

**"Službeni glasnik RS", br. 86/2009**

Na osnovu člana 35. stav 2. Zakona o planiranju i izgradnji ("Službeni glasnik RS", broj 72/09) i člana 42. stav 1. Zakona o Vladi ("Službeni glasnik RS", br. 55/05, 71/05 - ispravka, 101/07 i 65/08),

Vlada donosi

## **UREDBU**

### **o utvrđivanju Prostornog plana područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Bugarske**

#### **Član 1.**

Utvrđuje se Prostorni plan područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Bugarske (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 grada Niša, i opština Bela Palanka, Pirost i Dimitrovgrad.

#### **Član 3.**

Prostorni plan sastoji se iz tekstualnog dela i grafičkih prikaza.

Grafički prikazi (referalne karte) položaja infrastrukturnih sistema u infrastrukturnom koridoru, namene prostora, zaštite prostora i saobraćajne mreže i objekti, izrađeni su u razmeri 1 : 50.000.

Grafičke prikaze iz stava 2. ovog člana, izrađene u 14 primeraka, overava svojim potpisom ministar nadležan za poslove prostornog planiranja.

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

#### **Član 4.**

Prostorni plan se sprovodi planovima detaljne regulacije, planovima i programima razvoja i propisima i opštim aktima donetim za njegovo sprovođenje.

#### **Član 5.**

Grafički prikazi iz člana 3. stav 2. ove uredbe čuvaju se trajno u Vladi (jedan primerak), Ministarstvu za infrastrukturu (jedan primerak), Ministarstvu za telekomunikacije i informaciono društvo (jedan primerak), Javnom preduzeću "Putevi Srbije" (jedan primerak), gradu Nišu (jedan primerak), opštinama Bela Palanka, Pirot i Dimitrovgrad (po jedan primerak), Ministarstvu životne sredine i prostornog planiranja (tri primerka) i Republičkoj agenciji za prostorno planiranje (tri primerka).

#### **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.

#### **Član 7.**

Urbanistički planovi i projekti uskladiće se sa odredbama ove uredbe na način utvrđen 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.**

Danom stupanja na snagu ove uredbe prestaje da važi Uredba o utvrđivanju Prostornog plana područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Bugarske ("Službeni glasnik RS", br. 83/03 i 41/06).

#### **Član 9.**

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

05 broj 110-6334/2009-1  
U Beogradu, 9. oktobra 2009. godine

#### **Vlada**

Prvi potpredsednik Vlade -  
zamenik predsednika Vlade,  
**Ivica Dačić**, s.r.

# **PROSTORNI PLAN PODRUČJA INFRASTRUKTURNOG KORIDORA NIŠ - GRANICA BUGARSKE**

## **I. POLAZNE OSNOVE**

### **1. Pravni i planski osnov za izradu Prostornog plana**

Prostorni plan područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Bugarske (u daljem tekstu: Prostorni plan) je dugoročni planski dokument kojim se razrađuje Prostorni plan Republike Srbije, utvrđuju planska rešenja, smernice i pravila za korišćenje, organizaciju, uređenje i zaštitu prostora, kao i izgradnju, rekonstrukciju i funkcionisanje magistralnih i regionalnih infrastrukturnih sistema na području Prostornog plana za period do 2026. godine.

Prostorni plan je izrađen na osnovu Odluke o izradi Prostornog plana područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Bugarske (u daljem tekstu: Odluka), koju je donela Vlada na sednici od 19. juna 2000. godine ("Službeni glasnik RS", broj 22/00), a prema Programu izrade Prostornog plana područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Bugarske (u daljem tekstu: Program) koji je sastavni deo te odluke.

Planska rešenja Prostornog plana urađena su u skladu sa odredbama Zakona o planiranju i izgradnji ("Službeni glasnik RS", broj 47/03), Zakona o Prostornom planu Republike Srbije ("Službeni glasnik RS", broj 13/96) i Pravilnika o sadržini i izradi planskih dokumenata ("Službeni glasnik RS", broj 60/03) i drugih komplementarnih zakona iz oblasti saobraćaja, vodoprivrede, životne sredine, spomenika kulture i dr.

### **2. Sadržaj Prostornog plana**

Prostorni plan je elaboriran u dve knjige od kojih svaka sadrži:

#### **KNJIGA I**

I Granice Prostornog plana

II Značaj i funkciju infrastrukturnog koridora za integraciju prostora

III Ciljeve i osnovne postavke razvoja područja Prostornog plana

IV Organizaciju i namenu prostora

V Razmeštaj magistralnih infrastrukturnih sistema u infrastrukturnom koridoru

VI Zaštitu prostora

VII Pravila za uređenje i korišćenje prostora

VIII Primenu i sprovođenje Prostornog plana

IX Karte Prostornog plana

## **KNJIGA II**

Brdska varijanta autoputa E-80 Niš - granica Bugarske na deonici Bela Palanka - petlja "Pirot - istok".

Dokumentaciona osnova Prostornog plana elaborirana je u knjigu III i sadrži: dokumentaciju o važećim prostornim i urbanističkim planovima i relevantnim razvojnim dokumentima, analizu i ocenu razvoja i organizacije, korišćenja i uređenja prostora, ciljeve i projekcije razvoja, planska rešenja sa obrazloženjem i smernicama za sprovođenje Prostornog plana, uslove za izradu i druga dokumenta iz procedure pripremanja, javnog uvida i stručne rasprave o Prostornom planu.

### **3. Cilj izrade Prostornog plana**

Prostorni plan je izrađen sa ciljem da se utvrde takva rešenja za izgradnju, rekonstrukciju, usaglašavanje i opremanje magistralnih infrastrukturnih sistema u koridoru od Niša do granice Bugarske i takva rešenja i smernice za organizaciju, uređenje i zaštitu prirodnih, stvorenih i planiranih vrednosti na području Prostornog plana koja će da obezbede:

- uravnoteženo i harmonično funkcionisanje svih magistralnih infrastrukturnih sistema u koridoru;
- relativiziranje konflikata koje proizvode infrastrukturni sistemi međusobno i u odnosu na okruženje;
- maksimiziranje pozitivnih efekata infrastrukturnog koridora na okruženje (podsticaj za razvoj društvenih zajednica kroz koje prolazi koridor);
- racionalno zauzimanje poljoprivrednog zemljišta i šuma u građevinske svrhe.

## **II. OBUHVAT I GRANICE PROSTORNOG PLANA**

### **1. Obuhvat Prostornog plana**

Prostorni plan obuhvata područje magistralnog infrastrukturnog koridora Niš - granica Bugarske koje je utvrđeno Prostornim planom Republike Srbije.

Prostorni plan obuhvata naročito:

- 1) koridore magistralnih infrastrukturnih sistema, kako postojećih tako i planiranih, sa zaštitnim pojasom i pratećim objektima i to: autoputa E-80

(M.1.12), pruge za vozove velikih brzina E-70, gasovoda, magistralnih optičkih kablova, vodotoka Nišave;

- 2) koridore alternativnih i regionalnih infrastrukturnih sistema i to: alternativnog putnog pravca autoputa E-80, regionalnih puteva, regionalne pruge;
- 3) zonu uticaja infrastrukturnog koridora širine 1-5 km od krajnjeg magistralnog infrastrukturnog sistema, izuzev na području Generalnog plana Niša, gde se obuhvat Prostornog plana svodi na mrežu koridora magistralnih infrastrukturnih sistema.

Područje Prostornog plana obuhvata prostor površine oko 998,41 m<sup>2</sup> i dužine od oko 92,00 km na delu teritorije:

- 1) grada Niša: cele katastarske opštine Čamurlija, Paljina, Rujnik, Donji Matejevac 2, Knez Selo, Manastir Prosek, Rautovo, Čukljenik, Kunovica, Sićevo, Ostrvica, Ravni Do, Bancarevo i delove katastarskih opština Radikina Bara, Jelašnica, Pasi Poljana, Niš - Bujanj, Novo Selo, Medoševac, Popovac, Trupale, Gornji Komren, Donji Komren, Niš - Crveni krst, Niš - Čele kula, Niš - Pantelej, Hum, Brenica, Kamenica, Donji Matejevac 1, Gornji Matejevac, Donja Vrežina, Brzi Brod, Suvi Do, Prva Kutina, Niška Banja, Gornja Vrežina i Malča;
- 2) opštine Bela Palanka: cele katastarske opštine Gradište 1, Gradište 2, Crnče, Dolac, Krušac, Lanište, Leskovik, Tamnjanica, Veta, Toponica, Vrandol, Draževo, Moklište, Crveni Breg, Glogovac, Crvena Reka, Špaj, Vrgudinac, Novo Selo, Mokra, Oreovac, Kremenica, Klisura, Telovac, Čiflik, Sinjac, Trešnjaci, Ljubatovica, Klenje, Bukurovac, Dol, Varoš, Bela Palanka i Van Varoš;
- 3) opštine Pirot: cele katastarske opštine Vranište, Crnoklište, Crvenčevo, Kumanovo, Temska, Sopot, Nišor, Gradašnica, Berilovac, Izvor, Basara, Staničenje, Mali Suvodol, Veliki Suvodol, Gnjilan, Ponor, Blato, Kostur, Barje, Čiflik, Rasnica, Pirot - grad, Pirot - van varoš, Poljska Ržana, Trnjana, Petrovac, Držina, Veliki Jovanovac, Mali Jovanovac, Veliko Selo, Krupac, Gradište, Činiglavci, Milojkovac, Obrenovac, Srećkovac, Sukovo i Vojnegovac;
- 4) opštine Dimitrovgrad: cele katastarske opštine Paskašija, Gojin Dol, Željuša, Lukavica, Gradinje, Bačevo i Dimitrovgrad.

Na teritoriji grada Niša područje Prostornog plana obuhvata prostor površine od oko 221,44 km<sup>2</sup>, na teritoriji opštine Bela Palanka 281,0073 km<sup>2</sup>, na teritoriji opštine Pirot 428,8575 km<sup>2</sup> i na teritoriji opštine Dimitrovgrad 67,1026 km<sup>2</sup>.

Područje Prostornog plana prikazano je na referalnim kartama Prostornog plana u razmeri 1 : 50 000.

## **2. Granice Prostornog plana**

Granice Prostornog plana određene su po pravilu granicama katastarskih opština ili geografskim granicama.

Na području Generalnog plana Niša granice Prostornog plana određene su granicama koridora magistralnih infrastrukturnih sistema koji prolaze ovim područjem.

Utvrđuju se sledeće granice Prostornog plana:

- Zapadna granica - počinje na tromeđi katastarskih opština Donji Međurovo, Čokot i Novo Selo. Iz ove tačke granica prati zapadnu granicu zone zaštite pruge na deonici D. Međurovo - Trupale do ukrštanja sa autoputem E-75 Niš - Skoplje i obilazi Trupalsku petlju prvo sa juga u dužini od 800 m, pa dalje pravcem severo-zapad u dužini od 1 km. Ovde se granica pod pravim uglom lomi i ide na severo-istok u dužini od 1 km, ponovo preseca autoput E-75 Niš - Skoplje i dalje istim pravcem prati zapadnu stranu zone zaštite gasovoda do preseka sa regionalnim putem Niš - G. Toponica. Zatim, granica skreće pod pravim uglom na severozapad i u dužini od 350 m prati istočnu granicu koridora regionalnog puta Niš - G. Toponica do preseka sa istočnom granicom katastarske opštine Vrtište. Od ove tačke granica prati istočne granice katastarskih opština Vrtište, Gornja Toponica, Berčinac do tromeđe katastarskih opština Berčinac, Paljina i Gornja Trnava;
- Severna granica - od tromeđe katastarskih opština Berčinac, Gornja Trnava i Paljina granica ide na jugoistok severnom granicom katastarskih opština Paljina, Rujnik, Hum, Brenica i Hum do tromeđe katastarskih opština Rujnik, Leskovik i Hum; lomi se ka severoistoku i prati severne granice katastarskih opština Hum, Brenica i Kamenica do tromeđe katastarskih opština Hum, Cerje i Grbavče; nastavlja ka jugoistoku prateći granice katastarskih opština Kamenica, Donji Matejevac II, Gornji Matejevac i Knez Selo do četvoromeđe katastarskih opština Knez Selo, Jasenovik, Pasjača i Malča. Od ove tačke granica produžava ka istoku severnim granicama katastarskih opština Malča i Sićevo do tromeđe grada Niša i opština Svrljig i Bela Palanka. Od ove tačke granica planskog područja Prostornog plana prati granice katastarskih opština teritorije opštine Bela Palanka nastavljajući severnim granicama katastarskih opština Gradište I, Dolac, Krupac, Vrandol, Draževo, Moklište, Dol, Bukurovac, Klenje, Ljubatovica i Trešnjanci do tromeđe katastarskih opština Vranište, Osmakovo i Trešnjanci. Od ove tačke granica planskog područja Prostornog plana prati granice katastarskih opština teritorije opštine Pirot nastavljajući prvo zapadnom, severnom i istočnom granicom katastarske opštine Vranište, potom severoistočnom granicom katastarske opštine Crnoklište, pa severnom granicom katastarske opštine Kumanovo odakle prati granicu katastarske opštine Temska do tromeđe katastarskih opština Temska, Oreovica i Sopot i dalje granicom katastarskih opština Sopot, Nišor, Gradašnica, Berilovac, Izvor, Basara, Krupac, Veliko Selo i Činiglavci do četvoromeđe katastarskih opština Petrlaš, Paskašija, Milojkovac i Činiglavci. Od ove tačke granica planskog područja Prostornog plana prati granice katastarskih opština teritorije opštine Dimitrovgrad, nastavljajući severnim granicama katastarskih opština Paskašija, Dimitrovgrad i Bačevo do državne granice između Republike Srbije i Republike Bugarske;
- Istočna granica - počinje u razdelnoj tački katastarskih opština Bačevo i Brebevnica, skreće na jugozapad i istočnim granicama katastarskih opština Bačevo, Gradinje i Lukavica prati državnu granicu do tačke razgraničenja između katastarskih opština Lukavica i Slivnica.
- Južna granica - počinje u tački razgraničenja katastarskih opština Lukavica i Slivnica opštine Dimitrovgrad, potom menja pravac ka severozapadu prateći južne granice katastarskih opština Lukavica, Željuša i Gojin Dol do tromeđe

katastarskih opština Gojin Dol, Srećkovac i Donja Planinica. Od ove tačke granica planskog područja Prostornog plana prati granice katastarskih opština teritorije opštine Pirot, nastavljajući južnim granicama katastarskih opština Srećkovac, Sukovo, Vojnegovac, Petrovac, Držina, Pirot-vanvaroš, Rasnica, Kostur, Blato i Ponor do tromeđe katastarskih opština Ponor, Telovac i Šljivovik. Od ove tačke granica planskog područja Prostornog plana prati granice katastarskih opština teritorije opštine Bela Palanka, nastavljajući južnim granicama katastarskih opština Telovac, Klisura, Oreovac, Mokra, Novo Selo, Toponica, Veta; lomi se ka severu zapadnom granicom katastarske opštine Veta do tromeđe katastarskih opština Veta, Bancarevo i Gornja Studena. Od ove tačke granica planskog područja Prostornog plana prati granice katastarskih opština teritorije grada Niša, nastavljajući ka zapadu, južnim granicama katastarskih opština Bancarevo, Čukljenik, Rautovo, Radikina Bara do tromeđe katastarskih opština Radikina Bara, Lazarevo Selo i Prva Kutina. Od ove tačke granica prati istočni koridor dalekovoda Niš 2 - Leskovac u dužini od 500 m do preseka sa istočnom granicom građevinskog područja Niša i prati je do preseka sa putem Niška Banja-Radikina Bara. Granica nastavlja istočnom stranom puta do preseka sa dalekovodom Niš 2 - Sofija i dalje južnom granicom koridora dalekovoda u dužini 1,7 km do preseka sa istočnom granicom građevinskog područja Niša. Ovde granica ide na severo-istok prateći granicu građevinskog područja Niša do preseka sa putem Niš-Dimitrovgrad.

Na području Generalnog plana Niša granica Prostornog plana prati granice koridora magistralnih infrastrukturnih sistema.

### **III. ZNAČAJ I FUNKCIJA INFRASTRUKTURNOG KORIDORA ZA INTEGRACIJU PROSTORA**

Ekonomsko, sadržajno i infrastrukturno povezivanje Republike Srbije sa okruženjem odvija se prvenstveno razvijanjem tranzitnih funkcija između Evrope i Azije tokovima koji prate glavne osovine razvoja Republike Srbije: Dunavsko-Savsku i Moravsku osovinu razvoja.

Centralni položaj Republike Srbije na Balkanskom poluostrvu i ukrštanje Dunavsko-Savske i Moravske osovine razvoja na njenoj teritoriji predstavljaju komparativnu prednost Republike Srbije i realnu mogućnost za formiranje najkraće drumske i železničke veze zapadne i centralne Evrope sa zemljama južne Evrope i Azije preko teritorije Republike Srbije.

Planom Panevropske saobraćajne mreže utvrđen je multimodalni koridor "10" (Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skoplje-Veles-Solun) sa krakom "C" Niš-Dimitrovgrad-Sofija, koji predstavlja okosnicu formiranja infrastrukturnog koridora Niš-granica Bugarske.

Izgradnja infrastrukturnog koridora Niš-granica Bugarske uticaće podsticajno na bolju saobraćajnu i privrednu povezanost Republike Srbije sa okruženjem kao i na brži razvoj regiona koji se naslanja na ovaj koridor. Preko ovog koridora i regionalne saobraćajne mreže ostvariće se bolje veze jugoistočne Srbije sa zapadnom, centralnom i južnom Srbijom i timočkim Podunavljem. Intenziviranje i povezivanje saobraćajnih tokova u koridoru uticaće na jačanje privrednih i drugih funkcija Niša, koji je već sada najznačajnije čvorište u Republici Srbiji posle Beograda, kao i na

razvoj Pirota, Bele Palanke i Dimitrovgrada, centara na trasi koridora Niš-granica Bugarske.

U infrastrukturnom koridoru Niš-granica Bugarske utvrđeni su sledeći magistralni infrastrukturni sistemi:

- autoput E-80;
- železnička pruga E-70 za vozove velikih brzina;
- magistralni optički kabl;
- magistralni gasovod;
- dalekovodi 110 kV, 220 kV i 400 kV;
- objekti zaštite od voda - odbrambeni nasipi, cevovod regionalnog sistema vodosnabdevanja.

### **1. Značaj i funkcija autoputa E-80**

Putni pravac E-80 Niš-granica Bugarske ima veoma značajnu saobraćajnu funkciju u Republici Srbiji (M1.12), kao i u mreži E puteva srednje i jugoistočne Evrope. Funkcionalno predstavlja krak osnovnog magistralnog puta M-1, koji se pruža u pravcu Bugarske i Turske odnosno zemalja Bliskog i Srednjeg Istoka, a saobraćajno-strateški se poklapa sa pravcem transevropskog (TEM) puta i krakom "C" Panevropskog multimodalnog koridora "10". Kao sastavni deo optimalne putne veze između evropske i azijske putne mreže ima veliki značaj u komuniciranju Evrope sa Bliskim Istokom preko teritorije Republike Srbije i u povezivanju zemalja zapadno evropskog i alpskog područja sa zemljama na jugoistoku Evrope i području Azije.

Preko mreže TEM puteva koji se pružaju teritorijom Republike Srbije, put E-80 povezuje se sa:

- zapadnom Evropom preko putnog pravca E-75 Niš-Beograd-Subotica;
- Grčkom, preko putnog pravca E-75 Niš-granica Makedonije;
- srednjom i zapadnom Srbijom preko putnog pravca E-761 u dolini Zapadne Morave;
- sa Crnom Gorom preko autoputa E-80 Niš-Priština-Kosovska Mitrovica-Rožaje;
- sa istočnom Evropom preko putnog pravca E-70 Beograd-Pančevo-granica Rumunije;
- sa Jadranom, putnim pravcem E-763 Beograd-Bar.

Funkcija autoputa E-80 Niš-granica Bugarske je prihvatanje planiranih i očekivanih saobraćajnih tokova i podsticanje razvoja područja u zoni uticaja planiranog autoputa.



## **2. Značaj i funkcija železničke pruge za vozove velikih brzina E-70**

Železničke pruge u koridoru "10" povezaće Republiku Srbiju sa svim delovima Evrope, sa Bliskim i Dalekim istokom, a kracima koridora "10", u kojima je i pruga E-70, omogućiti regulisanje železničkog saobraćaja povezujući velike gradove Evrope sa gradovima Republike Srbije prugama za brzine od 160 - 250 km/ha.

Na osnovu plana razvoja železničke mreže Evrope i potrebe razvoja železničkog saobraćaja u Republici Srbiji utvrđeno je da pruge za velike brzine predstavljaju nadgradnju na sistem dvokolosečnih pruga standardnih brzina. Pruge za velike brzine uklapaju se u mrežu pruga za velike brzine Evrope, a u osnovi se vode po koridorima postojećih pruga.

Pruga za vozove velikih brzina E-70 Niš-granica Bugarske, definisana Prostornim planom Republike Srbije, povezuje se sa planiranim prugama za velike brzine (E-85) Subotica-Beograd-Niš-granica Makedonije, (E-66) Beograd-Pančevo-granica Rumunije i Beograd-Šid-granica Hrvatske.

Funkcija pruge za vozove velikih brzina jeste da ispuni zahteve efikasnosti, bezbednosti i ekonomičnosti transporta putnika i robe poboljšanjem konkurentске osposobljenosti železničkog u odnosu na druge vidove saobraćaja.

## **3. Značaj i funkcija magistralnih optičkih kablova**

Optički kablovi koji su položeni od tranzitne telefonske centrale "Niš" zrakasto ka:

- severu, prema međunarodnoj (tranzitnoj) centrali "Beograd";
- istoku, prema glavnoj telefonskoj centrali "Piroć" i međunarodnoj telefonskoj centrali "Sofija";
- jugu, prema glavnoj telefonskoj centrali "Vranje" i međunarodnoj telefonskoj centrali "Skoplje";
- jugozapadu, prema tranzitnoj telefonskoj centrali "Priština";
- severoistoku, prema glavnoj telefonskoj centrali "Zaječar",

omogućavaju uključivanje međunarodne centrale Niš u međunarodni saobraćaj prema istoku, jugu i severu i obavljanje lokalnog telefonskog saobraćaja preko tranzitne telefonske centrale "Niš".

## **4. Značaj i funkcija magistralnog gasovoda**

U infrastrukturnom koridoru Niš-granica Bugarske, Niš, svojim položajem u mreži planiranih magistralnih gasovoda, ima izuzetan značaj kao "čvorište" iz koga se račvaju gasovodi za sve pravce južne i istočne Srbije.

Magistralni gasovodi MG-09 "Pojate-Niš" i MG-10 "Niš-Dimitrovgrad" koji se spajaju u izgrađenom GRČ-u "Niš" omogućavaju dvostrano snabdevanje gasom (iz pravca Mađarske i iz pravca Bugarske) teritorije Republike Srbije.

### **5. Značaj i funkcija elektroenergetskih objekata**

U infrastrukturnom koridoru Niš-granica Bugarske, a u okviru prenosnog 400 kV sistema Srbije, TS 400/220/110 kV "Niš 2" je jedno od najznačajnijih čvorišta. Do njega dolaze dalekovodi iz najvećih centrala "Obrenovca" (preko Kragujevca), "Đerdapa" (preko Bora) i Autonomne pokrajine Kosovo i Metohija. Preko dalekovoda za Sofiju vrši se razmena energija sa Bugarskom, a preko 220 kV mreže iz TS "Niš 2" snabdeva se energijom konzumno područje Leskovca i dela Vranja, a po potrebi i konzumno područje Kruševca.

Preko 110 kV mreže iz TS "Niš 2" snabdevaju se električnom energijom potrošači u Nišavskoj i Topličkoj kotlini, Aleksinac sa Soko Banjom, Svrljig i po potrebi deo konzuma Leskovca.

### **6. Značaj i funkcija vodoprivrednih sistema**

"Nišavski podsistem" za snabdevanje stanovništva vodom predstavlja deo Donje-Južnomoravskog regionalnog sistema iz kog se snabdevaju vodom naselja u opštini Niš i Bela Palanka i iz koga će se snabdevati vodom naselja u opštinama Pirot, Dimitrovgrad, Gadžin Han i Merošina kada se u konačnoj fazi izgradnje podsistema uključe akumulacije "Selova" (u izgradnji) na Toplici i "Zavoj" (izgrađena) na Visočici.

Regulacioni radovi izvedeni uglavnom na Nišavi zatvaraju kasete oko većih naselja Niša, Bele Palanke, Pirota i Dimitrovgrada i služe za odbranu teritorije naselja i poljoprivrednog zemljišta u njihovoj neposrednoj blizini. Izgradnjom linijskih sistema u okviru Južnomoravskog sistema, postići će se adekvatna zaštita od poplava i mogućnost planskog i kontrolisanog korišćenja, uređenja i zaštite rečnih voda.

Planirane akumulacije na Nišavi "Sopot" i "Čiflik" imaju za cilj poboljšanje elektroenergetskog potencijala kao osnovne namene, uglavnom lokalnog karaktera i održavanje režima malih voda i biološkog minimuma.

Rešavanje problema prečišćavanja otpadnih voda Niša i Pirota u sklopu Južnomoravskog sistema korišćenja, uređenja i zaštite rečnih voda uz učešće postojećih postrojenja u Beloj Palanci i Dimitrovgradu, dobija na značaju u okviru obezbeđenja propisane kategorije vodotoka, odnosno zaštite voda u slivu Nišave, posebno najuzvodnijih deonica osnovnog toka reke i njenih pritoka.

Polja za navodnjavanje i odvodnjavanje uglavnom služe kao dopunske mere stabilizacije poljoprivredne proizvodnje u prvom redu radi neutralizacije posledica suše (Belo Palanačko polje) i kao zaštita zemljišta od suvišnih voda (Pirotska kotlina). S obzirom na to da imaju isključivo lokalni karakter, nemaju poseban značaj na području koridora.

## **IV. CILJEVI I OSNOVNE POSTAVKE RAZVOJA PODRUČJA PROSTORNOG PLANA**

## **1. Opšti ciljevi**

Utvrđuju se opšti ciljevi dugoročnog razvoja područja Prostornog plana, i to:

- ostvarivanje uravnoteženog i harmoničnog razvoja ukupnog područja Prostornog plana;
- ublažavanje negativnih demografskih i privrednih kretanja na području Prostornog plana;
- podsticanje racionalne organizacije i uređenja prostora u skladu sa mogućnostima prostora i sa potrebama dugoročnog socijalnog i ekonomskog razvoja;
- ostvarivanje optimalnog korišćenja zemljišta u skladu sa njegovim prirodno-ekološkim svojstvima i potencijalima;
- optimalno korišćenje pogodnosti geografsko-saobraćajnog položaja područja Prostornog plana;
- aktiviranje prirodnih i antropogenih turističkih vrednosti;
- formiranje racionalne mreže infrastrukturnih sistema i njeno uklapanje u jedinstvene tehničke sisteme širih područja;
- otklanjanje negativnih posledica i degradacionih procesa od funkcionisanja već izgrađenih infrastrukturnih sistema na stanje i kvalitet zemljišta, voda, vazduha i građevinskih objekata;
- usklađivanje koncepcije organizacije, uređenja i zaštite prostora sa potrebama zaštite životne sredine, prirodnih vrednosti i nepokretnih kulturnih dobara od elementarnih i drugih nepogoda i od interesa za odbranu.

## **2. Posebni ciljevi**

### **2.1. Korišćenje i organizacija prostora**

U cilju očuvanja poljoprivrednog i šumskog zemljišta kao trajnog, neprocenjivog dobra, treba obezbediti:

- zaustavljanje tendencije stihijskog zauzimanja plodnog zemljišta u nepoljoprivredne svrhe;
- usklađivanje obima i načina korišćenja poljoprivrednog zemljišta i šuma sa prirodnim uslovima i ograničenjima;
- poboljšanje stanja uređenosti poljoprivrednog zemljišta putem komasacija, melioracija, regulacija vodotokova, uređenja putne mreže, uređenja naselja i ruralne sredine.

U cilju diferencijacije funkcija centara u potencijalnoj mreži naselja u okviru Prostornog plana i u njegovom funkcionalnom okruženju treba:

- usmeriti naseljavanje urbano polarizovanog stanovništva u naselja višeg stepena centraliteta u okviru potencijalne mreže naselja;
- povećati stepen urbanizovanosti seoskih naselja;
- podsticati disperziju privrednih kapaciteta u sekundarne centre u okviru potencijalne mreže naselja.

## **2.2. Saobraćaj i veze**

Ciljevi razvoja saobraćaja baziraju se na komparativnim prednostima saobraćajno-strateškog položaja Republike Srbije i područja Prostornog plana na raskrsnici koridora međunarodnih saobraćajnih pravaca E-75 i E-80, koji povezuju zemlje Evrope sa zemljama Bliskog istoka i Severne Afrike, a to su:

- izgradnja deonice međunarodnog puta E-80 Niš-granica Bugarske, kao kraka "C" Niš-Sofija-Istanbul multimodalnog koridora "10";
- uključivanje regiona u međunarodne tokove saobraćaja;
- modernizacija magistralne putne mreže;
- unapređenje i razvoj mreže regionalnih i lokalnih puteva;
- izgradnja obilaznica na magistralnim pravcima kroz veće gradove Niš, Pirot i Dimitrovgrad;
- izgradnja deonice pruge za vozove velikih brzina do 250 km/ha kao kraka "C" Niš-Sofija-Istanbul Panevropskog koridora "10";
- modernizacija postojeće magistralne železničke pruge Niš-Pirot-Dimitrovgrad za vozove brzine do 120 km/ha;
- izgradnja robno-transportnih centara i uključenje u sistem evropskih robno-transportnih centara;
- polaganje optičkih kablova i uključenje regiona u međunarodni telekomunikacioni sistem;
- razvoj kablovske televizije i mobilne telefonije.

## **2.3. Ostala infrastruktura**

U razvoju ostale infrastrukture ciljevi su:

- racionalno zauzimanje novih prostora za izgradnju mreže infrastrukture;

- koordinirano i kontrolisano vođenje planiranih infrastrukturnih sistema kroz infrastrukturalne koridore svuda gde to prirodni faktori i tehnološko-tehnički uslovi građenja eksploatacije i zaštite dozvoljavaju;
- razmeštaj magistralnih infrastrukturnih sistema u koridoru kojim se broj premošćavanja vodotoka i depresija i međusobnog ukrštanja svodi na najmanju moguću meru, s tim da je za magistralne infrastrukturalne sisteme sa značajnim tehničko-tehnološkim i lokacijskim zahtevima (autoput i železnička pruga) poželjan razmeštaj duž iste obale vodotoka;
- položaj trase infrastrukturnih sistema koji je bezbedan od dejstva velikih voda vodotoka i ne ugrožava objekte u zaleđu od štetnih dejstva unutrašnjih voda;
- povećanje proizvodnje energije korišćenjem hidropotencijala reke Nišave;
- poboljšanje kvaliteta rada i pouzdanosti postojeće elektroenergetske mreže i magistralne gasovodne mreže i dalji razvoj ovih mreža i sistema;
- revitalizacija delova mreže 110, 220 i 400 kV;
- gasifikacija gradova u području koridora, na bazi usklađenih koncepcija gasifikacije i toplifikacije.

### **3. Uticaj infrastrukturnog koridora na okruženje**

Aktiviranje i eksploatacija mreže planiranih i potencijalnih infrastrukturnih sistema u infrastrukturnom koridoru ostvariće neposredne (promena načina korišćenja prostora) i posredne (demografska kretanja, mreža naselja, privredni razvoj) uticaje na samo područje Prostornog plana i njegovo funkcionalno okruženje.

Usmeravanjem ovih uticaja obezbediće se:

- dovođenje u sklad lokalnih i regionalnih interesa sa nacionalnim;
- pokretanje privrednih aktivnosti i čitavog lanca međusobno povezanih socijalnih i prostornih unapređenja,
- podizanje područja i okruženja na viši stepen investicione privlačnosti.

Područje Prostornog plana predstavlja deo makroregionalnog područja Niša, koje svoj uticaj ostvaruje na području koje čini 31 opština, sa oko 1,3 miliona stanovnika. Koncentracija svih vidova saobraćaja na uskom području rečnih dolina Južne Morave, Nišave i Toplice uslovlila je koncentraciju oko 90% ukupnog stanovništva regiona, gradskih naselja, privrednih kapaciteta neagrarnog karaktera i magistralnih infrastrukturnih sistema na ovim osovina.

Razvojne perspektive područja obuhvaćenog Prostornim planom biće višestruke, i to:

- 1) prednosti koje proističu iz geografsko-saobraćajne pozicije područja Prostornog plana, koje imaju trajnu vrednost, na osnovu koje se u planskom periodu može očekivati realizacija značajnih efekata u domenu investicionih ulaganja što će generirati i druge ekonomske efekte i promene u prostoru;

- 2) u domenu demografskih kretanja ne očekuje se veći obim prostorne redistribucije stanovništva. Za intenzivnija migraciona kretanja ne postoje pretpostavke u ukupnom demografskom potencijalu koji se nalazi u silaznoj razvojnoj fazi (negativan prirodni priraštaj, nepovoljna starosna struktura stanovništva). Stepenn koncentracije stanovništva u gradskim centrima (Niš, Pirot, Bela Palanka, Dimitrovgrad) će se povećavati, više po osnovu opadanja ukupnog broja stanovnika u seoskim naseljima nego po osnovu porasta u gradovima;
- 3) hijerarhija gradskih centara određuje dominantnu ulogu u sistemu naselja već afirmisanim centrima (Niš, Pirot, Bela Palanka i Dimitrovgrad) koji će zadržati stečene pozicije sa stanovišta interregionalne podele funkcije (trostepena hijerarhija).

Promene u strukturi seoskih naselja obeležiće nastavak već započetog procesa demografskog propadanja (gašenja) velikog broja malih naselja i formiranje manjih centara sa obeležjima urbane strukture na ruralnom području. Proces formiranja ruralnih centara podrazumeva njihovo prestrukturiranje sa stanovišta zastupljenosti društveno-ekonomskih aktivnosti, tako što će se u njima razvijati i neagrarne delatnosti (zanatstvo, sitna industrija, ugostiteljstvo i ostale uslužne delatnosti). Stepenn ovih promena zavisice od veličine i pozicija centra u mreži naselja, odnosno položaja u odnosu na infrastrukturne sisteme u prvom redu saobraćajne. Formiranje većeg broja ovakvih centara sa polifunkcionalnim odlikama podrazumeva viši nivo društveno-ekonomske razvijenosti, a imaće pozitivne efekte u smislu smanjenja potreba za transportom, usporavanje dinamike rasta većih urbanih centara, poboljšanja kvaliteta životne sredine u naseljima, efikasniju zaštitu u slučaju ratnih i mirnodopskih opasnosti;

- 4) prostor obuhvaćen Prostornim planom ima dobre pretpostavke za intenzivan razvoj privrede, i to: povoljan geografsko-saobraćajni položaj, postojeće industrijske kapacitete i prirodno-ekološki i demografski potencijal. Polazeći od navedenih uslova, privredni razvoj će se usmeravati u sledećim pravcima:
  - prioritetni razvoj tercijarnih delatnosti (saobraćajne usluge, trgovina, ugostiteljstvo, turizam). Lokacione povoljnosti za izgradnju odgovarajućih objekata nalaze se na skoro celoj relaciji puta i pruge. U ovom pogledu dve lokacije imaju izrazite prednosti: turistički kompleks na graničnom prelazu "Gradina" na teritoriji opštine Dimitrovgrad i područje grada Niša, posebno prostor deonice autoputa od Trupala do Proseka. Za ove lokacije već su pripremljeni odgovarajući urbanistički planovi i započete aktivnosti na izgradnji robno-transportnih centara, slobodnih carinskih zona, ugostiteljsko-turističkih objekata i servisa;
  - razvoj industrije koji će karakterisati dva prioriteta, i to: tehnološko, organizaciono i vlasničko prestrukturiranje postojećih društvenih preduzeća i disperzivan razmeštaj malih industrijskih kapaciteta za čiju izgradnju postoje uslovi u sekundarnim i opštinskim centrima zajednice naselja. Ova strateška orijentacija treba da realizuje više pozitivnih razvojnih efekata, od kojih su najznačajniji poboljšanje konkurentne pozicije na svetskom tržištu i brzo efektuiranje investicionih ulaganja u smislu porasta ukupnog društvenog proizvoda i zaposlenosti;

- razvoj poljoprivrede koji će se bazirati na prirodnim potencijalima, tradiciji i savremenim tehničko-tehnološkim i naučnim dostignućima. Organizaciona forma koja objedinjuje navedene faktore je agrokompleks koji, osim primarne poljoprivredne proizvodnje, podrazumeva industrijsku preradu, prometnu i razvojnu funkciju. Prednost ovoj oblasti imaće razvoj voćarstva, vinogradarstva i stočarstva, odnosno proizvodnja ekološki zdrave hrane za kojom će se u budućnosti stalno povećavati tražnja na domaćem i svetskom tržištu;
- razvoj turizma sa izgradnjom i uređenjem turističkih kompleksa za tranzitni turizam u koridoru autoputa (informacioni punktovi, moteli, odmorišta, granični prelaz "Gradina"), boravišni turizam u gradskim i banjskim turističkim centrima kao što je Niš sa Medijanom i Cerjanskom pećinom, Bela Palanka, Piro, Dimitrovgrad, Niška Banja i drugi vidovi turizma kao što je zdravstveni turizam u Nišu i Niškoj Banji, kongresni turizam u Nišu i Niškoj Banji, rekreativni turizam na Bojaninim vodama, u Divljani, Sićevačkoj klisuri, Banji Topilo, Kameničkom Visu i drugi. Saobraćajna povezanost atraktivnih turističkih potencijala sa područjem infrastrukturnog koridora ostvarena je preko saobraćajnih čvorišta i saobraćajnih pravaca i to: preko triangle Trupale pravcem E-75 (M.1) sa Sokobanjom, jezerom Bovan, Ozrenom, Vranjskom i Bujanovačkom Banjom; pravcem M-25 sa turističkom regijom Kopaonik; pravcem M-25 sa centralnom peripanonskom regijom Đerdap i sa istoimenim nacionalnim parkom; pravcem R-121 sa istočnom visokoplaninskom regijom Stare Planine sa Zavojskim jezerom, Vidličem, Zaglavkom, Budžakom; pravcima R-244a i M-9 sa istočnom visokoplaninskom regijom Krajišta i Vlasine sa klisurom Jerme, Čemernikom, Vardenikom, Poganovskim manastir, Zvonačkom Banjom, Vlasinskim jezerom;
- razvoj rudarstva i energetike uzevši u obzir mogućnost nastavka vršenja eksploatacije mineralnih sirovina i razvoja novih ležišta mineralnih sirovina, kao i lokacije za izgradnju malih hidroelektrana koje se nalaze u okviru područja ovog prostornog plana u skladu sa dokumentom "Katastar malih hidroelektrana na teritoriji SR Srbije van SAP" iz 1987. godine i mogućnost gradnje kombinovanog postrojenja za proizvodnju električne i toplotne energije na gas kapaciteta do 600MW a za potrebe grada Niša.

## **V. ORGANIZACIJA I NAMENA PROSTORA**

Planska rešenja organizacije i namene prostora grafički su prikazana na referalnoj karti 2. Prostornog plana.

### **1. Organizacija prostora**

Prema demografskoj projekciji na području opština čiji delovi ulaze u sastav područja Prostornog plana će 2026. godine živeti 313.750 stanovnika (područje grada Niša 226.350, opština Bela Palanka 12.600, opština Piro 64.100, opština Dimitrovgrad 10.700) u 97 naselja. Jasno je izraženo pet nivoa centara koji u potencijalnoj mreži naselja predstavljaju:

- makroregionalni centar: Niš;
- regionalni centar: Pirot;
- gradske centre: Bela Palanka i Dimitrovgrad;
- centre zajednice sela (ukupno 5): Gornji Matejevac (grad Niš); Crvena Reka i Čiflik (opština Bela Palanka); Temska i Sukovo (opština Pirot);
- centre dva i više sela (ukupno 13): Jelašnica, Sićevo, Malča, Kamenica, Hum (grad Niš); Glogovac, Dolac, Moklište (opština Bela Palanka); Blato, Krupac, Rasnica i Staničenje (opština Pirot); i Željuša (opština Dimitrovgrad).

Prioriteti potencijalne organizacije prostora su:

- 1) konstituisanje Niša kao gradske zajednice i makroregiona Niš kao osnovnih administrativnih jedinica u okviru Republike Srbije i uspostavljanje trajnijih regionalnih uticaja na području makroregiona sa poboljšanjem saobraćajne i infrastrukturne povezanosti;
- 2) politika razvoja sela i ruralnih područja podsticanjem razvoja infrastrukture na ovom području i podizanjem standarda njegove opšte opremljenosti;
- 3) izgradnja, razvoj i povezivanje magistralnih i regionalnih infrastrukturnih sistema (autoput E-80, pruga za vozove velikih brzina, optički kabl, gasovod i dr.) kao preduslova privrednog aktiviranja regionalnih razvojnih prednosti prostora;
- 4) podizanje kvaliteta i nivoa usluga u okviru magistralnih i regionalnih infrastrukturnih sistema.

Planska mreža naselja utvrdiće se regionalnim prostornim planom makroregiona ili Nišavskog okruga, dok se ovim prostornim planom definišu samo polazišta i potencijalne orijentacije.

## **2. Namena prostora**

Kao rezultat projekcije dugoročnog društveno - ekonomskog i demografskog razvoja na područje Prostornog plana utvrđena je namena prostora za:

- 1) neizgrađeno područje, površine 857,73 km<sup>2</sup> (86% od ukupnog prostora područja Prostornog plana) koje čine poljoprivredno zemljište, šume i šumsko zemljište, vodno zemljište i ostale slobodne površine;
- 2) izgrađeno područje, površine 140,68 km<sup>2</sup> (14% od ukupnog prostora područja Prostornog plana) koje čine površine naselja, posebnih funkcija, mreže i objekti infrastrukturnih sistema i drugih izgrađenih prostora.

### **2.1. Neizgrađeno područje**



### **2.1.1. Poljoprivredno zemljište**

Najkvalitetnije poljoprivredno zemljište nalazi se u dolinama reka Južne Morave i Nišave. Do kraja planskog perioda površina poljoprivrednog zemljišta će se smanjiti za 7,18% odnosno 71,64 km<sup>2</sup> i iznosiće ukupno 294,15 km<sup>2</sup> do kraja 2026. godine.

Smanjenje će biti prouzrokovano angažovanjem 15,08 km<sup>2</sup> poljoprivrednog zemljišta za izgradnju infrastrukturnih sistema (autoput i pruga) i za proširenje granica građevinskog područja gradova Niš, Bela Palanka i Dimitrovgrad i Pirot za 55,56 km<sup>2</sup>. Nije predviđena promena strukture korišćenja poljoprivrednog zemljišta na pojasevima postavljanja optičkog kabla i gasovoda.

Planirano je obnavljanje i intenziviranje poljoprivredne proizvodnje aktivnijim korišćenjem zemljišta u skladu sa njegovim pedološkim svojstvima. Realizacija planskih usmerenja podrazumeva primenu mera melioracije zemljišta (prevashodno njegovog navodnjavanja), saniranja klizišta i jake erozije (zatravnjivanjem i pošumljavanjem), unapređenja mreže atarskih puteva i podsticanja tržišnih uslova privređivanja.

### **2.1.2. Šume i šumsko zemljište**

Šume pokrivaju prostore iznad VI bonitetne klase zemljišta ukupne površine od 561,08 km<sup>2</sup>. Površine pod šumama će se smanjiti za 0,64 km<sup>2</sup>, odnosno 0,066% (Tabela 2).

Prioritet će imati pošumljavanje erozijom zahvaćenih područja na zemljištu II - V bonitetne klase kao i uređenje zaštitnih šuma u zonama vodozahvata i vodotokova, saobraćajnih koridora i drugih područja zaštite kao i sanacija osiromašenih šumskih zajednica i obnova autohtonim vrstama.

### **2.1.3. Vodno i ostalo zemljište**

Vodno zemljište na području Prostornog plana čine korito i obala vodotoka Nišave, njenih pritoka i akumulacija "Čiflik" i "Sopot", zajedno sa pojaskom zemljišta koji se proteže neposredno uz korito za veliku vodu vodotoka Nišave, njenih pritoka i akumulacija "Čiflik" i "Sopot", pri čemu obala u području zaštićenom od poplava čini pojas zemljišta širine 50 metara računajući od unutrašnje nožice nasipa prema branjenom području.

Ostalo zemljište čine sva neproduktivna tla (bare, šikare, kamenjari i sl.).

Ukupna površina vodnog i ostalog zemljišta iznosi oko 143,18 km<sup>2</sup>.

## **2.2. Izgrađeno područje**

Osnovni kriterijumi za utvrđivanje građevinskog područja infrastrukturnih sistema su:

- racionalno korišćenje prostora za novu magistralnu infrastrukturu;

- dislokacija u najvećoj mogućoj meri postojeće magistralne infrastrukture, koja je u koliziji sa već izgrađenim prostorom građevinskih područja naselja.

### **2.2.1. Zone urbanizacije**

Zone intenzivne urbanizacije zadržaće se u dolini Morave i Nišave na pravcima infrastrukturnih koridora. Koncentrisana urbanizacija nastaviće se oko urbanih centara Niš, Pirot, Bela Palanka i Dimitrovgrad, tako da će optimalna građevinska područja ovih gradova biti: za Niš 99,92 km<sup>2</sup> (na području Prostornog plana 30,58 km<sup>2</sup>), Pirot 14,26 km<sup>2</sup>, Belu Palanku 4,60 km<sup>2</sup> i Dimitrovgrad 6,12 km<sup>2</sup>.

Nije planirano veće proširenje građevinskih područja seoskih naselja, već samo popunjavanje postojećih prostora. Eventualna nova izgradnja je moguća kao interpolacija u već izgrađenom tkivu ili kao zamena dotrajalih stambenih objekata novim.

Ukupna površina ove zone iznosi 55,56 km<sup>2</sup>, odnosno 5,56% od ukupnog prostora područja Prostornog plana.

### **2.2.2. Prostori za infrastrukturne sisteme**

Prostornim planom se rezerviše prostor - koridor za izgradnju i funkcionisanje i formiranje zaštitnih pojaseva sledećih magistralnih i regionalnih infrastrukturnih sistema (Tabela 1):

- autoputa E-80 Niš - granica Bugarske, magistralne i regionalne putne mreže sa pratećim objektima ukupne površine 46,54 km<sup>2</sup>;
- potencijalne severne obilaznice autoputa oko Niša ukupne površine oko 4,32 km<sup>2</sup>;
- železničke pruge za vozove velikih brzina Niš-granica Bugarske, modernizaciju postojeće magistralne pruge Niš-Pirot-Dimitrovgrad i rekonstrukciju regionalne pruge Niš-Zaječar na području grada Niša, ukupne površine 18,42 km<sup>2</sup>;
- magistralnog gasovoda Niš-Dimitrovgrad ukupne površine 31,6 km<sup>2</sup>;
- optičkog kabla Niš-Dimitrovgrad ukupne površine 0,41 km<sup>2</sup>;
- koaksijalnog kabla ukupne površine 0,365 km<sup>2</sup>;
- dalekovoda naponskih nivoa 400 kV, 220 kV i 110 kV od područja Prostornog plana ka Kruševcu, Kragujevcu, Boru, Sofiji, Leskovcu i Kosovu ukupne površine 11,12 km<sup>2</sup>;
- magistralnog cevovoda regionalnog vodovodnog sistema Ljuberađa-Krupac-Niš, ukupne površine 1,2 km<sup>2</sup> (do povezivanja sa Moravskim vodovodom);
- polaganje magistralnog cevovoda Nišavskog podsistema Donje - Južnomoravskog regionalnog sistema za vodosnabdevanje od HE Pirot do spoja sa trasom postojećeg cevovoda ukupne površine 0,7 km<sup>2</sup>.

Infrastrukturni sistemi su racionalno vođeni uglavnom kroz saobraćajne koridore. Odstupanja od koridorskih pravaca pojavljuju se najčešće kod magistralnih i drugih dalekovoda, čije trase ne degradiraju prostor, ali ograničavaju njegovo korišćenje.

Za izgradnju i funkcionisanje planiranih i potencijalnih magistralnih i regionalnih infrastrukturnih sistema rezervisan je potreban prostor od 21,06 km<sup>2</sup>.

### 2.2.3. Bilans potrebnih površina za izgradnju, funkcionisanje i zaštitu infrastrukturnih sistema

Primenom izvedenog kriterijuma za širinu koridora autoputa od 700 m, pruge za velike brzine 435 m, gasovoda od 400 m, optičkog kabla od 10 m i dalekovoda od 10 do 35 m utvrđene su površine koridora svih infrastrukturnih sistema (Tabela 1).

**Tabela 1. Bilans površina infrastrukturnih sistema**

Infrastrukturni sistem	Trasa	Površina u km <sup>2</sup>		
		Prateći objekti	Zaštita	Ukupno koridor
Autoput i magistralni putevi	9,25	1,08	31,03	72,45 <sup>1)</sup>
Pruge	2,80	1,50	37,70	40,00
Gasovod	0,20	0,02	48,00	48,22
Telekomunikacioni kablovi	0,25	-	0,52	0,77
Dalekovodi	-	0,12	11,00	11,12
Magistralni cevovod	0,26	-	1,64	1,88

<sup>1)</sup> Razlika u površinama je zbog širine koridora van zone zaštite u kome se javljaju uticaju autoputa na okruženje.

### 2.2.4. Prostori za industriju

Ne planira se značajnije proširenje postojećih industrijskih zona koje su locirane u okviru građevinskih područja gradova Niš, Bela Palanka, Piroć i Dimitrovgrad. Perspektivno se očekuje tehnološka preorijentacija u korišćenju postojećih kapaciteta, uključivanjem novih programa sa savremenom tehnologijom, koja zahteva manje prostora i obezbeđuje ekološki prihvatljiviju proizvodnju.

### 2.2.5. Skladišta i servisi

Skladišni prostor će se u planskom periodu intenzivnije širiti i opremiti posebno uz gradove Niš i Piroć, uz pograničnu zonu, kao i u zonama intenzivne poljoprivredne proizvodnje.

Servisne zone, osim uz veće gradove, mogu se razvijati i kao manje samostalne jedinice uz trase magistralnih saobraćajnih pravaca, kao servisno - trgovinsko - ugostiteljski centri duž autoputa u neposrednoj blizini većih saobraćajnih raskrsnica kao što su turističko-uslužni centri: "Malča", "Bela Palanka", "Sopot", "Sukovo" i "Gradina".

### **2.2.6. Specijalizovani centri**

Intenziviranje transporta na magistralnim pravcima omogućiće dalje jačanje i uređenje specijalizovanih centara kao što su: banjski (Niška Banja, Ostrovičke Terme, Banja Topilo), robno-transportni (Niš, Pirot), pogranični (Gradina), turistički i sportsko - rekreativni centri (Stara planina, Suva planina, Seličevica, Sićevačka klisura, Jelašnička klisura i druge zone prirodnih vrednosti i nepokretnih kulturnih dobara).

### **2.3. Bilans planirane osnovne namene površina**

Realizacijom planskih rešenja organizacije i uređenja prostora, koja su usmerena ka optimizaciji međudnosa namene i korišćenja prostora sa jedne i ekoloških svojstava prostora sa druge strane, doći će do konverzija površina od 2,81 km<sup>2</sup> u opštini Dimitrovgrad; 5,95 km<sup>2</sup> u gradu Nišu; 6,2 km<sup>2</sup> u opštini Bela Palanka do 9,57 km<sup>2</sup> u opštini Pirot. Bilans planirane namene površina dat je u Tabeli 2.

### **Tabela 2. Bilans planirane osnovne namene površina**

Grad - Opština	Poljoprivredno zemljište km <sup>2</sup>						Šume i šumsko zemljište km <sup>2</sup>						Vodno i ostalo zemljište km <sup>2</sup>						Ukupna površina u koridoru
	1999		2020		2020-1999		1999		2020		2020-1999		1999		2020		2020-1999		
	km <sup>2</sup>	%	km <sup>2</sup>	%	km <sup>2</sup>	%	km <sup>2</sup>	%	km <sup>2</sup>	%	km <sup>2</sup>	%	km <sup>2</sup>	%	km <sup>2</sup>	%	km <sup>2</sup>	%	
Niš	111,52	50,36	57,8	26,1	-53,72	-24,26	127,69	57,66	127,69	57,66	0,00	0,00	30,00	13,55	35,95	16,23	5,95	2,68	221,44
Bela Palanka	56,6	20,14	51,37	18,28	-5,23	1,86	197,23	70,19	196,26	69,84	-0,97	0,36	27,18	9,67	33,38	11,88	6,2	2,21	281,01
Pirot	184,73	43,07	175,16	40,84	-9,57	2,23	197,82	46,13	197,82	46,13	0,00	0,00	46,31	10,8	55,88	13,03	9,57	2,23	428,86
Dimitrovgrad	12,94	19,28	9,82	14,64	-3,12	4,65	39,0	-58,13	39,31	58,58	0,31	0,46	15,16	22,59	17,97	26,78	2,81	4,19	67,102
Ukupno	365,79	36,64	294,15	29,46	-71,64	-7,18	561,74	56,29	561,08	56,19	-0,64	-0,066	118,65	11,88	143,18	14,34	24,53	2,45	998,41

## **VI. RAZMEŠTAJ MAGISTRALNIH INFRASTRUKTURNIH SISTEMA U INFRASTRUKTURNOM KORIDORU**

Razmeštaj magistralnih infrastrukturnih sistema grafički je prikazan na referalnoj karti 1. Prostornog plana.

### **1. Položaj koridora magistralnih infrastrukturnih sistema**

#### **1.1. Položaj koridora autoputa E-80 Niš-granica Bugarske**

Koridor autoputa E-80 Niš-granica Bugarske, pruža se od triangle Trupale, gde se ukršta sa koridorom autoputa E-75, do granice sa Bugarskom, a prolazi kroz teritoriju grada Niša i opština Bela Palanka, Pirot i Dimitrovgrad.

Dužina koridora autoputa E-80 iznosi 103.495<sup>2)</sup> km. Širina koridora, kojom je obuhvaćena širina putnog pojasa od oko 70,0 m i obostrani uži i širi zaštitni pojas od 630 m, iznosi ukupno 700 m.

Položaj koridora autoputa i tehnički elementi definisani su po deonicama, i to:

- 1) deonica "Trupale-Komren" (km 812+000 - km 3+150)<sup>3)</sup> - izgrađena deonica "Trupale-Komren" prolazi severnim prostorom grada Niša, preseca pojedine već formirane stambene zone i radnu zonu "Sever" sa Robno-transportnim centrom "Niš";
- 2) deonica: "Komren-Prosek" (km 3+150 - km 18+000) - zadržava se kao stečena obaveza postojeća kolovozna traka kao deo budućeg autoputa E-80. Druga kolovozna traka planira se južno od postojeće. Koridor prolazi severnim obodom grada pri čemu preseca naselja Komren, Pantelej i Gornja Vrežina razdvajajući ih od gradskog jezgra i već formiranih komunikacija. Ova deonica je na blago nagnutom terenu sa jako povoljnim elementima situacionog i nivelacionog pružanja. Na deonici Komren - Prosek nalaze se petlje "Komren", "Centar I", "Matejevac" i "Malča", ukrštaj sa regionalnim putem R-274 i više ukrštaja sa gradskim ulicama i lokalnim putevima kao i sa manjim rečnim tokovima;
- 3) deonica "Prosek-Crvena reka" (km 18+000,00 - km 40+600) - na prostoru iza sela Malča, trasa autoputa skreće na jugoistok, prelazi preko gradske saobraćajnice, preko postojeće pruge Niš - Dimitrovgrad i reke Nišave, ukršta se sa prugom za vozove velikih brzina i na deonici Prosek - Crvena reka prolazi kroz područje Jelašničke klisure do sela Bancareva, a zatim skreće prvo na istok pa na sever i dolinama nekoliko manjih potoka spušta se u dolinu reke Nišave. Na ovoj deonici autoput uglavnom prati ili poklapa trasu regionalnog puta R-241a Niš - Crvena Reka. Na delovima gde trasa autoputa koristi trasu regionalnog puta izgrađiće se nove deonice regionalnog puta. Trasa autoputa je na ovoj deonici na blago nagnutom terenu samo do ulaska u klisuru, a zatim se javljaju veći nagibi što zahteva primenu odgovarajućih oštrijih elemenata trase. Na km 27+850 je ulazni portal u tunel dužine 730 m kojim se autoput sa brdovitog terena spušta u dolinske predele;

- 4) deonica: "Crvena reka-Bela Palanka" (km 40+600 - km 46+350) - posle spuštanja trase autoputa na području sela Crvena reka, autoput jednim objektom prelazi na desnu obalu Nišave preko regionalnog puta Niš-Dimitrovgrad, postojeće železničke pruge Niš-Dimitrovgrad i pruge za velike brzine Niš-Dimitrovgrad. U svom daljem toku, na deonici Crvena reka-Bela Palanka, trasa autoputa je položena na kontaktu padina Svrljiških planina i doline reke Nišave obilazeći sa severne strane Belu Palanku;
- 5) deonica Bela Palanka-Pirot (km 46+350 - km 82+000)<sup>4)</sup> - za ovu deonicu predlažu se tri varijante, i to:
- varijanta I (dolinska po Generalnom projektu autoputa E-80) - od Bele Palanke do ulaza u Pirot autoput celom dužinom prati dolinu reke Nišave. Posle obilaska Bele Palanke, koridor autoputa prelazi preko lokalnog puta, železničke pruge za vozove velikih brzina, reke Nišave, a zatim se na km 53+000, zapadno od sela Čiflik uklapa u koridor postojećeg puta M1.12. Nakon ovog ukrštanja, koridor autoputa u potpunosti poklapa trasu postojećeg puta sve do novog tunela "Sarlah" na ulasku u Pirot. Po izlasku iz tunela "Sarlah" koridor budućeg autoputa uklapa se u trasu postojeće obilaznice. Posle ukrštaja sa trasom pruge za velike brzine koridor autoputa sa severne strane prati trasu regionalnog puta Niš - Dimitrovgrad sve do Sukova. Veza magistralnog puta M-9 sa autoputem prema zapadu ostvaruje se korišćenjem postojećeg tunela "Sarlah" dok je veza prema istoku moguća samo prolaskom kroz grad i korišćenjem gradskih ulica;
  - varijanta II (dolinska sa obilaženjem Pirota) - koridor autoputa na delu od Bele Palanke do izlaska iz novog tunela "Sarlah" ima identičan položaj kao u varijanti I. Posle izlaska iz tunela autoput obilazi Pirot sa južne strane, južno od postojeće obilaznice i trase pruge za vozove velikih brzina. Veza Pirota ostvaruje se preko petlje "Pirot-zapad" i petlje "Pirot-istok", a veza magistralnog puta M-9 sa autoputem je preko postojeće gradske raskrsnice korišćenjem postojećeg tunela "Sarlah" i novoprojektovane saobraćajnice na desnoj obali Nišave prema petlji "Pirot-zapad" i korišćenjem postojeće obilaznice prema petlji "Pirot-istok";
  - varijanta III (brdska - južna) - od Bele Palanke koridor autoputa skreće na jugoistok u dolinu reke Nišave gde preseca regionalni put R 244, trasu pruge za velike brzine, reku Nišavu, postojeću prugu Niš - Dimitrovgrad nakon čega prelazi na padinu brda Grnčarev del. Nakon prelaska na padinu, autoput ulazi u brdski teren gde opruženom trasom prolazi između sela Klisura i Kremenica odakle skreće na jug do prevoja Zanova. Na padinama Zanoge autoput ulazi u koridor postojećeg regionalnog puta R-262 u kome ostaje sve do km 66+000. Posle ukrštaja sa magistralnim putem M-9 severoistočno od sela Blato, autoput se spušta u dolinu obilazeći grad Pirot sa južne strane, van granica Generalnog urbanističkog plana Pirota. Na širem području Pirota, autoput preseca nekoliko lokalnih puteva i potoka, a neposredno pre petlje "Pirot - istok" preseca prugu za vozove velikih brzina. Na km 77+000 (na km 82+000 po stacionaži u Generalnom projektu za dolinsku trasu) autoput se zapadno od sela Veliki Jovanovac uključuje na trasu koja je utvrđena Generalnim projektom;
  - varijanta IV (potencijalna brdska za koju je urađen idejni projekat) - posle obilaska Bele Palanke, trasa autoputa kod sela Klenja prelazi sa desne na

levu obalu reke Nišave i železničke pruge mostom dužine 493 m. Posle prelaska Nišave, trasa autoputa se denivelisano ukršta sa magistralnim putem Bela Palanka - Pirot, usmerava se na jugozapad i izbija na sedlo prevoja Debeli del - Crni vrh, posle čega se spušta prema selu Ponor koje obilazi sa istočne strane. Iza sela Ponor, trasa se ukršta sa magistralnim putem M-9 južno od sela Blato i Kostur. Posle obilaska Blata i Kostura, autoput silazi u Pirotsko polje, pruža se između sela Rasnica i Barje Čiflik i nakon ukrštaja sa železničkom prugom i postojećim magistralnim putem uklapa se u trasu dolinske varijante na km 82+520. Težak teren je zahtevao primenu tunela pa se na ovoj deonici javljaju tuneli ukupne dužine oko 1.500 m i mostovi dužine oko 2.000 m;

- 6) deonica "Pirot - Petlja Sukovo" (km 82+000 - km 87+800)<sup>5)</sup> - između Pirota i Dimitrovgrada trasa autoputa je u koridoru postojećeg puta M1.12 pruža se ravničarskim terenom i pretežno je u pravcu i sa minimalnim nagibom nivelete. Na deonici između Pirota i Dimitrovgrada javlja se više denivelisanih ukrštaja sa lokalnim putevima. Ukrštaj sa regionalnim putem R-244a ostvaruje se preko petlje "Sukovo" u neposrednoj blizini naselja i železničke stanice "Sukovo";
- 7) deonica "Petlja Sukovo - Granica Bugarske" (km 87+800 - km 103+495) - posle petlje kod Sukova trasa autoputa prati tok reke Nišave do ulaska u gradsko područje Dimitrovgrada. Od km 96+180 trasa autoputa E-80 obilazi Dimitrovgrad i prigradska naselja sa severne strane preko stabilnog, neplodnog i neizgrađenog zemljišta, što ne remeti postojeće funkcionisanje grada i njegov budući prostorni razvoj. Na delu graničnog prelaza trasa autoputa se uklapa u postojeću saobraćajnicu. Položaj petlje Dimitrovgrad je zapadno od gradskog jezgra. Druga petlja planirana je kod graničnog prelaza "Gradina".

---

<sup>2)</sup> Dužina 103.495 km je prema Generalnom projektu autoputa E-80.

<sup>3)</sup> Na triangli Trupale se sa stacionaže puta E-75 (km 812+000) odvaja put E-80 na stacionaži 0+000,00.

<sup>4)</sup> Početna stacionaža deonice je na petlji Bela Palanka na km 46+350, a završna na km 82+000 po Generalnom projektu, km 83+020 po dolinskoj varijanti II sa obilaženjem Pirota km 77+000 po brdskoj varijanti III.

<sup>5)</sup> Od Pirota do granice sa Bugarskom sve stacionaže su preuzete iz Generalnog projekta autoputa E-80.

### **1.1.1. Prateći sadržaji u koridoru autoputa E-80<sup>6)</sup>**

Kako deonica auto-puta E-80 Niš-granica Bugarske predstavlja sastavni deo mreže puteva u zatvorenom sistemu naplate, predviđeni su svi prateći objekti koji obezbeđuju bezbednost i potpuni komfor na putu i zadovoljavaju potrebe korisnika.

Kao prateći sadržaji auto-puta utvrđuju se:

- 1) funkcionalni sadržaji autoputa;
- 2) prateći sadržaji za potrebe korisnika puta.

Dispozicija pratećih sadržaja vrši se primenom sledećih kriterijuma:



- baze za održavanje autoputa: pokrivaju deonicu dužine 40 - 45 km (u blizini naseljenih mesta oko sredine jedinične deonice između čvorova višeg reda);
- naplatne stanice: nalaze se u okviru saobraćajnih petlji na lokaciji koja je u skladu sa oblikom i položajem petlje;
- benzinske stanice: prosečno rastojanje 25 km;
- gasne stanice: prosečno rastojanje 40,0 km;
- parkiralište: rastojanje 10,0-15,0 km;
- odmorište: rastojanje od oko 25 km;
- moteli: rastojanje 40,0-80,0 km uz dodatni kriterijum da se teži da svaka opština kroz koju prolazi autoput ima motel.

Utvrđuju se lokaliteti za funkcionalne sadržaje na autoputu E-80 Niš-granica Bugarske i to:

- baze za održavanje puta: Bancarevo (km 32+200) i Pirot (u zoni petlje "Pirot-istok" u svim varijantama);
- objekti kontrole i upravljanja kod baze za održavanje Bancarevo i Pirot;
- objekti naplate putarine: čeonu naplatna mesta Prosek (km 17+900) i Dimitrovgrad (km 95+400) i bočne naplatne stanice Ploče, Bela Palanka, Pirot-zapad, Pirot-istok i Sukovo, koje će funkcionisati u zatvorenom sistemu naplate putarine od Proseka do Dimitrovgrada.

Utvrđuju se lokaliteti pratećih sadržaja za potrebe korisnika puta i to:

- odmorišta kao samostalni objekti: km 31+200 (obostrano smaknuto), km 56+800 (obostrano smaknuto), km 79+700 (jednostrano), km 82+500,<sup>7)</sup> u okviru graničnog prelaza "Gradina" i km 60+000<sup>8)</sup> i na km 54+600 (obostrano smaknuto)<sup>10)</sup>, km 66+200 (obostrano smaknuto),<sup>10)</sup> km 77+400 (obostrano naspramno);<sup>10)</sup>
- benzinske stanice sa parkingom (kao samostalni objekat) na km 8+850 (sa leve strane autoputa), km 9+300 (izgrađena sa desne strane autoputa), km 18+500 (obostrano smaknuto - Prosek), km 47+000 (obostrano smaknuto - Bela Palanka), km 67+400 i km 67+700 (obostrano smaknuto - Gornje Polje - Ledina,<sup>9)</sup> km 88+126 i km 89+060 (obostrano smaknuto), u okviru graničnog prelaza "Gradina" i km 67+000 (obostrano smaknuto);<sup>8)</sup>
- gasne stanice na km 18+500 (Prosek), km 67+400 i km 67+700 (Pirot) i granični prelaz "Gradina";
- stanica za kerozin u zoni petlje "Sukovo" km 88+126 i km 89+060;
- moteli "Prosek" (km 18+500), "Bela Palanka" (km 47+000), "Pirot" (km 67+550), "Jerma" (km 88+126 i km 89+060) i u okviru graničnog prelaza "Gradina".

- 6) Stacionaže pratećih objekata preuzete su iz Generalnog projekta autoputa E-8.0  
7) Ovaj lokalitet je predviđen dolinskom varijantom II sa obilaženjem Pirota.  
8) Samo brdska varijanta III.  
9) Ovaj lokalitet je predviđen samo dolinskom varijantom I po Generalnom projektu autoputa E-80.  
10) Samo varijanta IV (brdska potencijalna).

### **1.1.2. Potencijalni koridor severne obilaznice autoputa oko Niša**

Za potencijalni koridor severne obilaznice autoputa oko Niša se planira samo rezervacija prostora u dužini od oko 24,0 km i širini od oko 700 m, koji se linijski pruža od koridora autoputa E-75 kod Draževca severnom padinom brda Vinik obilazeći sa severa građevinsko područje Niša do petlje "Malča". Za ovaj koridor planska rešenja trase i objekata biće definisana u postplanskom periodu.

### **1.2. Položaj koridora pruge za vozove velikih brzina E-70**

Koridor pruge za vozove velikih brzina Niš-Dimitrovgrad ukupne dužine 93,461 km, širine 435 m obuhvata trup pruge širine 35 m i zaštitni pojas sa obe strane pruge od po 200 m. Uglavnom prati koridor postojeće pruge osim na deonicama:

- Niška Banja-Dolac (zbog oštih krivina postojeće pruge na prostoru Sićevačke klisure i zaštite parka prirode Sićevačka klisura);
- u zoni Bele Palanke (zbog obilaska gradskog područja i izmeštanja stanice);
- između Staničenja i Pirota (zbog nepovoljnih elemenata postojeće pruge);
- u zoni Dimitrovgrada (zbog obilaska gradskog tkiva).

Pruga je dvokolosečna i na njoj se obavlja mešoviti saobraćaj.

Položaj koridora pruge za vozove velikih brzina dat je orijentaciono, a konačno će se utvrditi po izradi Generalnog projekta pruge za vozove velikih brzina Niš - Dimitrovgrad.

Položaj koridora pruge za vozove velikih brzina definisan je po deonicama, i to:

- 1) deonica Niš-Niška Banja - koridor pruge Niš - Dimitrovgrad polazi iz stanice "Niš", koja je glavna putnička stanica u Niškom železničkom čvoru. Na deonici "Niš - Niška Banja" pruga za vozove velikih brzina ostaje u postojećem koridoru magistralne pruge Niš - Dimitrovgrad koji prolazi denivelisano u odnosu na nivo terena kroz uže jezgro grada Niša. Način i dužina denivelacije biće definisani u "Generalnom projektu železničke infrastrukture na području grada Niša" koji će biti dokumentaciona osnova za izradu i donošenje "Generalnog plana železničkog čvora Niš";
- 2) deonica Niška Banja-Dolac - od izlaska iz stanice "Niška Banja" koridor prolazi kroz masiv Sićevačke klisure tunelima dužine preko 5000 m. Na km 26+700 na

približno 1600 m od postojeće stanice prema Nišu, nalazi se lokacija stanice "Dolac";

- 3) deonica Dolac-Bela Palanka - na km 27+100 javlja se ukrštanje koridora pruge sa autoputem E-80 i regionalnim putem Niš - Dimitrovgrad. Trasa regionalnog puta pretrpela je devijaciju kako bi se ukrštanje ostvarilo pod pravim uglom. U daljem toku koridor pruge seče korito reke Nišave na više mesta. Na delu koridora od km 34+800 do km 35+300 gde dolazi do kolizije pruge i korita Nišave pa je izvršena korekcija rečnog toka, dok je od km 38+300 do km 42+900 izmešten kanal za navodnjavanje;
- 4) deonica Bela Palanka-Pirot - ukrštanje koridora pruge i autoputa je kod Klenja na km 44+700. Na km 44+550, km 45 +165, km 46+100 i km 47+750 pruga prelazi preko Nišave, a zatim na km 47+820 ulazi u tunel dužine 1500 m. Posle izlaska iz tunela pruga preseca autoput E-80 van nivoa i ponovo prelazi preko Nišave na km 50+245, km 51+700 i km 56+280 i preko reke Temštice na km 57+220. Pruga prolazi kroz masiv brda Sarlah tunelom dužine 5.000 m. Po izlasku iz tunela na km 62+740 pruga prelazi preko magistralnog puta M-9 Babušnica-Pirot i manjih vodenih tokova, do stanice Pirot;
- 5) deonica Pirot-Dimitrovgrad - između Pirot i Sukova sve do km 77+146 koridor pruge prati trasu postojeće pruge. Između Sukova i Dimitrovgrada koridor pruge prelazi preko Jerme, dva puta seče Nišavu, ulazi u tunel dužine 540 m i 880 m, a na km 85+830 koridor pruge i regionalnog puta Niš - Dimitrovgrad ukrštaju se u dva nivoa;
- 6) deonica Dimitrovgrad-granični prelaz "Gradina" - zapadno od Dimitrovgrada, koridor pruge ponovo preseca Nišavu, postojeću železničku prugu, autoput i regionalni put Niš-Dimitrovgrad i tunelom dužine 3.800 obilazi Dimitrovgrad sa južne strane i na području graničnog prelaza "Gradina" uključuje se u trasu postojeće pruge Niš-Dimitrovgrad. Na delovima trase gde je trup pruge za vozove velikih brzina položen pored postojeće magistralne pruge Niš-Dimitrovgrad potrebno je obezbediti dovoljan prostor za infrastrukturu postojeće i izgradnju nove pruge, kao i funkcionisanje obe pruge.

### **1.3. Položaj koridora elektroenergetske infrastrukture**

Niš je jedno od čvorišta 400 kV-nog sistema Republike Srbije što uslovljava mrežu od velikog broja dalekovoda različitog naponskog nivoa. Dalekovodi su građeni u koridorima, kako na području Niša tako i duž kotline Nišave.

Sa područja Niša od TS 400/220/110 kV "Niš 2" pružaju se koridori dalekovoda, i to:

- "Niš 2 - Niš 1" - ide preko brda Gorica i Bujanj južnom stranom građevinskog reona i grana se prema trafostanicama na gradskom području ("Niš 3" i "Niš 8") i prema Leskovcu. Koridor čine dalekovodi 110 kV (devet vodova, od čega dva planirana dalekovoda sa dva sistema vodova);
- "Niš 2 - Kosovo B" - postojeći dalekovod 400 kV ide ka jugozapadu ka planini Seličevici;

- "Niš 2 - Jagodina 4" - dalekovod 400 kV za Jagodinu, sa dalekovodom 220 kV za Kruševac, dvostrukim dalekovodom 110 kV za "Niš 13" i dalje ka "Nišu 10" i planiranim dalekovodom 400 kV za Kruševac čine koridor. Koridor od "Niš 2" ide na sever do prelaska Nišave, gde skreće na severozapad preko brda Vinik i severno od Popove Glave, do ispred Toponičke reke, gde se odvaja dalekovod 220 kV za Kruševac ka zapadu;
- "Niš 2 - Leskovac" - postojeći dalekovod 220 kV sa dalekovodom 400 kV za Leskovac čini koridor ka jugu koji ide dolinom Kutinske reke do iza Lazarevog sela gde skreće ka Leskovcu;
- "Niš 2 - Bor" - dalekovod 400 kV sa dalekovodom 110 kV za Knjaževac (Svrljig) u zajedničkom koridoru je sa "Niš 2 - Jagodina", oba postojeća, do prelaska Nišave gde se odvaja i skreće na istok do Gornje Vrežine, a zatim na severoistok ka Svrljigu;
- "Niš 1 - Prokuplje" - postojeći dalekovod 110 kV sa planiranim dalekovodom 110 kV čini koridor koji od TS "Niš 1" ide ka Prokuplju;
- "Niš 1 - Aleksinac" - postojeći dalekovod 110 kV ide na sever ka Aleksincu;
- "Niš 2 - Sofija" - dalekovod 400 kV za Sofiju, dalekovod 110 kV za Pirota i 110 kV dalekovod za Nišku Banju, postojeći dalekovodi čine koridor koji ide južno do Niške Banje, nadalje dalekovod 400 kV za Sofiju i dalekovod 110 kV za Pirota, po severnim obroncima Suve Planine i južno od Bele Palanke i Pirota. Vodovi su razdvojeni kod Jelašnice i od Bele Palanke (Mokra) i istočno od Bele Palanke sve do Pirota, te za te deonice čine posebne koridore.

Sa područja Pirota polaze postojeći dalekovodi, i to:

- "Niš 2 - Sofija" - dalekovod 400 kV za Sofiju istočno od Pirota skreće ka severoistoku, prelazi put E-80 Niš - granica Bugarske i prugu za Dimitrovgrad, a zatim skreće na istok i prelazi Nišavu sve do prelaska granice sa Bugarskom;
- "Pirota 1 - Pirota 2 - Zavoj" - koridor čine dalekovodi 110 kV. Između HE "Zavoj" (Pirota) i TS 110/35 kV "Pirota 2" koridor čini jedan vod. Od TS "Pirota 2" koridor ide ka jugozapadu do prelaska autoputa E-80 Niš - granica Bugarske i železničke pruge Niš - Dimitrovgrad i čine ga četiri voda. Na dalje koridor čine dva voda koji obilaze Pirota sa južne strane, od čega jedan vod ulazi u TS 110/35 kV "Pirota 1", a drugi ide prema Nišu;
- "Pirota 2 - Dimitrovgrad" - od kraja koridora od četiri dalekovoda 110 kV, koji polaze od TS 110/35 kV "Pirota 2", vod za Dimitrovgrad skreće ka jugoistoku do ispred Dimitrovgrada, gde skreće na istok, pri čemu prelazi preko autoputa E-80 Niš - granica Bugarske i železničke pruge Niš - Dimitrovgrad i Nišave i ulazi u TS 110/35 kV "Dimitrovgrad";
- "Pirota - Babušnica" - od kraja koridora od četiri dalekovoda 110 kV, koji polaze od TS "Pirota 2" vod ide ka jugozapadu prelazi autoput E-80 Niš - granica Bugarske do ukrštaja sa dalekovodom 400 kV za Sofiju, skreće ka zapadu, ide paralelno sa dalekovodom 400 kV do Kostura, skreće ka jugozapadu i ide dalje do TS 110/35 kV "Babušnica";

- "Piro 1 - Svrljig" - dalekovod 110 kV od TS 110/35 kV "Piro 1" ide na severozapad do prelaska Nišave. Po prelasku Nišave prelazi autoput E-80 Niš - granica Bugarske skreće na zapad do ispred Crnoklišta, gde skreće ka severozapadu i ide dalje prema Svrljigu.

#### **1.4. Položaj koridora magistralnog gasovoda**

Postojeći magistralni gasovod MG-09 Pojate - Niš ulazi u područje plana sa severne strane autoputa E-80 Niš - granica Bugarske i na prostoru koridora autoputa i regionalnog puta R-214 gde je izgrađen Glavni razdelni čvor (GRČ) "Niš" i Glavna merno - regulaciona stanica (GMRS) "Niš - 1", u neposrednoj blizini naselja Čamurlija.

Od GRČ-a "Niš" ka jugu će se graditi magistralni gasovod MG-11 (Niš - Priština, odnosno Leskovac i Vranje).

Od glavnog razdelnog čvora "Niš" ka istoku će se graditi magistralni gasovodi MG-10 Niš - Dimitrovgrad i MG-12 Niš - Prahovo. Koridor ovih gasovoda je zajednički od GRČ-a "Niš" do GRČ-a "Knjaževac". Zajednička trasa gasovoda od GRČ-a "Niš" kreće na sever, obilazi vojni kompleks, obilazi brdo Vinik, prelazi autoput E-80 Niš - granica Bugarske, istočno od naselja Donja Vrežina. Potom, trasa gasovoda prati autoput E-80 Niš - granica Bugarske sa južne strane do reke Nišave. Na ovoj deonici je i lokacija Glavnog razdelnog čvora (GRČ) "Knjaževac".

Od GRČ-a "Knjaževac", koji je lociran uz put naselje "Nikola Tesla" - Gornja Vrežina, koridor planiranog magistralnog gasovoda MG-12 Niš - Prahovo prelazi autoput Niš - Dimitrovgrad i prati magistralni put M-25 Niš - Svrljig sa zapadne strane do izlaska sa područja Prostornog plana.

Od GRČ-a "Knjaževac" koridor planiranog magistralnog gasovoda MG 10 Niš - Dimitrovgrad nastavlja ka Nišavi. Od prelaza reke Nišave magistralni gasovod MG-10 Niš - Dimitrovgrad prati koridor puta R-241a Niš - Bela Palanka do naselja Crvena Reka. Zatim, gasovod prelazi koridor autoputa E-80 Niš - granica Bugarske, železničku prugu Niš - Dimitrovgrad i reku Nišavu i ide u odnosu na njih sa severne strane. Istočno od Bele Palanke, koridor gasovoda prelazi reku Nišavu, obilazi Belu Palanku sa severne i istočne strane i nastavlja da prati koridor puta R-262 Bela Palanka - Piro sa južne strane. Od naselja Ponor koridor gasovoda počinje da se udaljava od koridora puta R-262 Bela Palanka - Piro i obilazi Piro sa južne strane. Kod naselja Poljska Ržana, istočno od Pirota, gasovod prelazi železničku prugu Niš - Dimitrovgrad, autoput E-80 Niš - granica Bugarske i nastavlja ka Dimitrovgradu sa severne strane u odnosu na autoput. Kod mesta Činiglavci gasovod ponovo prelazi na južnu stranu u odnosu na železničku prugu i autoput do naselja Gojin Dol kada prelazi na severnu stranu, sa koje obilazi Dimitrovgrad, preseca autoput E-80 Niš - granica Bugarske i dolazi do primopredajne stanice u neposrednoj blizini granice sa Bugarskom.

#### **1.5. Položaj koridora magistralne telekomunikacione infrastrukture**

Koridor ove infrastrukture obuhvata optičke i koaksijalne kablove. Koridor se pruža paralelno spoljnoj ivici autoputa E-80 Niš - granica Bugarske najčešće na rastojanju od 3,0 do 20,0 metara od žičane ograde autoputa. Postojeći koaksijalni kabl i optički

kabl položeni su sa severne strane autoputa E-80 Niš - granica Bugarske i tom stranom dolaze do petlje "12. februar" i ulaza u Niš do ulaska u tranzitnu centralu "Niš".

Postojeći optički kabl između Niša i Dimitrovgrada položen je od tranzitne centrale "Niš" kablovskom kanalizacijom do Niške Banje, a potom pored puta R-241a Niš - Bela Palanka i autoputa E-80 koji preseca severno od Bancareva ide do naselja Crvena reka. Od naselja Crvena reka do Bele Palanke optički koridor prati trasu železničke pruge Niš - Dimitrovgrad i ponovo preseca autoput E-80. Na ulazu u Belu Palanku koridor skreće na sever i obilazi naselje do regionalnog puta R-262 Bela Palanka - Pirot. Prateći ovaj regionalni put optički kabl preseca autoput E-80 Niš - granica Bugarske na dva mesta do naselja Čiflik. Od naselja Čiflik do ulaza u Pirot optički kabl prati trasu železničke pruge Niš - Dimitrovgrad. Zatim optički kabl prolazi kroz Pirot, pa nastavlja ka Dimitrovgradu sa južne strane regionalnog puta Niš - Dimitrovgrad presecajući autoput E-80 Niš - granica Bugarske kod mesta Jovanovac. Optički kabl prolazi kroz naselje Dimitrovgrad, a potom severno od železničke pruge preseca autoput E-80 Niš - granica Bugarske kod Gradinja i sa severne strane autoputa nastavlja ka granici Bugarske.

Postojeći koaksijalni kabl od Niša ka Dimitrovgradu polazi od tranzitne telefonske centrale "Niš" ide kroz naselja Matejevac, Knez Selo, Malču i Jelašnicu gde se ukršta sa autoputem E-80 Niš - granica Bugarske i potom prati regionalni put R-241a Niš - Bela Palanka do naselja Crvena Reka presecajući autoput E-80 Niš - granica Bugarske. Od naselja Crvena Reka trasa koaksijalnog kabla prati regionalni put Niš - Pirot sa južne strane, preseca autoput E-80 Niš - granica Bugarske, prolazi kroz Belu Palanku i nastavlja da prati put R-262 Bela Palanka - Pirot. Kod naselja Grljan, jedan krak koaksijalnog kabla ulazi u Pirot, a drugi krak obilazi Pirot sa južne strane i kod naselja Poljska Ržana prelazi autoput E-80 Niš - granica Bugarske i železničku prugu Niš - Dimitrovgrad. Odavde trasa koaksijalnog kabla prati regionalni put sa severne strane do naselja Gradište, gde preseca autoput E-80 Niš - granica Bugarske. Od naselja Gradište do ulaza u Dimitrovgrad trasa koaksijalnog kabla prati regionalni put sa južne strane. Posle prolaska kroz Dimitrovgrad trasa koaksijalnog kabla ide sa severne strane u odnosu na železničku prugu Niš - Dimitrovgrad, preseca autoput E-80 Niš - granica Bugarske kod mesta Gradinja i nastavlja do granice sa Bugarskom.

### **1.6. Položaj magistralne vodoprivredne infrastrukture**

Vodoprivredna infrastruktura zastupljena je sa regionalnim vodovodom, akumulacijama, poljima za navodnjavanje i objektima za odbranu od poplave.

"Nišavski podsistem" za snabdevanje vodom pripada "Donje-južnomoravskom regionalnom sistemu". Iz ovog sistema snabdevaju se vodom naselja u Nišu, Beloj Palanci, Pirotu i Dimitrovgradu, a snabdevaće se vodom i opštine Gadžin Han i Merošina. Oslanja se na akumulacije: "Selova" (u izgradnji), na Toplici i "Zavoj" (izgrađena) na Visočici i izvoriste podzemnih voda "Mediana".

Koridor magistralnog cevovoda Ljuberađa-Niš kao elemenat regionalnog vodovoda u prostor koridora ulazi ispod sela Divljana (opština Bela Palanka), ide pored regionalnog R-244 puta Babušnica-Bela Palanka do sela Mokra, odakle se kreće prema Beloj Palanci, skreće na zapad i dolinom Nišave njenom levom obalom ide paralelno sa regionalnim putem Niš - Dimitrovgrad do sela Vrandol, prolazeći pre toga ispod korita Nišave i ispod puta E-80 Niš - granica Bugarske. Napustivši atar

sela Vrandol, cevovod se proteže do sela Krupac, prolazi ispod regionalnog puta Niš - Pirot ulazi u Sićevačku klisuru ide njome između Nišave i železničke pruge Niš - Dimitrovgrad i izlazi iz nje nizvodno od sela Prosek. Po izlasku iz Sićevačke klisure cevovod prolazi ispod železničke pruge, ide pored regionalnog puta Niš-Dimitrovgrad, prolazi kroz atare sela Gornja i Donja Vrežina, ide severnom granicom Niškog naselja Pantelej i ulazi u rezervoar prve visinske zone "Vinik".

Budući cevovod, od HE Pirot do spoja sa postojećim magistralnim regionalnim cevovodom po svojoj pripadnosti ulazi u sastav "Nišavskog podsistema". Koridor ovog cevovoda planiran je sa početkom istočno od Pirot, od kompezacionog bazena HE Pirot, lociranog u neposrednoj blizini Pirot, na desnoj obali Nišave na lokalitetu "Zalužje", odakle se koridor pruža duž korita Nišave između Pirot i desnoobalnog odbrambenog nasipa, izlazi iz Pirot, prolazi južnom stranom lokaliteta "Beg - bašta", napušta priobalje Nišave i nastavlja paralelno sa regionalnim putem R-121 Pirot - Knjaževac. Prošavši istočnom stranom lokaliteta "Ledine", koridor nastavlja duž navedenog regionalnog puta obilazeći buduću akumulaciju "Sopot", napušta regionalni put R-121 Pirot - Knjaževac i ispod uzvišenja "Gradište" se približava koridoru dolinske trase autoputa E-80 Niš - granica Bugarske i nastavlja paralelno sa njime do podnožja uzvišenja "Božin vrh" prolazeći pre toga kroz lokalitete: "Mađijka", "Gornje polje" i "Brežinje" (južna strana), duž planirane akumulacije "Čiflik" i ukrstivši se sa koridorom trase pruge za vozove velikih brzina. Posle prolaska severno od uzvišenja "Božin vrh", koridor trase cevovoda nastavlja desnom obalom Nišave, prolazi severnom stranom lokaliteta "Ostrvo" ispod brda "Mala rudina" i kroz lokalitet "Podbrdo", ukršta se sa koridorom trase autoputa E-80 Niš - granica Bugarske i koridorom trase pruge za brze vozove i nastavlja lokalitetima "Lug" i "Janjine". Duž severne granice polja za navodnjavanje pored glavnog dovodnog kanala, uz dva ukrštanja sa već spomenutim koridorom trase pruge za vozove velikih brzina, sve do prolaska ispod korita Nišave i dalje levom obalom Nišave duž severozapadne strane obilaznice postojećeg magistralnog puta M 1.12 Niš - Dimitrovgrad oko Bele Palanke do spoja sa postojećim magistralnim regionalnim cevovodom.

Od značajnih izvorišta u okviru granica Prostornog plana izdvajaju se:

1) karsna vrela, i to:

- "Krupac" u blizini istoimenog sela - opština Niš;
- "Belopalanačko vrelo" u Beloj Palanci;
- "Mokranjsko vrelo" u ataru sela Mokra - opština Bela Palanka;
- "Krupačko vrelo" u ataru sela Krupac - opština Pirot;

2) izvori, i to:

- "Banjica" sa crpnom stanicom "Gnjilan", "Kavak" sa crpnom stanicom, "Božica" i "Ćeltaš" na istoimenim lokalitetima u opštini Pirot;
- "Ivkovo vrelo" u aluvionu Nišave, na istoimenom lokalitetu u ataru sela Gradinje - opština Dimitrovgrad.

Karsna vrela: "Krupac" i "Mokranjsko vrelo" uključena su u Nišavski podsistem donje-južnomoravskog regionalnog sistema za snabdevanje stanovništva vodom; "Krupačko vrelo" i izvori "Banjica" sa crpnom stanicom "Gnjilan" za snabdevanje Gnjilana i "Kavak" sa crpnom stanicom. "Božica" i "Ćeltaš" pripadaju sistemu za snabdevanje vodom Pirota, a "Ivkovo vrelo" sistemu za vodosnabdevanje Dimitrovgrada.

Za vodosnabdevanje Pirota pored navedenih koristiće se i bunar "Sarlah".

Akumulacije "Čiflik" i "Sopot" namenjene su potrebama elektroenergetike. Brana "Čiflik" je predviđena na Nišavi u blizini istoimenog sela. Jezero je dugačko oko 3,3 km i proteže se uzvodno do lokaliteta "Tutundžika". Brana "Sopot" je planirana takođe na Nišavi na istoimenom lokalitetu. Jezero je dugačko oko 2,5 km i proteže se duž lokaliteta "Pejčin del", "Dubravica" i "Ledine".

Polja za navodnjavanje su planirana u Belo-Palanačkom polju na desnoj obali Nišave na lokalitetima: "Šetrovac", "Janjine" i "Lug" i u Pirotskom polju na lokalitetima: "Mamušnica", "Baračanski rid", "Džingine vrbe", "Božurato" i "Kolina padina".

Objekti za odbranu od poplave - odbrambeni nasipi planirani su uglavnom na Nišavi i služe za odbranu urbanih prostora Niša, Bele Palanke, Pirota i Dimitrovgrada. Međusobom se povezuju nasipi čime se formiraju manje kasete i zaokružuju u celovite sisteme za odbranu od poplava.

Planirani objekti za odbranu od bujičnih voda predviđeni su na značajnim bujičnim tokovima: Velepolskoj reci, Toponičkoj reci, Rujničkom potoku, Humskom potoku, Trebinjskom potoku, Malčanskoj reci, Crvenoj reci, Mokliškom potoku, Osmakovskoj reci, Petrovoj reci, Temskoj reci, Rasničkom potoku, Rogozu i Jermi. U obzir su uzeti vodotoci hidrografske klase A - bujične reke, B - bujične rečice i V - bujični potoci i kategorije razornosti I - ekscesivna erozija, II - jaka erozija i III - srednja erozija.

## **2. Plan veza infrastrukturnih sistema sa okruženjem**

### **2.1. Plan veza autoputa sa okruženjem**

Veze autoputa E-80 sa okruženjem ostvaruju se preko triangle, petlji, mreže magistralnih i regionalnih puteva.

#### **2.1.1. Triangla i petlje**

Na triangli se ostvaruje razdvajanje autoputeva. Saobraćajne petlje obezbeđuju vezu sa autoputem na mestima ukrštanja autoputa sa magistralnim i regionalnim putevima, a u naseljima na ukrštajima sa primarnim gradskim saobraćajnicama koje predstavljaju izvodne putne pravce iz naselja.

Na koridoru autoputa E-80 od Trupala do granice Bugarske nalazi se triangla "Trupale" i 11 petlji i to:

- 1) Triangla "Trupale" (km 812+000) (0+000)<sup>11)</sup> je prostor gde se sa puta E-75 Niš - granica Makedonije odvaja put E-80 Niš-granica Bugarske i na ovoj razdelnici



nije moguće uključivanje i isključivanje sa autoputa već samo razdvajanje saobraćajnih tokova;

- 2) Petlja "Komren" (km 3+150)<sup>12)</sup> - Na km 3+150 puta E-80 je početak petlje preko koje se grad Niš (Bulevar "12. februar") i regionalni put R-214 Aleksinac - Niš uključuju na autoput;
- 3) Petlja "Centar I" (km 7+222,00) nalazi se na ukrštanju autoputa sa jednom od gradskih magistrala koja povezuje više gradskih zona i centara i koja predstavlja centralni severni izvodni pravac prema vangradskoj mreži;
- 4) Petlja "Matejevac" (km 9+873,94) predstavlja izlaz grada Niša prema istoku, a nalazi se na ukrštaju autoputa sa gradskim bulevarom "Medijana";
- 5) Petlja "Malča" (km 17+358,00) - preko petlje "Malča" povezan je magistralni put M-25 Zaječar - Niš sa autoputem E-80 i širom saobraćajnom mrežom. Preko ove petlje je i regionalni put R-241 Gadžin Han - Niš priključen na mrežu evropskih i magistralnih puteva;
- 6) Petlja "Ploče" (km 33+000) - na delu autoputa E-80 na prevoju "Ploče" nalazi se priključak potencijalnog planiranog puta (nastavak R-242) kojim se preko opštine Gadžin Han ostvaruje južna veza između puteva E-80 i E-75. Veza preko petlje "Ploče" predstavlja i najkraću i najbržu vezu opštine Gadžin Han sa susednim opštinama. U zoni petlje nalazi se baza za održavanje;
- 7) Petlja "Bela Palanka" (km 46+350) - preko petlje "Bela Palanka" povezani su grad i okolina sa autoputem, regionalnim putem Niš - Dimitrovgrad i regionalnim putem R-244 Babušnica - Bela Palanka - Svrljig. Kako se petlja nalazi na prostoru gde se sustiže više saobraćajnih pravaca, izvršena je devijacija regionalnog puta R-244 kako bi se u istoj tački obezbedila sva ukrštanja;
- 8) Petlja "Piroto - zapad" - veza Pirota sa autoputem ostvaruje se preko petlje "Piroto - zapad" i "Piroto - istok". Kao moguće lokacije petlji razmatrane su varijante pružanja koridora autoputa na deonici Bela - Palanka - Piroto, i to:
  - I varijanta (dolinska trasa po Generalnom projektu autoputa E-80) km (70+020) - petlja "Piroto - zapad" nalazi se neposredno pre ulaska u tunel "Sarlah" i pre ulaska u užje područje grada Pirota. Preko petlje "Piroto - zapad" sa autoputem su povezani magistralni put M-9 Babušnica - Piroto, regionalni R-262 Piroto - Knjaževac i gradska saobraćajnica koja predstavlja izvodni pravac iz Pirota, a preko koje se ostvaruje veza i sa regionalnim putem Niš - Dimitrovgrad i R-121 Piroto - Dimitrovgrad. Veza magistralnog puta M-9 Babušnica - Piroto i grada sa petljom "Piroto - zapad" je preko postojeće gradske saobraćajne mreže korišćenjem postojećeg tunela "Sarlah" i novoprojektovane gradske saobraćajnice koja odmah nakon izlaska iz tunela prelazi reku Nišavu i između autoputa i industrijske zone pruža se do petlje. Preko ove pristupne saobraćajnice moguća je i najkraća veza regionalnog puta R-121 i industrijske zone sa autoputem;
  - II varijanta (brdska trasa varijante III - km 66+600) - petlja "Piroto - zapad" nalazi se na km 66+600, istočno od trase puta M-9. Veza Pirota sa autoputem je direktna preko pristupne saobraćajnice dužine 500 m dok je

veza puta M-9 Babušnica - Pirot sa autoputem preko površinske raskrsnice na mestu spajanja sa putem R-262;

- III varijanta (brdska trasa potencijalna varijante IV - km 67+696,36) - petlja je locirana u zoni ukrštaja autoputa i magistralnog puta M-9. Petlja je oblika "trube". Na ovom potezu predviđena je i devijacija magistralnog puta M-9 kako bi se selo Blato oslobodilo tranzitnog saobraćaja;

9) Petlja "Pirot - istok" obuhvata tri varijante:

- I varijanta (dolinska trasa po Generalnom projektu autoputa E-80) - prema I varijanti petlja "Pirot - istok" nalazi se na km 78+650 u zoni gde autoput (po koridoru postojeće obilaznice) prelazi na severnu stranu regionalnog puta Niš-Dimitrovgrad. Preko ove petlje ostvaruje se veza grada Pirota (izvodnim pravcem) i regionalnog puta Niš - Dimitrovgrad sa autoputem i širim okruženjem;
- II varijanta (petlja na dolinskoj trasi varijante II i na brdskoj trasi varijante III) - lokacija petlje "Pirot - istok" nalazi se na km 82+520 dolinske trase i na km 76+500 brdske trase. Petlja se nalazi istočno od sela Poljska Ržana u zoni ukrštaja autoputa sa regionalnim putem Niš - Dimitrovgrad i sa izvodnim pravcem iz Pirota;
- III varijanta (petlja na brdskoj potencijalnoj trasi brdske varijante IV) - lokacija ove petlje je na km 82+520, na delu uklapanja "brdske" u "dolinsku" varijantu;

10) Petlja "Sukovo" (km 87+800) povezuje regionalni put R-244a Zvonce - Sukovo i opštinu Babušnica kao i Banju Zvonce i manastir "Poganovo" sa širom saobraćajnom mrežom u zemlji. Ova petlja se nalazi na ukrštaju regionalnog puta R-244a i autoputa E-80 u neposrednoj blizini železničke stanice "Sukovo";

11) Petlja "Dimitrovgrad" (km 97+070) se nalazi na km 97+070 zapadno od gradskog jezgra, a neposredno pre ukrštanja autoputa sa rekom Nišavom i gradskim i regionalnim saobraćajnicama;

12) Petlja "Gradina" (km 101+500) - veza autoputa sa graničnim prelazom i sa robno-transportnim centrom obavlja se preko petlje "Gradina". Preko ove petlje se i postojeći put iz Dimitrovgrada uključuje na autoput E-80. Ona predstavlja istočnu vezu Dimitrovgrada sa autoputem E-80.

<sup>11)</sup> Stacionaže petlji preuzete su iz Generalnog projekta autoputa E-80.

<sup>12)</sup> Tačka ukrštaja autoputa i Bulevara 12. februar je na km 3+934.

### **2.1.2. Mreža puteva**

Mrežu puteva na području Prostornog plana čine magistralni, regionalni i lokalni putevi. Pored M-1.12 koji je predmet plana u kategoriji magistralnih puteva na širem prostoru koridora nalaze se još i M-25 Zaječar - Niš - Prokuplje i M-9 Babušnica - Pirot.

U grupi regionalnih puteva na području koridora pružaju se sledeći pravci:

- regionalni put Niš - Dimitrovgrad koji se delimično nalazi na trasi postojećeg puta M-1.12 i koji pretstavlja paralelni alternativni putni pravac;
- R-120 granica grada Niša - R-214;
- R-121 granica opštine Pirot - Visočka Ržana - Dimitrovgrad;
- R-214 granica grada Niša-Gornja Toponica-Niš-Kočane-granica okruga;
- R-241 petlja "Prosek" (E-80) - Gadžin Han - M-9;
- R-241a regionalni put Niš - Crvena reka;
- R-242 petlja Zaplanjska Toponica (E-75) - Gadžin Han - novoplanirana trasa do petlje "Ploče" (E-80);
- R-244 granica opštine - Bela Palanka -Babušnica - Dimitrovgrad;
- R-244a put E-80 (petlja "Sukovo") - Odorovce - Petačinci - granica Bugarske;
- R-262 Bela Palanka - Sadikov bunar (veza na M-9);
- R-274 Niš - Kamenica - Matejevac (veza na M-25).

Svi regionalni putevi zadržavaju svoje osnovne pravce pružanja uz izvesne korekcije osovine i nivelete i uz obaveznu modernizaciju kolovoznog zastora.

Koridor Regionalnog puta Niš - Dimitrovgrad kao alternativnog nekomercijalnog putnog pravca paralelnog autoputu E-80 ima sledeće osnovne funkcije:

- obezbeđenje alternativnog pravca od Niša do Dimitrovgrada u pojasu infrastrukturnog koridora, za odvijanje saobraćaja bez naplate putarine (prvenstveno na kraćim distancama);
- povezivanje poprečnih puteva međusobno i sa autoputem.

Koridor regionalnog puta Niš - Dimitrovgrad utvrđen je na osnovu kriterijuma da se nalazi u zoni autoputa i da povezuje centre višeg i nižeg reda međusobno i sa širom putnom mrežom na ovom području.

Koridor alternativnog puta prati koridor autoputa koristeći deonice postojećeg magistralnog puta M.1.12 koje se ne poklapaju sa trasom autoputa E-80, koridore postojećih regionalnih puteva i novoizgrađene deonice i to:

- 1) na području grada Niša, koridor regionalnog puta će biti na koridoru planirane gradske saobraćajnice koja sa južne strane prati autoput od triangle "Trupale" do petlje "Malča" (na ovom delu je regionalni put kao i autoput, uglavnom u gradskom tkivu);
- 2) od Malče do Bele Palanke alternativni put Niš - Dimitrovgrad koristiće koridor postojećeg puta M.1.12 koji na ovoj deonici prolazi kroz naselja Ostrovica i

Crvena reka, a obilazi Belu Palanku sa severa (na ovoj deonici alternativni put prolazi kroz područje parka prirode Sićevačka klisura);

- 3) od Bele Palanke do Pirota javljaju se dve varijante korišćenja paralelnih puteva u zavisnosti od toga da li se koridor pruža "dolinskom" ili "brdskom" varijantom, i to:
  - dolinska varijanta - od Bele Palanke do vodoakumulacije Sopot koridor regionalnog puta Niš - Dimitrovgrad kao paralelni put nalaziće se na koridoru lokalnog puta koji sa severne strane prati autoput, a zatim se uključuje na koridor regionalnog puta R-121 Pirot - Knjaževac sve do petlje "Pirot - zapad". Put R-262 takođe se može koristiti kao alternativni put uz obaveznu rekonstrukciju i modernizaciju;
  - brdske varijante - pružanje koridodra autoputa prema brdskoj varijanti omogućava korišćenje regionalnog puta Niš - Dimitrovgrad i puta R-262 kao paralelnih alternativnih putnih pravaca;
- 4) između petlje "Pirot - zapad" i "Pirot - istok" regionalni put Niš - Dimitrovgrad koristi koridor planirane gradske saobraćajnice (koja će prolaziti kroz postojeći tunel) do uključivanja na postojeću obilaznicu oko Pirota, čijim koridorom će se kretati do petlje Pirot - istok;
- 5) od petlje "Pirot - istok" regionalni put će koristiti koridor postojećeg magistralnog puta M.1.12 sve do petlje "Gradina" (na ovoj deonici alternativni put obilazi manja naselja (izuzev Gojinog Dola i Željuše) dok će kroz Dimitrovgrad prolaziti kao gradska saobraćajnica povezana sa regionalnim putevima R-121 i R-244.

Na delu između petlje "Ploče" i naselja Gadžin Han pruža se koridor potencijalnog regionalnog puta, koji predstavlja nastavak pravca R-242. Moguća trasa ovog puta počinje na petlji Ploča, obilazi selo Veta i kroz masiv Suve planine prelazi na teritoriju opštine Gadžin Han, gde obilazi nekoliko sela i sam opštinski centar. Posle obilaska Gadžin Hana put može da se uključi na postojeću trasu između Gadžin Hana i Zaplanjske Toponice.

Opština Gadžin Han uključuje se u evropsku putnu mrežu vezom na petlju "Ploče" na pravcu E-80 i petlju Zaplanjska Toponica na pravcu E-75.

## **2.2. Plan veza pruge za vozove velikih brzina sa okruženjem**

Veza pruge za vozove velikih brzina sa okruženjem obezbediće se železničkim stanicama i mrežom regionalnih pruga.

### **2.2.1. Železničke stanice**

Stacionaže železničkih stanica date su orijentaciono i bliže će se definisati po verifikaciji Generalnog projekta.

Na koridoru pruge Niš - Dimitrovgrad planirane su sledeće železničke stanice:

- 1) "Niš", "Ćele Kula", "Niška Banja", "Dolac", "Bela Palanka", "Piroć", "Sukovo" i "Dimitrovgrad". Stanice "Niš", "Ćele Kula" i "Niška Banja" - funkcionišu u okviru železničkog ćvora Niš;
- 2) Stanica "Dolac" (km 26+700) - lokacija stanice "Dolac" je na pruzi za velike brzine i udaljena je oko 1.600 m od postojećće stanice "Dolac";
- 3) Stanica "Bela Palanka" (km 41+800) nalazi se u severoistoćnom delu grada na prostoru koji nije izgrađen, a nalazi se između reke Nišave i autoputa E-80. Veza stanice sa gradom je preko primarne gradske saobraćajnice koja povezuje severni i južni deo grada, a preko postojećće obilaznice uključuje se i na vangradsku saobraćajnu mrežu i autoput E-80;
- 4) Stanica "Piroć" (km 67+200) se nalazi u jugozapadnom delu grada između postojećće obilaznice i autoputa E-80, a u neposrednoj blizini petlje na autoputu i gradske magistrale što omogućuje lak pristup do gradske i vangradske putne mreže. Stanica Piroć i postojećća železnićka stanica međusobno su povezane denivelisanim pružnim prelazima;
- 5) Stanica "Sukovo" (km 78+575) - na 800 m severozapadno od postojećće stanice, nalazi se službeno mesto "Sukovo". Pristup do stanice obavlja se preko regionalnog puta Niš-Dimitrovgrad;
- 6) Stanica "Dimitrovgrad" (km 88+000) nalazi se na desnoj obali Nišave u neposrednoj blizini petlje preko koje je Dimitrovgrad povezan sa autoputem E-80. U okviru granićnog prelaza i slobodne carinske zone predvićeni su koloseci za robni rad koji su preko postojećće pruge povezani sa postojeććom stanicom Dimitrovgrad koja je pružnim prelazima takode povezana sa službenim mestom Dimitrovgrad na pruzi za velike brzine.

Vozovi za velike brzine zaustavljaju se samo u stanicama "Niš" i "Dimitrovgrad", daljinski vozovi se zaustavljaju u stanicama "Niš", "Bela Palanka", "Piroć" i "Dimitrovgrad", dok lokalni vozovi staju u svim stanicama.

Sve železnićke stanice su otvorene za rad sa putnicima što podrazumeva uređen putnićki terminal povezan sa naseljem kome službeno mesto služi.

Sadržaj putnićkog terminala ćine pešaćka zona, parkinzi, taksi stanica, stajališta JGS, trgovinski-ugostiteljski objekti, peroni, pothodnici koji su obavezno van nivoa koloseka kao i ostali objekti i usluge u zavisnosti od znaćaja i velićine stanice i naselja.

### **2.2.2. Železnićki ćvor Niš**

Železnićki ćvor Niš je jedan od najvećih i najznaćajnijih ćvorova u Republici Srbiji.

Rešenje železnićke infrastrukture u ovom ćvoru utvrdiće se nakon izrade Generalnog projekta železnićke infrastrukture u železnićkom ćvoru Niš.

Granićne stanice železnićkog ćvora Niš su:

- 1) Stanica "Trupale" - na magistralnoj pruzi E-85 Subotica - Skoplje;

- 2) Stanica "Međurovo" - na magistralnoj pruzi E-85 Subotica - Skoplje;
- 3) Stanica "Niška Banja" na magistralnoj pruzi E-70 Niš - Dimitrovgrad;
- 4) Stanica "Matejevac" - na pruzi Niš - Zaječar.

### **2.2.3. Mreža železničkih pruga**

Koridori regionalnih pruga zadržavaju svoje koridore osim koridora pruge Niš - Zaječar, čija će se niveleta na deonici između naselja "Ratko Jović" i ukrštaja sa lokalnim putem za Matejevac ispitati i definisati u Generalnom projektu železničke infrastrukture na području železničkog čvora grada Niša.

## **VII. ZAŠTITA PROSTORA**

Ograničenja u korišćenju i mere zaštite prostora na području Prostornog plana prikazane su grafički na referalnoj karti 3. Prostornog plana.

### **1. Uticaj infrastrukturnog koridora na životnu sredinu**

Globalna analiza uticaja postojećih i planiranih infrastrukturnih sistema na životnu sredinu pokazuje da se svi efekti ispoljavaju u okviru tri osnovna vida uticaja, i to:

- uticaji koji se javljaju kao posledica građenja objekta i koji su privremenog karaktera;
- uticaji koji se javljaju kao posledica egzistencije sistema u prostoru, koji imaju trajni karakter;
- uticaji koji se javljaju kao posledica eksploatacije sistema kroz vreme, koji su trajnog karaktera.

Intenzitet ovih uticaja varira od sistema do sistema, a efekti na životnu sredinu se ispoljavaju kroz: buku, aerozagađenje, vibracije, zagađenje voda, zagađenje i degradaciju tla, zauzimanje zemljišta, prostorno razdvajanje funkcija, ugrožavanje flore i faune, degradaciju pejzaža, ugrožavanje prirodnih i istorijskih kulturnih dobara, socio-ekonomske uticaje i rizik od akcidenata i drugih nepogoda.

Posebno negativni uticaji pojavljuju se na koridoru autoputa E-80 i to na deonici Trupale - Prosek, zato što svojim većim delom ona prolazi kroz kontinualno izgrađeno tkivo Niša. Svojom trasom u zaštitnoj ogradi autoput preseca gradske saobraćajne tokove, degradira vizure i predstavlja faktor ograničenja jedinstvenog, ujednačenog i usklađenog uređenja i organizovanja prostora sa jedne i druge strane autoputa.

### **2. Mere zaštite prostora od negativnog uticaja infrastrukturnog koridora**

Uređenje prostora u koridorima planiranih magistralnih infrastrukturnih sistema odvijaće se prema pravilima, smernicama 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.

### **2.1. Zaštita naselja**

Naselja se štite od negativnih uticaja infrastrukturnih sistema koji su izraženi kroz efekte buke, vibracija, aerozagađenja, opasnosti od akcidenata izgradnjom obilaznice autoputa E-80 izvan građevinskog područja Niša, Pirota i Dimitrovgrada i obilaznica magistralnih puteva oko naselja (Malča, Blato);

Ukoliko izgradnja obilaznica nije izvodljiva u planskom periodu naselja se štite:

- izmeštanjem svih stambenih objekata koji se nalaze na udaljenosti manjoj od 50 m od ograde autoputa, odnosno 25 m od ograde pruge, ukoliko se za njih ne može obezbediti zaštita od buke, vibracija i aero-zagađenja primenom tehničkih mera zaštite;
- obezbeđenjem tehničkih mera zaštite od buke, vibracija i aerozagađenja svih stambenih objekata koji se nalaze na udaljenosti manjoj od 300 m od trase autoputa (deonice Niš-Trupale-Prosek, Jelašnica, Crvena Reka, Klenje, Čiflik, Crnoklište i Dimitrovgrad), odnosno 200 m od poslednjeg koloseka (deonice Niš, Leskovik, Vrandol, Staničenje, Pirot, Gradina i Dimitrovgrad);
- obezbeđenjem minimalne udaljenosti magistralnog gasovoda od stambenih objekata koja iznosi 30 m, kao i sprovođenje mera zaštite za one udaljene od 30 m do 200 m od trase gasovoda.

### **2.2. Zaštita poljoprivrednog zemljišta i šuma**

Mere zaštite odnose se pre svega na racionalno korišćenje prostora za potrebe izgradnje i eksploatacije magistralnih infrastrukturnih sistema i to trasiranjem infrastrukturnih sistema najkraćim putem od Niša do granice Bugarske, trasom optimalno prilagođenom uslovima terenima, paralelnim vođenjem infrastrukturnih sistema u koridoru i korišćenjem postojećih trasa uvek kada je to tehnički i funkcionalno izvodljivo. Poljoprivredno zemljište se štiti kontrolisanim prečišćavanjem atmosferskih voda sa kolovoza i trupa pruge pre upuštanja u najbliži recipijent ili retencioni prostor.

Šumski fond se održava i štiti pošumljavanjem degradiranih i ogolelih površina autohtonom i ekološki odgovarajućom vegetacijom.

U slučaju usitnjavanja postojećih katastarskih parcela i poremećaja mreže poljskih puteva, a zbog izgradnje infrastrukturnog koridora, komasacijom će se izvršiti pregrupisanje katastarskih parcela i uraditi nova putna mreža.

### **2.3. Zaštita vazduha**

Zaštita vazduha se unapređuje stvaranjem sistema zelenih površina međusobno povezanih sa vrstama adekvatno odabranim i održanim. Mere zaštite vazduha obuhvataju rekultivaciju oštećenog zemljišta i odgovarajuće pejzažno uređenje zaštitnih koridora.

#### **2.4. Zaštita voda i zaštita od voda**

Utvrdju se sledeće mere zaštite voda:

- naselja veća od 5.000 ES (Niš i Pirot) i sva industrija moraju da do 2027. godine izgrade odgovarajuća postrojenja za prečišćavanje otpadnih voda, radi zaštite kvaliteta voda do nivoa propisanih klasa površinskih voda; Bela Palanka i Dimitrovgrad poseduju postrojenja za tretman otpadnih voda. Važećom zakonskom regulativom pripisane su sledeće klase vode:
  - 1) Nišava: od granice Bugarske - do Dimitrovgrada - II kategorija;
  - 2) Nišava: od Dimitrovgrada - do ušća reke Temske - II b kategorija;
  - 3) Nišava: od ušća reke Temštice - do Niša - II a kategorija;
  - 4) Nišava: od Niša - do ušća u Južnu Moravu - II b kategorija;
- područje na kome se nalazi izvorište podzemnih voda kod Pirota i područja izvorišta površinskih voda od kojih se zahteva visoki kvalitet treba štiti od namernih ili slučajnih zagađenja i drugih uticaja infrastrukturnih sistema u koridoru;
- toksične industrijske otpadne vode podvrgnuti predtretmanu pre upuštanja u gradsku kanalizaciju ili u centralno postrojenje za prečišćavanje otpadnih voda;
- planska racionalizacija potrošnje;
- raspodela voda imaće prioritete: garantovani minimum, snabdevanje stanovništva vodom za piće, navodnjavanje, energetika, rekreacija, snabdevanje industrije vodom, ribnjaci;
- namensko ispuštanje vode iz akumulacije radi očuvanja vodnog režima u periodu malovođa, kao i u slučajevima akcidentnih zagađenja;
- organizacione i ekonomske mere kojima se onemogućuju i sankcionišu aktivnosti koje dovode do narušavanja kvaliteta voda.

Utvrdju se sledeće mere zaštite od voda:

- zaštita od poplava organizuje se sistemom odbrambenih nasipa (pasivna zaštita) i korišćenjem postojećih i budućih akumulacija i retenzija (aktivna zaštita);
- sistemi odbrambenih objekata organizuju se tako da zajednički brane jednu teritorijalnu celinu - kasetu;



- oko velikih naselja i krupnih privrednih centara formiraju se manje kasete radi ostvarivanja visoko zahtevanog stepena zaštite;
- merodavne velike vode za zaštitne nasipe određuju se prema značaju prostora i objekata koji se štite i to prema Tabeli 3;  
radovi na uređenju korita izvode se u cilju obezbeđenja stabilnosti i funkcionalnosti linijskih sistema (nasipa) za zaštitu od poplava;
- eksploatacija materijala iz rečnih korita vrši se planski bez nepovoljnih efekata po režim voda i biocenuzu;
- radi suzbijanja procesa erozije i razornog dejstva vode u koritu bujičnih vodotokova i kontrolu nanosa, primenjuju se tehnički (nasipi, zidane pregrade i dr.) i biološki radovi (pošumljavanje, zatravljivanje i dr.);
- prikupljanje, transport i evakuacija otpadnih voda iz naselja i industrijskih pogona vrši se zatvorenim kanalima i kontrolisano ispušta u prijemnik;
- prikupljanje, transport i evakuacija atmosferskih voda palih na područje branjenih kasete vrši se zatvorenim i otvorenim kanalima i kontrolisano ispušta u vodoprijemnik.

**Tabela 3. Merodavne velike vode za zaštitne nasipe**

<b>Područja i objekti zaštite</b>	<b>Merodavna računska voda za verovatnoću pojave jednom u godina</b>
Područje sa preko 50.000 ljudi	200
Područje sa 20.000 do 50.000 ljudi	100
Strateški privredni objekti (određuje rep. Vlada)	100
Objekti privrede koji nisu od strateškog značaja	50 (ili manje, zavisno od osiguranja)
Mostovi na području naselja sa više od 20.000 ljudi	100
Mostovi na području naselja od 5.000 do 20.000 ljudi	50
Poljoprivredni sistemi i površine i izvorišta za vodosnabdevanje	25

### **2.5. Zaštita prirodnih dobara**

Zaštićena prirodna dobra, Park prirode "Sićevačka klisura" (zaštićen Uredbom o zaštiti parka prirode "Sićevačka klisura"- "Službeni glasnik RS", broj 16/00), Specijalni rezervat "Jelašnička klisura" (zaštićen Uredbom o zaštiti specijalnog

rezervata "Jelašnička klisura" - "Službeni glasnik RS", broj 9/95) i deo Parka prirode "Stara planina" (zaštićen Uredbom o zaštiti Parka prirode "Stara planina" - "Službeni glasnik RS", broj 23/09) štite se posebnim merama koje su utvrđene uredbama o zaštiti svakog pojedinačnog prirodnog dobra. Razradu ovog prostornog plana planovima nižeg reda i za sve radove na prostorima ovih prirodnih dobara obavezno je i naknadno obezbediti posebne detaljne uslove Zavoda za zaštitu prirode Srbije.

Rešenjem o prethodnoj zaštiti "Suve planine" ("Službeni glasnik RS", broj 47/02) štiti se područje prirodnog dobra Suva planina i spomenik prirode "Krupačko vrelo".

Osim posebnih mera zaštite za zaštićena prirodna dobra, opšta mera zaštite je i obaveza da se bez odlaganja obavesti organizacija za zaštitu prirode ukoliko se na trasama infrastrukturnih sistema naiđe na prirodno dobro koje je geološko-paleontološkog ili mineralološkog porekla i da se prirodno dobro ne ošteti ili uništi.

**Tabela 4. Bilans površina zaštićenih prirodnih dobara**

Naziv područja	Ukupna površina (ha)	%	
1. Područje PPIK	99.841	100	
1.1. Zaštićena prirodna dobra	24.341,053	24,379	100
1.1.1. Park prirode "Sićevečka klisura"	7.700	7,712	31,84
1.1.2. Park prirode "Stara planina"	3.260	3,265	13,393
1.1.3. Specijalni rezervat prirode "Jelašnička klisura"	115,73	0,116	0,475
1.1.4. Suva planina	13.264	13,285	54,492
1.1.5. Spomenik prirode "Krupačko vrelo"	1,33	0,0013	0,006

## **2.6. Zaštita biljnog i životinjskog sveta**

Površine pod izmenjenom vegetacijom, obuhvataju putni i pružni pojas (prijas nasipa i useka, kanali) koji se nakon izgradnje ozelenjava. One se štite pre svega odvođenjem atmosferskih voda sa kolovoza i trupa pruge u zabarene depresije sa prirodnim vodom.

Obavezno je utvrđivanje "ekoloških koridora" (prolaza za faunu), optimalnog razmaka oko 2 km, iznad ili ispod trupa autoputa i pruge na deonicama autoputa i pruge, a posebno na deonicama pored Kameničkog Visa i preko Suve planine.

U zone prelaza i prolaza treba ugraditi mere zaštite od buke, podići remize, obezbediti mrežu zelenih koridora - puteva faune i povezati remize sa zelenim masivima.

Utvrđivanje ekoloških koridora uradiće se razradom Prostornog plana na nivou regulacionog plana.

## **2.7. Zaštita pejzaža**

Negativni vizuelni efekti se umanjuju:

- adekvatnim ozelenjavanjem nasipa i konstrukcija autohtonim vrstama;
- uklapanjem useka i nasipa u prirodni oblik terena;
- preoblikovanjem terena narušenog morfološkog lika u skladu sa pejzažom;
- ponovnim uspostavljanjem trajnog biljnog pokrivača na svim mestima na kojima su prestale aktivnosti koje prate građenje;
- kompozicionim rešenjem zelenih masiva na ulazima i izlazima iz tunela;
- formiranjem novih pojaseva zaštitnog zelenila sa rasporedom zelenih masiva, koji će smanjiti uticaj jednoličnosti trase, naizmeničnim otvaranjem i zatvaranjem vizura prema okolnom predelu.

Zaštitu pejzaža posebno izvršiti na delu koridora autoputa od Jelašnice do Crvene Reke i od Bele Palanke do Pirota.

## **2.8. Zaštita od akcidenata**

Mere zaštite od akcidenata definisane su posebnim programima, u odnosu na propisan metod procene opasnosti od vrste zagađivača koji sadrže mere za otklanjanje posledice akcidenata.

Rizik od akumulacija "Čiflik" i "Sopot", smanjiće se sistematskom kontrolom vodozahvatnih objekata i brana i blagovremenom intervencijom u slučaju zarušavanja brana i havarijskog pražnjenja akumulacija.

Neophodno je uraditi studiju rizika sa utvrđivanjem kota mogućih poplavnih talasa i zaštite prirodnih i materijalnih dobara u slučaju akcidenata.

## **2.9. Zaštita nepokretnih kulturnih dobara**

Na području Prostornog plana nalazi se 79 nepokretnih kulturnih dobara (u daljem tekstu: NKD), od čega je utvrđeno (proglašenjem i upisom u registar), zaštićeno i kategorisano je osam NKD i to četiri kulturna dobra od velikog značaja i četiri kulturna dobra. Kulturnih dobara od izuzetnog značaja nema.

Dobra koja uživaju prethodnu zaštitu su ostala, evidentirana dobra (71 dobro) za koja će se vrednovati spomenična svojstva, predlog za utvrđivanje za kulturno dobro i kategorizaciju pripremiti i proglašenje izvršiti u I etapi realizacije Prostornog plana.

U delu koridora na području grada Niša su spomenici kulture u Sićevu Sv. Bogorodica - manastir i arheološka nalazišta u Humu Velika čuka - praistorijsko naselje.

U delu koridora na području opštine Bela Palanka je arheološko nalazište u Beloj Palanci Remesiana.

U delu koridora na području opštine Pirot je spomenik kulture u Pirotu Momčilov grad.

Kulturna dobra od velikog značaja se nalaze u gradskim (Niš) i opštinskim centrima (Bela Palanka, Pirot, Dimitrovgrad) i njihova zaštita već je ugrađena u prostorne, generalne i regulacione planove.

Utvrđuju se sledeće osnovne mere zaštite NKD na području infrastrukturnog koridora:

- pre izgradnje pojedinačnih infrastrukturnih sistema mora se obezbediti stručna opservacija terena od strane nadležne službe zaštite kulturnih dobara;
- pri projektovanju i izgradnji pojedinačnih infrastrukturnih sistema, u dogovoru sa nadležnom službom zaštite kulturnih dobara treba se što je moguće više udaljiti od NKD. Ako se pri izgradnji pojedinačnih infrastrukturnih sistema ne mogu zaobići postojeća NKD mora se prethodno istražiti lokalitet (kod nekropola i manjih praiistorijskih naseobina) i posle završenih istraživanja, pod određenim uslovima, predati lokacija;
- do utvrđivanja mera tehničke zaštite postojećih NKD i njihove okoline ne smeju se vršiti aktivnosti izgradnje i uređenja prostora bez prethodne saglasnosti nadležne službe zaštite kulturnih dobara;
- pri izgradnji pojedinačnih infrastrukturnih sistema mora se obezbediti prisustvo nadležnih stručnjaka koji će vršiti nadzor i dokumentovati eventualne nalaze;
- ako se pri izvođenju zemljanih radova naiđe na arheološka nalazišta ili predmete, izvođač radova je dužan da, bez odlaganja, prekine radove i obavesti nadležnu službu zaštite spomenika kulture i preduzme mere da se nalaz ne uništi ili ošteti, da se sačuva na mestu i u položaju u kom je otkriven;
- pri izgradnji i eksploataciji prostora, zaštita, prezentacija i uključivanje u turističku ponudu kulturnih dobara od velikog značaja, moraju se u svemu vršiti prema važećim prostornim, generalnim i regulacionim planovima.

## **2.10. Zaštita od elementarnih nepogoda i ratnih razaranja**

Koncept zaštite od elementarnih nepogoda i ratnih razaranja ugrađen je u planska rešenja Prostornog plana koja obuhvataju organizaciju, namenu i korišćenje prostora, planiranje mreže saobraćajne, vodoprivredne i elektroenergetske infrastrukture i primenu opštih principa, mera i normativa zaštite od elementarnih nepogoda i ratnih razaranja.

Zaštita od elementarnih nepogoda ostvaruje se sanacijom i uređenjem infrastrukturnih pojaseva, podizanjem vatrozaštitnih i snegobranih pojaseva celom dužinom ugroženih trasa i sprovođenjem bioinženjerskih mera na zemljištu podložnom eroziji.

Posebne mere zaštite od ratnih razaranja utvrđene su posebnim aneksom "Obrana i zaštita područja infrastrukturnog koridora Niš - granica Bugarske od ratnih razaranja" koji je sastavni deo Prostornog plana.

## **VIII. PRAVILA ZA UREĐENJE I KORIŠĆENJE PROSTORA**

### **1. Pravila za utvrđivanje potrebnog prostora za izgradnju infrastrukturnih sistema**

#### **1.1. Saobraćajna infrastruktura**

Potreban prostor rezerviše se primenom sledećih parametara:

- autoput: prosečna širina pojasa - 70,0 m;
- površine pratećih objekata na autoputu:
  - petlja - cca 5,0 ha;
  - motel sa benzinskom pumpom, parkingom, restoranom, auto kampom - do 20 ha
  - stanica za kerozin - 0,5 ha
  - odmorište sa parkingom (RA20-50, TA10-16, BUS 5-10) - 3,0 - 5,0 ha
  - benzinska stanica - cca 1,5 ha
  - naplatna stanica - 1,5 - 5,0 ha
  - baza za održavanje puta - 1,5 - 3,0 ha
- duž deonice autoputa Trupale - Prosek obezbeđuje se prostor za izgradnju severne i južne gradske saobraćajnice (sa obe strane autoputa) do pogodnog mesta za ukrštanje,
- atarski putevi duž ograde autoputa gradiće se ukoliko se pogodno mesto ukrštanja postojeće trase atarskog puta sa autoputem pomera više od 500 m od postojećeg ukrštaja,
- železnička pruga:
  - širina pružnog pojasa - cca 35,0 m
  - površina stanice (prosečno) - cca 1,5 ha

Površina glavnih železničkih stanica u Nišu, Pirotu i Dimitrovgradu dimenzionisaće se po posebnom programu.

- optički kablovi: širina pojasa - cca 2,0 m

## **1.2. Energetska infrastruktura**

Za izgradnju dalekovoda obezbeđuje se zemljište za radni prostor širine:

DV 400 kV - 60 m

DV 110 kV - 30 m

DV 2x110 kV - 40 m

Po izgradnji zadržava se imovinski status na zemljištu sem za stubna mesta gde zemljište pripada vlasniku dalekovoda. Veličina zemljišta za stubna mesta zavisi od tipa i namena stuba i naponskog nivoa.

U vreme normalnog pogona dalekovodi se štite užim koridorima, a za održavanje i otklanjanje havarija obezbeđuje se radni prostor širine kao pri izgradnji.

Za izgradnju i korišćenje trafostanica potreban kompleks je tipiziran i iznosi:

TS 400/xkV - min 250 m x 250 m

TS 110/xkV - min 50 m x 80 m

Za izgradnju magistralnog gasovoda (gasovod visokog pritiska), obezbeđuje se zemljište za radni pojas širine 16,0 m, koji se koristi u postupku izgradnje. Po izgradnji gasovoda zemljište zadržava postojeći imovinski status, a širina pojasa gasovoda iznosi 5,0 m.

Za potrebe izgradnje glavnih razdelnih čvorova (GRČ "Niš" i GRČ "Knjaževac") potrebno je obezbediti prostor dimenzija 100,0 x 75,0 metara. Za potrebe izgradnje glavnih merno-regulacionih stanica (GMRS) potrebno je obezbediti prostor dimenzija 50,0 x 80,0 metara.

## **1.3. Vodoprivredna infrastruktura**

Potreban prostor se utvrđuje primenom pravila da se:

- polaganje magistralnih cevovoda vrši u pojasu širine od 1,5 - 3,0 m zavisno od prečnika cevovoda;
- izgradnja otvorenih kanala za dovod vode iz akumulacije "Sopot" do hidroelektrane "Crnoklište" i iz akumulacije "Čiflik" do hidroelektrane "Bela Palanka" vrši se u pojasu širine od 11,0 - 25,0 m u zavisnosti od geometrijskih karakteristika poprečnog preseka kanala.

## **2. Pravila za vođenje trase, formiranje čvorišta, stanica i drugih objekata**

### **2.1. Saobraćajna infrastruktura**

### **2.1.1. Autoput**

Saobraćajna povezanost područja kroz koje prolazi autoput mora biti najmanje na istom nivou kao i pre izgradnje uz odgovarajuću racionalnost rešenja i zaštitu prostora.

Za vođenje trase, formiranje čvorišta i stanica utvrđuju se sledeća pravila koja će se primenjevati u razradi planskih rešenja na nivou regulacionog plana:

- na delovima trase autoputa gde se javlja denivelacija levog i desnog kolovoza širina razdelnog pojasa je promenljiva;
- odstojanje saobraćajnih petlji je oko 20 km, osim u gradskom području gde je rastojanje uslovljeno položajem primarnih gradskih saobraćajnica i tokovima saobraćaja;
- u definisanju denivelisanih ukrštaja, uz prvenstveno uvažavanje zahteva očekivanog saobraćaja, vodiće se računa i o ravnomernoj zastupljenosti ovih ukrštaja po katastarskim opštinama preko kojih prolazi autoput;
- svi lokalni putevi, po pravilu, zadržavaju postojeću trasu, a obezbeđuje im se denivelisan ukrštaj sa autoputem;
- rastojanje susednih ukrštanja nije veće od 4 km.

### **2.1.2. Železnička pruga**

Saobraćajna povezanost područja kroz koje prolazi trasa pruge za vozove velikih brzina mora biti najmanje na istom nivou kao i pre izgradnje uz odgovarajuću racionalnost rešenja i zaštitu prostora. Za osposobljavanje pruge za saobraćaj vozova velikih brzina i u uslovima odvijanja mešovitog saobraćaja potrebno je da:

- pruga na celoj dužini bude dvokolosečna, elektrificirana i opremljena savremenim signalno - sigurnosnim postrojenjima;
- pruga ispuni uslove ATS sporazuma o najvažnijim magistralnim prugama Evrope u pogledu brzine vožnje, nagiba nivelete, dužine preticajnih koloseka, dužine perona, osovinskih opterećenja, gabarita, denivelacije putnih prelaza i sl.;
- ulivanje saobraćaja na prugu i odlivanje saobraćaja sa pruge u priključnim stanicama bude bez presecanja puteva vožnje u nivou;
- preko stanica i industrijskih koloseka budu povezane postojeće i planirane industrijske zone;
- pri utvrđivanju trase pruge vodiće se računa o zaštiti nepokretnih kulturnih dobara i zaštiti prirode i zaštiti životne sredine;

- na pruži će se zadržati sve dosadašnje stanice koje imaju opravdanost u ekonomskom i funkcionalnom pogledu uz obaveznu rekonstrukciju i modernizaciju.

### **3. Pravila za međusobno usaglašavanje infrastrukturnih sistema**

#### **3.1. Saobraćajna infrastruktura**

Osnovno pravilo u međusobnom usaglašavanju infrastrukturnih sistema odnosi se na njihovo trasiranje i paralelno vođenje kroz zajednički koridor uz obavezno uvažavanje pravila funkcionisanja i zaštite svakog pojedinačnog sistema sa što racionalnijim pristupom u korišćenju zemljišta u koridoru i to:

- telekomunikacioni kablovi (optički, koaksijalni) kod paralelnog polaganja sa saobraćajnicama i železničkom prugom moraju se polagati izvan zemljišnog pojasa puta ili pruge, ili izuzetno na spoljnoj ivici putnog pojasa, a kod paralelnog polaganja telekomunikacionih kablova sa vodovodnom i kanalizacionom mrežom, kablovskom elektroenergetskom mrežom minimalno horizontalno rastojanje ne sme biti manje od 1,0 metara;
- telegrafске i telefonske vazdušne i kablovske linije i vodovi niskog napona mogu da se postavljaju i u zaštitnom pojasu uz saglasnost pravnog lica koje upravlja autoputem;
- instalacije i vodovi koji su položeni uz prugu moraju biti van pružnog pojasa tj. moraju biti udaljeni najmanje 6 m od osovine poslednjeg koloseka u naseljima ili 8,0 m na otvorenoj pruži;
- za vodove u pružnom pojasu potrebne su posebne mere zaštite.

#### **3.2. Energetska infrastruktura i odnos prema ostalim sistemima u infrastrukturnom koridoru**

Približavanje i paralelno vođenje dalekovoda sa drugim objektima infrastrukture vrši se pod sledećim uslovima:

- udaljenost bilo kog dela stuba od ivice autoputa je najmanje 40,0 m. Pri paralelnom vođenju dužem od 5,0 km udaljenost je najmanje 100,0 m, a na brdovitom i šumovitim predelima može se smanjiti na 40,0 m;
- udaljenost bilo kog dela stuba, od ograde pruge za vozove velikih brzina je najmanje 25,0 m i od najbliže šine pruga za normalan transport najmanje 15,0 m;
- udaljenost TT kablova od stubova dalekovoda iznosi najmanje: za 110 kV - 10,0 m; 220 kV - 15,0 m; 400 kV - 25,0 m;
- horizontalna udaljenost između najbližih provodnika dalekovoda i TT voda je najmanje jednaka visini stubova uvećana za 3,0 m i uz pojačanu mehaničku i



električnu sigurnost iznosi za: 400 kV - 5,5 m; 220 kV - 4,0 m i 110 kV - 3,0 m.

### **3.3. Vodoprivredna infrastruktura**

Položaj trase infrastrukturnih sistema (autoput, pruga, gasovod, optički kabl) biće van zone neposredne i uže zaštite podzemnih i površinskih izvorišta vodosnabdevanja. Tamo gde to nije moguće, zaštita izvorišta obezbediće se posebnim projektom zaštite i kontinualne kontrole kvaliteta voda.

Minimalno horizontalno rastojanje trase cevovoda pri paralelnom vođenju trase u odnosu na trasu optičkog i koaksijalnog kabla i trasu gasovoda iznosi 1,0 m mereno od spoljnih ivica rovova, 1,5 m od nožice nasipa i 2,0 m od spoljnih ivica drumskog i železničkog zemljišta.

Sve aktivnosti na usaglašavanju infrastrukturnih sistema sa vodoprivrednom infrastrukturom obavljaće se uz saglasnost i kontrolu nadležnih organa za poslove vodoprivrede.

## **4. Pravila za ukrštanje infrastrukturnih sistema**

Na području Prostornog plana pojavljuje se šest zona višestrukog ukrštanja infrastrukturnih sistema i to na sledećim lokalitetima: Jelašnica (oko km 21+000), Crvena Reka (oko km 40+700), Klenje (oko km 51+000), Čiflik (oko km 54+600), Crnoklište (oko km 66,000), Dimitrovgrad (oko km 98,000). Na ovim mestima javljaju se zone konflikata koji se rešavaju regulacionim planovima.

### **4.1. Saobraćajna infrastruktura**

Ukrštanje pruge i autoputa sa ostalim infrastrukturnim sistemima kao što su vodovod, električne, TT, toplovodne, gasne i dr. instalacije kao i otvoreni vodotokovi najpovoljnije je pod pravim uglom. Sve nadzemne vodove treba rekonstruisati i provesti ispod pruge i puta.

Ukrštanje infrastrukturnih sistema odvijće se primenom sledećih pravila:

- ukrštanje autoputa ili železničke pruge sa magistralnim i regionalnim putevima rešavaju se denivelisano i to na samom mestu ukrštanja;
- ukrštanje autoputa ili železničke pruge sa lokalnim putevima izvešće se grupisanjem i izgradnjom paralelnih veza ali ne duže od 2,0 km od mesta ukrštanja, odnosno 2,5 km od železničke pruge za vozove velikih brzina;
- na deonici "Pirot - Sukovo" svi ukrštaji rešavaju se denivelisanim objektima u trupu autoputa ili železničke pruge tj. samo izgradnjom podvožnjaka;
- na izgrađenim deonicama autoputa E-80 (Trupale - Komren i Komren - Prosek) zadržavaju se svi izgrađeni ukrštaji.

## **4.2. Energetska infrastruktura**

Ukrštanje dalekovoda sa drugim objektima infrastrukture vrši se pod sledećim uslovima:

- ugao ukrštanja sa autoputem i magistralnim putem je  $30^{\circ}$  i više, a sa regionalnim  $20^{\circ}$  i više, sa visinom najnižeg provodnika pod najnepovoljnijim uslovima od najmanje 7,0 m;
- ugao ukrštanja sa železničkom prugom je  $45^{\circ}$  i više, sa visinom najnižeg provodnika pod najnepovoljnijim uslovima od 12,0 m;
- ugao ukrštanja sa TT vodovima je najmanje  $45^{\circ}$  i međusobnog odstojanja najbližih vodova od 3,0 m, 4,0 m i 5,5 m za napone 110 kV, 220 kV i 400 kV.

Ukrštanje gasovoda sa saobraćajnicama, vodotocima i drugim infrastrukturnim mrežama treba izvesti pod uglom od  $60^{\circ}$  i  $90^{\circ}$ . Kod ukrštanja gasovoda sa železničkom prugom ugao manji od  $60^{\circ}$  nije dozvoljen.

## **4.3. Telekomunikaciona infrastruktura**

Ukrštanje telekomunikacionih kablova sa saobraćajnicama i železničkom prugom treba izvesti pod uglom od  $90^{\circ}$ .

Ukrštanje telekomunikacionih kablova sa visokonaponskim elektroenergetskim vodovima, vodovodnom i kanizacionom mrežom poželjno je vršiti pod uglom od  $90^{\circ}$ , ali minimalni ugao ukrštanja može iznositi  $45^{\circ}$  van naseljenih mesta i  $30^{\circ}$  u naseljenom mestu. Telekomunikacioni kablovi se polažu iznad elektroenergetskih kablovskih vodova, vodovodne i kanizacione mreže na minimalnom odstojanju od 0,3 m.

## **4.4. Vodoprivredna infrastruktura**

Na mestu ukrštanja planiranih trasa autoputa i pruge sa izgrađenim vodovodnim ili kanizacionim cevovodom, potrebno je predvideti odgovarajuću zaštitu cevovoda od uticaja statičkog i dinamičkog opterećenja konstrukcije autoputa i pruge.

Sva ukrštanja planiranih infrastrukturnih sistema autoput, pruga, optički kabl i gasovod sa vodotocima u prirodnom ili uređenom stanju, potrebno je organizovati na način kojim se neće poremetiti osnovna namena i funkcija vodotoka.

Objekte lokalnog karaktera, kao što su mostovi i propusti treba dimenzionisati na velike vode verovatnoće pojave jednom u sto godina. Na mestu ukrštanja, zaštitu obala i korita od erozije potrebno je obezbediti obaloutvrdama 3,0 m uzvodno i nizvodno od mesta ukrštanja uz odvodnjavanje u zoni mosta.

Položaj trase površinskog ili podzemnog linijskog vodnog objekta potrebno je predvideti po pravilu van vodnog zemljišta, a na mestima ukrštanja sa vodotokom, ukrštaj od približno  $90^{\circ}$ , pod uslovom da se podzemni linijski objekti na mestu ukrštanja obezbeđuju mostom za veći vodotok ili zaštitnim cevima ispod dna (regulisanog ili neregulisanog) manjeg vodotoka.

Kontrolisano prikupljanje i evakuacija atmosferskih voda duž trupa autoputa i pruge i njihovo odvođenje organizovati putem rigola i propusta u najbliži odvodnik (vodotok, retencioni prostor, jaruga).

Za projektovanje i realizaciju svih magistralnih sistema i njihovih ukrštanja sa vodotocima, odnosno vodoprivrednim objektima moraju se obezbediti vodoprivredni uslovi za projektovanje, saglasnost na projekat i potvrda po izgradnji od ministarstva nadležnog za poslove poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede.

## **5. Pravila za utvrđivanje zona zaštite magistralnih infrastrukturnih sistema i režim korišćenja prostora u njima**

Utvrđuju se sledeće zone zaštite magistralnih infrastrukturnih sistema:

- 1) uža zona zaštite - prostor širine 60 m levo i desno od putnog zemljišta kod autoputa, 100 m levo i desno od pružnog pojasa, 60 m levo i desno od trase gasovoda i 4 m levo i desno od trase optičkih kablova;
- 2) šira zona zaštite - prostor širine od 255 m levo i desno od užeg pojasa zaštite autoputa, 100 m levo i desno od užeg pojasa zaštite pruge, 130 m levo i desno od užeg pojasa zaštite gasovoda i 25 m levo i desno od trase dalekovoda.

Uspostavlja se sledeći režim korišćenja prostora u zonama zaštite:

- režim strogo kontrolisanog korišćenja prostora u užoj zoni zaštite pri kojem se mogu obavljati samo one aktivnosti koje su u funkciji infrastrukturnog sistema;
- režim kontrolisanog prostora u široj zoni zaštite pri kojem se mogu obavljati aktivnosti koje nisu u sukobu sa funkcionisanjem infrastrukturnih sistema.

Zone zaštite izvorišta i vodnih objekata, režim organizacije, uređenja i korišćenja prostora ustanovljavaju se kao:

- šira zona zaštite (zona sanitarnog osmatranja);
- uža zona zaštite (zona ograničenja);
- zona neposredne zaštite (zona strogog režima).

U pojasu šire zone zaštite dozvoljeno je slobodno korišćenje zemljišta, uz izuzetne mere ograničenja koje propisuju nadležni organi zdravstvene službe.

U pojasu uže zone zaštite zabranjuje se kopanje kanala i izvođenje zemljanih radova, probijanje gornjeg (zaštitnog) sloja zemljišta, odnosno kopanje šljunka, peska, gline i sl. Ne dozvoljava se građenje uređaja za uklanjanje otpadnih materija (kanalizacija, septičke jame, đubrišta), ne sme se gajiti stoka niti đubriti zemljište ili obavljati bilo kakva delatnost koja bi mogla zagaditi vodonosni sloj i izmeniti kvalitet vode u objektu za snabdevanje vode koji se napaja podzemnom vodom.

Pojas zone neposredne zaštite služi isključivo za potrebe vodovoda te se u njemu ne dozvoljavaju druge aktivnosti.

## **IX. PRIMENA I SPROVOĐENJE PROSTORNOG PLANA**

### **1. Uvodni deo**

Ciljevi i planska rešenja Prostornog plana sprovode se:

- ugrađivanjem u planove i programe društveno-ekonomskog razvoja grada Niš, opština Bela Palanka, Pirot i Dimitrovgrad i programe aktivnosti javnih preduzeća i posebne programe koji se odnose na obnovu, uređenje i zaštitu prostora infrastrukturnog koridora;
- razradom planskih rešenja izradom planova detaljne regulacije;
- neposrednom primenom pojedinih mera, smernica i rešenja utvrđenih Prostornim planom;
- istraživačko - razvojnim i informatičkim aktivnostima koje su u funkciji ostvarivanja Prostornog plana;
- odgovarajućom institucionalnom organizacijom;
- permanentnom kontrolom nad korišćenjem prostora.

### **2. Smernice za sprovođenje Prostornog plana**

#### **2.1. Usaglašavanje i izbor konačne trase autoputa E-80 na deonici Bela Palanka - Pirot**

Po usvajanju Prostornog plana potrebno je uraditi odgovarajuću tehničku dokumentaciju na osnovu koje će se izabrati optimalno plansko rešenje (prva dolinska varijanta) i na taj način definisati konačna trasa autoputa E-80, na deonici Bela Palanka - Pirot.

#### **2.2. Usaglašavanje postojećih urbanističkih planova**

Po donošenju Prostornog plana i izboru optimalnog planskog rešenja i konačne trase autoputa E-80, na deonici Bela Palanka - Pirot, za obuhvaćena građevinska područja naselja primenjivaće se samo oni urbanistički planovi čija rešenja nisu u suprotnosti sa postavkama Prostornog plana.

Usaglašavanje ostalih urbanističkih planova sa rešenjima, pravilima i smernicama Prostornog plana izvršiće nadležni gradski/opštinski organi do 2011. godine za Generalni plan Niša, Dimitrovgrada, Pirota i Bele Palanke.

Usaglašavanje ostalih važećih urbanističkih planova izvršiće nadležni gradski i opštinski organi u skladu sa dinamikom izgradnje pojedinih infrastrukturnih sistema.

### **2.3. Usklađivanje programa i utvrđivanje drugih mera na sprovođenju Prostornog plana**

Nadležni republički organi za poslove poljoprivrede, šumarstva, vodoprivrede, energetike, telekomunikacija, zaštite životne sredine i nadležna javna preduzeća, kao i javna preduzeća i druge organizacije koje se bave delatnostima od opšteg interesa ugradiće planska rešenja Prostornog plana u osnove zaštite, korišćenja i uređenja poljoprivrednog zemljišta, opšte i posebne osnove gazdovanja šumama, vodoprivredne osnove, lovne osnove i dr. u roku od pet godina od donošenja Prostornog plana.

Nadležna javna preduzeća i druge organizacije za puteve, železnicu, energetiku, telekomunikacije uskladiće svoje srednjoročne i godišnje programe sa planskim rešenjima i etapama realizacije Prostornog plana. Nadležne službe zaštite prirode i spomenika kulture ugradiće u svoje srednjoročne i godišnje programe rada. Stručne poslove na zaštiti prirodnih vrednosti i nepokretnih kulturnih dobara i aktivnosti na rekognosciranju i zaštiti ovih vrednosti, u skladu sa rešenjima, smernicama i etapama realizacije Prostornog plana. Nadležni organi grada Niša i opština Bela Palanka, Pirot i Dimitrovgrad uskladiće srednjoročne i godišnje programe uređivanja građevinskog zemljišta sa rešenjima, smernicama i etapama sprovođenja Prostornog plana.

Nadležne službe grada Niša i opština Bela Palanka, Pirot i Dimitrovgrad obezbediće:

- pojačani nadzor nad korišćenjem prostora rezervisanog za infrastrukturne sisteme i objekte do privođenja prostora planiranoj nameni,
- permanentno praćenje i periodično izveštavanje o aktivnostima i problemima u sprovođenju planskih rešenja i smernica utvrđenih Prostornim planom.

Posebna organizacija nadležna za poslove geodezije programiraće ažuriranje i digitalizaciju topografskih karata u razmeri 1:50000 za područje obuhvaćeno ovim Prostornim planom i to listova: Aleksinac 3 (532-3); Aleksinac 4 (532-4); Niš 1 (582-1); Niš 2 (582-2); Niš 3 (582-3); Niš 4 (582-4); Leskovac 1 (632-1); Leskovac 2 (632-2); Bela Palanka 1 (583-1); Bela Palanka 2 (583-2); Bela Palanka 3 (583-3); Bela Palanka 4 (583-4); Vlasotince 1 (633-1); Vlasotince 2 (633-2); Pirot 1 (584-1); Pirot 2 (584-2); Pirot 3 (584-3); Pirot 4 (584-4); Breznik 1 (634-1); Breznik 2 (634-2).

### **2.4. Etape realizacije infrastrukturnih koridora**

Predviđena dinamika realizacije magistralnih infrastrukturnih sistema na području Prostornog plana obuhvata:

1) autoput E-80:

I etapa: deonica Komren - Prosek;

II etapa: deonica Prosek - Bela Palanka;

II etapa: deonica Pirot - Dimitrovgrad;

2) pruga za vozove velikih brzina E-70 i postojeća pruga:

- dinamika izgradnje pruge za vozove velikih brzina utvrdiće se posebnim programom;
- planira se modernizacija i delimična rekonstrukcija građevinske i elektrotehničke infrastrukture na postojećoj jednokolosečnoj pruzi Niš - granica Bugarske;

3) dalekovodi:

- do 2011. godine - DV 2x110 kV "Niš 2 - Niš 1" sa ogrankom za Niš;
- do 2026. godine - DV 400 kV "Niš 2 - Kruševac" i DV 2x110 kV za TS 110/hkV "Dolac" i DV 2x110 kV za TS 110/hkV "Sukovo" realizovaće se sa elektrifikacijom železničke pruge;

4) magistralni gasovod - do 2011. godine deonica GRČ Niš - GRČ Knjaževac;

5) magistralni cevovod regionalnog sistema za vodosnabdevanje - do 2016. godine deonica od HE Pirot do spoja sa postojećim magistralnim cevovodom;

6) postrojenje za prečišćavanje otpadnih voda - do 2016. godine za Niš i Pirot.

### **2.5. Aktivnosti na izmeni i dopuni Prostornog plana i razradi kroz planove detaljne regulacije**

Izmene i dopune Prostornog plana radiće se po verifikaciji:

- generalnog projekta pruge za vozove velikih brzina;
- generalnog projekta železničkog čvora Niš;
- prethodnih studija opravdanosti za brdske varijante autoputa E-80 na deonici Bela Palanka - Pirot.

Razrada planskih rešenja na nivou plana detaljne regulacije vršiće se u skladu sa dinamikom izrade idejnih projekta za te sisteme i to za sledeće deonice: Trupale - Prosek, Prosek - Bela Palanka, Pirot - Dimitrovgrad i po usvajanju konačne trase autoputa E-80 za deonicu od Bele Palanke do Pirota za deonicu Bela Palanka - Pirot.

### **X. KARTE**

Prostorni plan grafički je prikazan na tri referalne karte i na jednoj tematskoj karti u razmeri 1:50.000 koje čine njegov sastavni deo, i to:

**Referalna karta 1. Položaj infrastrukturnih sistema u infrastrukturnom koridoru;**

**Referalna karta 2. Namena prostora;**

**Referalna karta 3. Zaštita prostora;**

Prostorni plan sadrži i **Tematsku kartu "Saobraćajna mreža i objekti"** u razmeri 1:100.000.