivo buke do 65 dB(A) 300+300 - nivo buke do 60 dB(A) 700+700 - nivo buke do 50 dB(A)	300+300
2.	Pruga za velike brzine	100+100, uz mere zaštite	125+125

3.	Optički kabl	-	5+5
4.	Plovni put	-	150+150
5.	Gasovod	-	50+50

Kategorija zaštite	Merodavna računska voda (za godina)
Područje sa preko 50 000 ljudi	200
Područje sa 20 000 do 50 000 ljudi	100
Strateški privredni objekti	100
Objekti privrede koji nisu od strateškog značaja	50 (ili manje, zavisno od osiguranja)
Mostovi sa više od 20 000 ljudi	100
Mostovi od 5 000 do 20 000 ljudi	50
Poljoprivredni sistemi i površine i izvorišta za vodosnabdevanje	25

Infrastrukturni sistem	Površina u km ²			
	trasa	prateći objekti	širi pojas zaštite	ukupno koridor
Autoput	10,0	1	14	112
Pruga	5,0	2	16	40
Gasovod	0,5	0,5	5	32
Plovni put	-	-	-	58
Optički kabl	1,0	-	0,5	1,6
UKUPNO	16,5	3,5	35,5	243,6

OPŠTINA	Ukupna površina u koridoru (km ²)	Godina	Poljopriv. površine (km ²)	%	Šumske površine (km ²)	%	Ostale površine (km ²)	%
VRANJE				71.2		17.9		10.9
				69.6		17.9		12.6
			bilansi 2020-1998.	-1.6		0.0		1.6
LESKOVAC				67.1		21.7		11.2
				65.9		21.5		12.6
			bilansi 2020-1998.	-1.2		-0.2		1.4
BUJANOVAC				71.1		21.2		7.7
				69.8		21.2		9.1
			bilansi 2020-1998.	-1.3		0.0		1.3
NIŠ				79.7		4.1		16.2
				78.2		4.1		17.7
			bilansi 2020-1998.	-1.5		0.0		1.5
MEROŠINA				85.9		1.3		12.7
				83.6		1.3		15.1
			bilansi 2020-1998.	-2.3		0.0		2.3
VLADIČIN HAN				51.9		37.3		10.8
				50.8		36.3		13.0
			bilansi 2020-1998.	-1.1		-1.0		2.1

DOLJEVAC		72.1	14.8	13.1	
		70.6	14.8	14.6	
	bilansi 2020-1998.	-1.5	0.0	1.5	
GADŽIN HAN		71.3	18.7	10.0	
		71.3	18.7	10.0	
	bilansi 2020-1998.	0.0	0.0	0.0	
PREŠEVO		69.2	24.9	5.8	
		68.6	24.9	6.4	
	bilansi 2020-1998.	-0.6	0.0	0.6	
VLASOTINCE		74.5	11.4	14.1	
		74.5	11.4	14.1	
	bilansi 2020-1998.	0.0	0.0	0.0	
UKUPNO:		68.3	21.2	10.5	
		67.1	21.0	141.3	11.9
	bilansi 2020-1998.	-1.2	-0.2	16.6	1.4

1) *autoput E-75;*

1. faza izgradnje autoputa:

- | | |
|-------------------------|---|
| 1. do juna 2004. godine | deonica Pečenjevce (km 844+805) - Grabovnica (km 869+000) (1. faza-poluautoput) |
| 2. do juna 2008. godine | deonica Grabovnica (km 869+000)-Grdelica-V. Han (km 900+100) (1. faza-poluautoput) |
| 3. do juna 2005. godine | deonica V. Han (km 900+100)-D. Neradovac-Srpska kuća (km 933+758) (1. faza-poluautoput) |
| 4. do juna 2005. godine | deonica Srpska kuća (km 933+758)-Levosoje (km 942+195) (1. faza-poluautoput) |
| 5. do juna 2005. godine | deonica Levosoje (km 942+195)-Preševo (km 958+000) (1. faza-poluautoput) |
| 6. do juna 2004. godine | deonica Preševo (km 958+000)-R. Makedonija (km 964+337) (1. faza-poluautoput) |

2. faza izgradnje autoputa

- | | |
|--------------------------|---|
| 1. do kraja 2016. godine | deonica Pečenjevce (km 844+805)-Grabovnica (km 869+000) (2. faza-pun profil autoputa) |
| 2. do kraja 2016. godine | deonica Grabovnica (km 869+000)-Grdelica-V. Han (km 900+100) (2. faza-pun profil autoputa) |
| 3. do kraja 2016. godine | deonica V. Han (km 900+100)-D. Neradovac-Srpska kuća (km 933+758) (2. faza-pun profil autoputa) |
| 4. do kraja 2016. godine | deonica Srpska kuća (km 933 + 758)-Levosoje (km 942+195) (2. faza-pun profil autoputa) |
| 5. do kraja 2016. godine | deonica Levosoje (km 942+195)-Preševo (km 958+000) (2. faza-pun profil autoputa) |
| 6. do kraja 2016. godine | deonica Preševo (km 958+000)-R. Makedonija (km 964+337) (2. faza-pun profil autoputa) |

do kraja 2002. godine - deonice Niš (Trupale)-Leskovac (Pečenjevce), Pečenjevce-Grabovnica, Grabovnica-Grdelica, Vladičin Han-Bujanovac (Levosoje) i Bujanovac (Levosoje)-granica R. Makedonije, i

6 meseci po izradi - za deonicu Grdelica

Idejnog projekta - Vladičin Han.

1.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (pruga)	km 813+164,90
2.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (lokalni put: Popovac-Trupale)	km 814+500,00
3.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (lokalni put: Niš - industrijska zona)	km 815+300,00
4.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (put Novo Selo-Lalinci)	km 816+738,00
5.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (veza sa DP IB reda br. 35 (M-25))	km 817+621,00
6.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	km 818+940,00
7.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	km 819+578,00
8.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, lokalni put	km 822+360,00
9.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Krajevačka reka	km 822+518,00
10.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (lokalni put Batušnica-Balajnac)	km 822+760,00
11.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (atarski put)	km 824+670,00
12.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 825+731,00
13.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 826+875,58
14.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (atarski put)	km 828+425,00
15.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (DP reda IIA br. 158 (R-214), Doljevac-Malošišće)	km 828+840,50
16.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (opština Doljevac)	km 828+856,75
17.	Prelaz preko autoputa, most	km 829+510,00
18.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 830+570,00
19.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 831+750,00
20.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (lokalni put Morava-Pukovac)	km 834+895,60
21.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (lokalni put Morava-Brestovac)	km 837+070,00
22.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (lokalni put Lipovica-Morava)	km 839+861,43
23.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak (atarski put)	km 842+726,94
24.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak za pešake	km 844+700,00
	<i>deonica: Pečenjevce-Grabovnica</i>	
25.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Pečenjevce-Brejanovce	km 845+027,92
26.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, atarski put u K.O. Brejanovce	km 845+871,90
27.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak "Malo Živkovo"	km 846+100,00
28.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Živkovo-Donja Lakošnica	km 846+893,02
29.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Bogojevce-Lakošnica	km 848+944,15
30.	Prolaz ispod autoputa, most	km 849+450,00
31.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Drševac - most Zlokućane	km 850+338,63
32.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, atarski put za Navalin	km 851+075,00
33.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Leskovac-Grajevce	km 852+416,32
34.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Kumarevo-Jelašnica	km 853+855,44
35.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, lokalni put Manojlovce-Donja Slatina	km 856+221,00
36.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, atarski put za Manojlovac	km 857+225,00
37.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, atarski put za Donje Krajince	km 858+541,00
38.	Prolaz ispod autoputa, most	km 859+750,00
39.	Prelaz preko autoputa (nadvožnjak), lokalni put Nomanica - budući motel	km 860+425,00
40.	Prelaz preko autoputa (nadvožnjak), lokalni put Guberevac-Dobrotin	km 864+175,00
	<i>deonica: Grabovnica-Grdelica</i>	
41.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	km 866+288,00

42.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	km 866+806,00
43.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	km 867+693,00
44.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak (pruga)	oko km 868+000,00
45.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 868+120,00
46.	Prelaz preko autoputa, most	oko km 869+050,00
47.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 869+500,00
48.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 870+900,00
49.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 872+200,00
50.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 872+750,00
51.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 873+360,00
	<i>deonica: Grdelica-Vladičin Han</i>	
52.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 874+256,00
53.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 875+422,00
54.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 876+302,00
55.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 877+150,00
56.	Prolaz ispod autoputa, most, Polojska reka	oko km 877+380,00
57.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 878+394,00
58.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 879+480,00
59.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava, K.O. Predejane	oko km 881+153,00
60.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Južna Morava	oko km 883+099,00
61.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 883+579,00
62.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 884+960,00
63.	Prolaz ispod autoputa, most, Caričin potok	oko km 885+450,00
64.	Prolaz ispod autoputa, most, Trgovište-Džep	oko km 889+600,00
	<i>deonica: Vladičin Han - Bujanovac</i>	
65.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, K.O. Polom	oko km 900+148,00
66.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, put za Dekutince	oko km 901+144,59
67.	Prolaz ispod autoputa, most, Dekutinska reka	oko km 901+743,75
68.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 902+620,00
69.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Jelašnica	oko km 903+081,54
70.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 903+294,00
71.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 903+639,10
72.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, K.O. Gramađe	oko km 904+524,30
73.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 905+726,90
74.	Prolaz ispod autoputa, most, Vrbovska reka	oko km 906+268,00
75.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 906+911,55
76.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 907+222,05
77.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 908+431,40
78.	Prolaz ispod autoputa, most "Usovčina"	oko km 908+955,32
79.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 909+645,90
80.	Prolaz ispod autoputa, most "Prevalac"	oko km 910+338,30
81.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 911+786,00
82.	Prolaz ispod autoputa, most, Korbevačka reka 1	oko km 912+042,00
83.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, pruga Beograd-Skoplje	oko km 912+275,00

84.	Prolaz ispod autoputa, most, Korbevačka reka 2	oko km 912+493,00
85.	Prolaz ispod autoputa, most "Južna Morava"	oko km 913+063,00
86.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak "Mazarać"	oko km 913+356,60
87.	Prolaz ispod autoputa, most, Moštanička reka	oko km 915+407,00
88.	Prolaz ispod autoputa, most "Bresnička reka"	oko km 916+028,00
89.	Prolaz ispod autoputa, most "Vranjska Banja"	oko km 916+496,00
90.	Prolaz ispod autoputa, most "Ranutovački potok"	oko km 917+576,00
91.	Prolaz ispod autoputa, most "Čivlak"	oko km 918+535,00
92.	Prolaz ispod autoputa, most, Suvodolski potok	oko km 919+103,00
93.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, pruga Beograd-Skoplje	oko km 919+690,00
94.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, pruga	oko km 922+800,00
95.	Prolaz ispod autoputa, most, regulacija Vranjske reke	oko km 923+137,00
96.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, DP reda IIA br. 227 (R-223)	oko km 923+425,00
97.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, Ribinski potok	oko km 925+220,00
98.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, K.O. Ribnice	oko km 925+279,00
99.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, K.O. Donji Neradovac	oko km 926+599,00
100.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 926+985,00
101.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, DP reda IIA br. 158 (R-214), K.O. Donji Neradovac	oko km 927+741,00
102.	Prolaz ispod autoputa, most, Pavlovačka reka	oko km 928+758,00
103.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 929+309,00
104.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 929+535,00
105.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, DP reda IIA br. 233 (R-125)	oko km 931+728,00
106.	Prolaz ispod autoputa, most, Davidovačka reka	oko km 932+009,00
107.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 932+916,00
108.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 933+945,00
109.	Prolaz ispod autoputa, most "Vrelo"	oko km 934+122,00
110.	Prolaz ispod autoputa, vijadukt "Južna Morava"	oko km 934+816,00
111.	Prolaz ispod autoputa, most, Bogdanovačka reka	oko km 936+301,00
112.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 936+792,00
113.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, Turski do	oko km 937+051,00
114.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 937+956,00
115.	Prolaz ispod autoputa, most, Bujanovačka reka	oko km 938+032,00
116.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 938+871,00
117.	Prolaz ispod autoputa, most, reka Moravica	oko km 939+481,00
118.	Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, postojeći put	oko km 939+993,00
119.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 940+403,00
120.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 941+096,00
121.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 941+249,00
	<i>deonica: Bujanovac - granica Republike Makedonije</i>	
122.	Prolaz ispod autoputa, most, K.O. Borovac	oko km 943+484,00
123.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 943+736,00
124.	Prolaz ispod autoputa, podvožnjak za Rajince	oko km 946+868,00
125.	Prolaz ispod autoputa, most	oko km 947+382,00

126. Prolaz ispod autoputa, most	oko km 947+980,00
127. Prolaz ispod autoputa, most	oko km 948+267,00
128. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 949+050,00
129. Prolaz ispod autoputa, most	oko km 950+370,00
130. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, ka Biljači	oko km 951+426,00
131. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 951+636,00
132. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak	oko km 952+500,00
133. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, za Bukarevac	oko km 952+650,00
134. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, za Žujince	oko km 954+380,00
135. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, za Reljan	oko km 956+220,00
136. Prelaz preko autoputa, nadvožnjak, za Mamince	oko km 959+440,00
137. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak	oko km 960+605,00
138. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, za Miratovac	oko km 962+100,00
139. Prolaz ispod autoputa, podvožnjak, K.O. Miratovac	oko km 962+520,00