Р Е П У Б Л И К А С Р Б И Ј А

ИЗМЕНА И ДОПУНА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА НИШ - ГРАНИЦА БУГАРСКЕ

(„Службени гласник РС”, бр. 96/17)

Београд, октобар 2017. године

1	2	3	4
2.	Безготовинска плаћања преко рачуна у оквиру Управе на основу папирног налога/инструкције	износ на налогу	0,25%, а највише 13.200,00 динара
3.	Накнада за обрачун у RTGS по налозима за плаћање у временским терминима		
	– од 9,00 до 14,00 часова	налог	30,00 динара
	– од 14,00 до 16,30 часова	налог	72,00 динара
	– после 16,30 часова	налог	144,00 динара
4.	Накнада за обрачун у КЛИРИНГУ:		
	– обрачунате у првом циклусу	налог	3,60 динара
	– обрачунате у другом циклусу	налог	4,20 динара
	– обрачунате у трећем циклусу	налог	5,40 динара
5.	Уплате и исплате у готовом новцу:		
	А) уплате	износ уплате	0,50%
	Б) исплате	износ исплате	0,90%
6.	Обрачун, распоред и пренос јавних прихода корисницима тих прихода	налог	37,00 динара
7.	Препис налога платног промета	налог	28,00 динара
8.	Извод о променама и стању рачуна (дневни извод) као и за листинг неизвршених налога	извод по дану	41,00 динара
9.	Извод о променама и стању рачуна (дневни извод) електронским путем	извод по дану	11,00 динара
10.	Извод о променама и стању рачуна (дневни извод) електронским путем за кориснике електронског сервиса платног промета	извод по дану	5,00 динара
11.	Распоред средстава по уговору	налог	Уговорена накнада + трошкови међубанкарског обрачуна
12.	Прикључење у електронски сервис платног промета	електронски уређај за аутентификацију	7.056,00 динара
13.	Издавање других потврда, извода и преписа	потврда, извод	99,00 динара
14.	Издавање података из регистра по захтеву трећих лица	страница	99,00 динара
15.	Реализација чекова по текућим рачунима грађана	износ по спецификацији	0,15%
16.	Пружање информатичких услуга и других услуга у складу са уговором	уговор	Уговорена накнада
17.	Упис и брисање меница и овлашћења	меница, овлашћење	92,00 динара

4004

На основу члана 35. став 2. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14 и 145/14) и члана 42. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС", бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14),

Влада доноси

УРЕДБУ

о изменама и допунама Уредбе о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Бугарске

Члан 1.

У Уредби о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Бугарске („Службени гласник РС", број 86/09), члан 2. мења се и гласи:

„Члан 2.

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора на деловима територија градова Ниша и Пирота и општина Бела Паланка и Димитровград."

Члан 2.

У члану 3. ст. 1, 2. и 3. мењају се и гласе:

„Просторни план састоји се из текстуалног дела, графичких приказа и посебног прилога који се односи на посебне мере уређења и припреме територије за потребе одбране земље са подацима о подручјима и зонама објеката од посебног значаја и интереса за одбрану земље.

Графички прикази (референдалне карте) израђени у размери 1: 100 000 су:

1) Референдална карта број 1: „Посебна намена простора";

2) Референдална карта број 2: „Мрежа насеља и инфраструктурни системи";

3) Референдална карта број 3: „Природни ресурси, заштита животне средине и природних и културних добара";

4) Референдална карта број 4: „Карта спровођења".

Графичке приказе из става 2. овог члана, израђене у девет примерака, својим потписом оверава овлашћено лице органа који је донео плански документ."

Члан 3.

Чланови 4, 5, 6. и 7, мењају се и гласе:

„Члан 4.

Уређење, коришћење и заштита подручја спроводиће се сагласно решењима из Просторног плана.

Члан 5.

Графички прикази из члана 3. став 2. ове уредбе чувају се трајно у Влади (један комплет), Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре (два комплета), Министарству трговине, туризма и телекомуникација (један комплет), у градовима Нишу и Пироту (по један комплет), у општинама Бела Паланка и Димитровград (по један комплет) и у Јавном предузећу „Путеви Србије" (један комплет).

Аналитичко-документациона основа планског документа израђује се у два примерка и трајно се чува у министарству надлежном за послове просторног планирања.

Члан 6.

Просторни план је доступан заинтересованим лицима, у електронском облику, преко Централног регистра планских докумената, који води орган надлежан за послове државног премера и катастра.

Члан 7.

Усклађивање важећих планских докумената, планова и програма развоја и техничке документације са решењима, правилима и смерницама Просторног плана извршиће се на начин утврђен Просторним планом."

Члан 4.

У Просторном плану подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Бугарске, у текстуалном делу, глава II. ОБУХВАТ И ГРАНИЦЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА, мења се и гласи:

„II. ОБУХВАТ И ГРАНИЦЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Просторни план обухвата делове територија градова Ниша и Пирота и општина Бела Паланка и Димитровград.

На територији града Ниша обухвата следеће катастарске општине: Чамурлија, Паљина, Рујник, Доњи Матејевац II, Кнез Село, Манастир, Просек, Раутово, Чукљеник, Куновица, Сићево, Островица, Равни До, Банцарево и делове катастарских општина: Радикина Бара, Јелашница, Паси Пољана, Ниш „Бубањ", Ново Село, Медошевац, Поповац, Трупале, Доњи Комрен, Ниш „Црвени крст", Ниш „Ћеле кула", Ниш „Пантелеј", Хум, Бреница, Каменица, Доњи Матејевац I, Горњи Матејевац, Доња Врежина, Брзи Брод, Суви До, Прва Кутина, Нишка Бања, Горња Врежина и Малча.

На територији општине Бела Паланка, обухвата следеће катастарске општине: Градиште I, Градиште II, Црнче, Долац, Крупац, Ланиште, Лесковик, Тамњаница, Вета, Топоница, Врандол, Дражево, Моклиште, Црвени Брег, Глоговац, Црвена Река, Шпај, Вргудинац, Ново Село, Мокра, Ореовац, Кременица, Клисура, Теловац, Чифлик, Сињац, Трешњанци, Љубатовица, Клење, Букуровац Дол, Дол, Бела Паланка (варош) и Бела Паланка – ван варош.

На територији града Пирота, обухвата следеће катастарске општине: Враниште, Црноклиште, Црвенчево, Куманово, Темска, Сопот, Нишор, Градашница, Бериловац, Извор, Басара, Станичење, Мали Суводол, Велики Суводол, Гњилан, Понор, Блато, Костур, Барје Чифлик, Расница, Пирот (град), Пирот (ван варош), Пољска Ржана, Трњана, Петровац, Држина, Велики Јовановац, Мали Јовановац, Велико Село, Крупац, Градиште, Чиниглавци, Милојковац, Обреновац, Срећковац, Суково и Војнеговац.

На територији општине Димитровград, обухвата следеће катастарске општине: Паскашија, Гојин Дол, Жељуша, Лукавица, Градиње, Бачево и Димитровград.

Просторни план нарочито обухвата:

1) коридор аутопута Е-80, деоница Ниш – граница Бугарске, укупне дужине око 105,4 km и ширине од 200 m до 700 m (по 100 m, односно 350 m од осе коридора аутопута) обухвата трасу са заштитним појасевима (непосредним заштитним појасом – са трасом, петљама, денивелисаним укрштањима и пратећим функционалним садржајима путног саобраћаја, објектима за потребе корисника у саобраћају, заштитним зеленилом и др., и ширим заштитним појасом);

2) постојеће и планиране коридоре других магистралних инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја, и то: железничке пруге, гасоводе, далеководе, оптичке каблове и водну и водопривредну инфраструктуру.

Просторни план ће дефинисати: пратећи алтернативни путни правац аутопута Е-80 (без наплате путарине); зону утицаја коридора аутопута – простор између коридора, то јест ширих заштитних појасева појединих магистралних инфраструктурних система, који су у физичкој и функционалној вези са коридором аутопута (најближа насеља, туристички простори и сл.).

Укупна површина Просторног плана је око 1150,65 km^2."

У глави III. ЗНАЧАЈ И ФУНКЦИЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА, одељак 1. Значај и функција аутопута Е-80 и одељак 2. Значај и функција железничке пруге за возове великих брзина Е-70, мењају се и гласе:

„1. Значај и функција аутопута Е-80

Путни правац Е-80 Ниш – граница Бугарске има веома значајну саобраћајну функцију у Републици Србији (ДП бр. IA–A4) (M1.12), као и у мрежи Е путева средње и југоисточне Европе. Функционално представља крак основног магистралног пута (ДП бр. IA–A1) (M-1), који се пружа у правцу Бугарске и Републике Турске односно земаља Блиског и Средњег Истока, а саобраћајно-стратешки се поклапа са правцем трансевропског (ТЕМ) пута и краком „Ц" Паневропског мултимодалног коридора „10". Као саставни део оптималне путне везе између европске и азијске путне мреже има велики значај у комуницирању Европе са Блиским Истоком преко територије Републике Србије и у повезивању земаља западно европског и алпског подручја са земљама на југоистоку Европе и подручју Азије.

Преко мреже ТЕМ путева који се пружају територијом Републике Србије, пут Е-80 повезује се са:

– западном Европом преко путног правца Е-75 Ниш–Београд–Суботица;

– Републиком Грчком, преко путног правца Е-75 Ниш – граница Републике Македоније;

– средњом и западном Србијом преко путног правца Е-761 у долини Западне Мораве;

– са Црном Гором преко ауто-пута Е-80 Ниш – Приштина – Косовска Митровица – Рожаје;

– са источном Европом преко путног правца Е-70 Београд – Панчево – граница Румуније;

– са Јадраном, путним правцем Е-763 Београд – Јужни Јадран.

Функција ауто-пута Е-80 Ниш – граница Бугарске је прихватање планираних и очекиваних саобраћајних токова и подстицање развоја подручја у зони утицаја планираног аутопута, што подразумева:

– обезбеђење услова за реализацију саобраћајних система великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова;

– обезбеђење економичнијег, ефикаснијег и безбеднијег транспорта;

– непосредни подстицај за привредни развој подручја и обезбеђивање већег степена функционалне интегрисаности;

– подизање тзв. „степена инвестиционе привлачности" окружења (побољшања „регионалног профила"), у првом реду за развој активности и функција којима ће се валоризовати погодности положаја у инфраструктурном коридору.

2. Значај и функција железничке пруге Е-70

Железничке пруге у коридору „10" повезаће Републику Србију са свим деловима Европе, као и са Блиским и Далеким истоком. Крацима коридора „10", у којима је и железничка пруга Е-70, омогућиће се регулисање железничког саобраћаја и повезивање великих градова Европе са градовима Републике Србије, двоколосечним пругама високих перформанси за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт са пројектованим брзинама од 160 km/h, а где је то могуће и брзинама до 220 km/h.

На основу плана развоја железничке мреже Европе и потребе развоја железничког саобраћаја у Републици Србији утврђено је да пруге високих перформанси представљају надградњу на систем двоколосечних пруга стандардних брзина. Ове пруге уклапају се у мрежу пруга високих перформанси Европе.

Железничка пруга високих перформанси Е-70 Ниш – граница Бугарске, дефинисана Законом о Просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС", број 88/10) од 2010. до 2020. године, повезује се са планираним пругама високих перформанси (Е-85) Суботица – Београд – Ниш – граница Републике Македоније, (Е-66) Београд – Панчево – граница Румуније и Београд – Шид – граница Републике Хрватске.

Функција железничких пруга високих перформанси јесте да испуни захтеве ефикасности, безбедности и економичности транспорта путника и робе побољшањем конкурентске оспособљености железничког у односу на друге видове саобраћаја.

Од стратешког је значаја решавање нишког железничког чвора и измештање железничке пруге из центра града, што подразумева изградњу северне обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка – Просек у новом коридору са циљем стварања услова на овој деоници за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе."

Одељак 4. Значај и функција магистралног гасовода, мења се и гласи:

„4. Значај и функција магистралног гасовода

У инфраструктурном коридору Ниш – граница Бугарске, Ниш, својим положајем у мрежи планираних магистралних гасовода, има изузетан значај као „чвориште из кога се рачвају гасоводи за све правце јужне и источне Србије.

Магистрални гасоводи МГ-09 „Појате–Ниш" и МГ-10 „Ниш–Димитровград" који се спајају у изграђеном ГРЧ-у „Ниш" омогућавају двострано снабдевање гасом (из правца Мађарске и из правца Бугарске) територије Републике Србије.

Магистрални гасовод МГ-10 Ниш – Димитровград представљаће интегрални део магистралне гасоводне мреже Републике Србије и има стратешки значај за развој система гасификације јужног и југоисточног дела Србије. Изградња овог дела гасовода има за циљ да обезбеди наставак развоја гасификације на територији општина Нишавског и Пиротског управног округа, пре свих градова Ниш и Пирот и општина Бела Паланка и Димитровград. Развој гасификације омогућава и ствара предуслове за економски развој, отварање нових радних места као и побољшање квалитета животне средине, уз могућност смањења разлика између развијенијих и мање развијених делова територије Републике Србије, којима припадају општине на истоку и југоистоку Србије.

Изградњом овог дела магистралног гасовода високог притиска (притиска до 55 bar) створиће се услови за даљи развој гасификације на територији источне и југоисточне Србије. Поред изградње гасовода планира се и изградња главних мерно регулационих станица (ГМРС) и примопредајних станица (ППС) које ће уз магистрални гасовод представљати основу система развоја и дистрибуције природног гаса (ППС „Трупале", ГМРС „Ниш 2"; ГРЧ „Књажевац", од кога се планира траса гасовода МГ-12; БС „Нишка Бања", БС (блок станица) „Црвена Река", ГМРС „Бела Паланка", за снабдевање гасом општине Бела Паланка; БС „Кременица"; ГМРС „Пирот" (са БС), са које ће се гасом снабдевати потрошачи на подручју града Пирота; ГМРС „Димитровград", са које ће се гасом снабдевати потрошачи на територији општине Димитровград; примопредајна станица (ППС) „Градиње", која се налази у непосредној близини државне границе Републике Србије и Бугарске.

Највећи планирани потрошачи природног гаса у делу конзумног подручја магистралног гасовода МГ 10 су подручја градова Ниша и Пирота и општина Бела Паланка и Димитровград.

Регионални значај развоја система гасификације огледа се у сигурном, редовном, квалитетном и поузданом снабдевању енергијом и енергентима потрошача на југу Србије, као и стварању услова за поуздан и безбедан рад и одрживи развој енергетских система. Ово ће омогућити усклађивање рада и развоја енергетских производних система са потребама сектора потрошње енергије, као и рационализацију потрошње свих видова енергије.

Коришћење природног гаса као енергента у индустрији и у широкој потрошњи има за циљ и да се смањи потрошња електричне енергије и на тај начин ослободе одређени инсталисани капацитети у електропостројењима за потребе нових потрошача."

У глави III. ЗНАЧАЈ И ФУНКЦИЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА, после одељка 6. Значај и функција водопривредних система додаје се одељак „7. Значај и функција продуктовода", који гласи:

„7. Значај и функција продуктовода

Продуктовод представља систем цевовода за транспорт течних деривата нафте – моторних горива (моторних бензина и дизела).

Цевоводни транспорт нафтних деривата има низ предности у односу на конвенционални начин транспорта камионским транспортом у цистернама или железничким – вагонима цистернама. Предност цевоводног система транспорта се пре свега огледа у: (а) ефикаснијем и економичнијем начину транспорта; (б) безбеднијем и еколошки прихватљивијем начину транспорта; (в) смањењу трошкова за гориво и одржавању путне и железничке инфраструктуре; (г) смањењу саобраћајних оптерећења; (д) подстицању конкурентности произвођача и снабдевача; као и (ђ) увођењу савремених технологија у управљању токовима нафтних деривата.

Цевоводним транспортом нафтних деривата омогућиће се: (а) увођење савременог транспорта деривата; (б) смањење транспортних тарифа у односу на друге видове транспорта, повећање запослености (у току изградње и у току експлоатације); (в) стварање нове друштвене вредности и ефикасности повећањем друштвене нето садашње вредности и друштвене интерне стопе рентабилности; (г) виши степен еколошке безбедности уз већу ефикасност и поузданост транспорта.

Изградња продуктовода кроз Републику Србију конципира се као једноцевни и двоцевни систем за транспорт моторних горива којим би било повезано седам планираних припадајућих терминала са управљачко-дистрибутивним центрима. Терминали представљају чворна места на којима се врши мерна регулација, складиштење, дистрибуција и др. функције неопходне за несметан, поуздан и безбедан транспорт нафтних деривата.

Изградњом и радом система продуктовода, планира се да се пре свега опскрби домаће тржиште нафтних деривата, а у перспективи и инострана тржишта.

Визија је да се поред снабдевања домаћег тржишта, када се створе услови, преузме и снабдевање пограничних подручја суседних земаља, а у перспективи да се размотри могућност повезивања са системима продуктовода у Мађарској, Румунији, Бугарској и другим земљама. У том смислу терминал у Сомбору би био оријентисан на снабдевање тржишта у Републици Хрватској и Мађарској, терминал у Јагодини за тржиште у Републици Српској (БиХ), док би терминал и Нишу био усмерен ка тржиштима у Бугарској и Републици Македонији. До изградње терминала у Приштини, у гравитацији терминала у Нишу је подручје АП Косово и Метохија.

Саставне делове продуктовода представљају и пумпне станице, блок станице, разводни колектори, мерно-регулациона опрема, системи катодне заштите, телекомуникациона мрежа за потребе система даљинског надзора и друга одговарајућа постројења и уређаји. Цевоводи продуктовода углавном транспортују течне нафтне деривате у једном смеру 333 дана у години.

Укупни капацитет продуктовода кроз Републику Србију планиран је на нивоу од сса 4,3 мил. тона моторних горива годишње (1,6 мил. тона за моторни бензин и 2,7 мил. тона за дизел гориво), од чега је око 3,37 мил. тона намењено за пласман на домаће тржиште (1,12 мил. тона бензина и 2,25 мил. тона дизел горива) а 0,96 мил. тона (по 0,48 мил. тона бензина и дизел горива) за пласман земљама у окружењу."

У глави IV. ЦИЉЕВИ И ОСНОВНЕ ПОСТАВКЕ РАЗВОЈА ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА, одељак 2. Посебни циљеви, пододељак 2.2. Саобраћај и везе, мења се и гласи:

„2.2. Саобраћај и везе

Циљеви развоја саобраћаја базирају се на компаративним предностима саобраћајно-стратешког положаја Републике Србије и подручја Просторног плана на раскрсници коридора међународних саобраћајних праваца Е-75 и Е-80, који повезују земље Европе са земљама Блиског истока и Северне Африке, а то су:

– изградња аутопута – (ДП IA–A4; (M1.12)) Ниш – Пирот – Димитровград – државна граница са Бугарском (гранични прелаз Градина), (међународног саобраћајног правца Е-80), као крака „Ц" Ниш – Софија – Истанбул мултимодалног коридора „10";

– укључивање региона у међународне токове саобраћаја;

– модернизација, унапређење и развој мреже државних и општинских путева;

– изградња обилазница на магистралним правцима око Ниша, Пирота и Димитровграда;

– реконструкција, изградња и модернизација постојећих пруга коридора „10", Е-85: Београд–Ниш, Е-85: Ниш – Прешево – граница Републике Македоније, Е-70: Ниш – Димитровград – граница Бугарске, у двоколосечне пруге високих перформанси за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт са пројектованим брзинама од 160 km/h, а где је то могуће и брзинама до 220 km/h, представљаће дугорочну визију;

– изградња железничке обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка – Просек у новом коридору, при чему се у првој фази гради као једноколосечна пруга;

– реконструкција и модернизација постојеће једноколосечне железничке пруге са опремањем пруге стабилним постројењима електричне вуче на деоници од Сићева до Димитровграда – државна граница (Драгоман);

– изградња другог колосека на деоници Ниш путничка – Просек у новом коридору, са циљем стварања услова на овој деоници за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе;

– изградња двоколосечне железничке пруге високе перформансе на деоници Просек–Долац у новом коридору, са тунелским вођењем кроз масив Сићевачке клисуре;

– реконструкција железничких капацитета у зони Просека и Долца, са циљем стварања услова за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 (Ниш – Димитровград – граница Бугарске), као и железнице у постојећем коридору једноколосечне железничке пруге на деоници Нишка Бања – Просек – Долац;"

– изградња робно-транспортних центара и укључење у систем европских робно-транспортних центара;

– полагање оптичких каблова и укључење региона у међународни телекомуникациони систем;

– развој кабловске телевизије и мобилне телефоније."

У глави V. ОРГАНИЗАЦИЈА И НАМЕНА ПРОСТОРА, после пододељка 2.1.3. Водно и остало земљиште, додаје се пододељак „2.1.4. Геолошки ресурси", који гласи:

„2.1.4. Геолошки ресурси

На простору предметног просторног плана, Министарство рударства и енергетике, Сектор за геологију и рударство је одобрило извођење геолошких истраживања минералних ресурса, и то: нафте и гаса, јужно од Саве и Дунава; локалитет Копајска река – Планиница, сировина Cu, Ag; локалитет Доња–Студена, сировина Cu, Ag; локалитет Бабин Кал, сировина Au; и локалитет Пирот, сировина Cu, Ag.

На основу службене евиденције катастра експлоатационих поља које се води у Министарству рударства и енергетике утврђено је да постоје следећа експлоатациона поља: Фабрика хемијских производа Поморавље; лежиште Островица – Сићевачка клисура, сировина кречњак; лежиште Долац, сировина кречњак; лежиште Долац II код Беле Паланке, сировина кречњак; лежиште Бабин Кал, сировина кречњак као ТГК; лежиште Кале – Мали Врх, сировина кречњак; лежиште Китка – Северни ревир, сировина кречњак; лежиште Китка – Јужни ревир, сировина кречњак; Рудник мрког угља Јелашница, лежиште Јама Јелашница, сировина мрки угаљ.

Истражене су и оверене резерве следећих минералних сировина: локалитет Островица, сировина кречњак; локалитет Долац, сировина кречњак; локалитет Долац II, сировина кречњак ТГК; локалитет Бабин Кал – Душиловик, сировина кречњак ТГК; локалитет Мала Рудина – Мртвине рудно тело 2, сировина лапоровита стена; локалитет Кале, сировина кречњак; локалитет Мали Врх, сировина кречњак; локалитет Бериловац, сировина шљунак и песак; локалитет Китка код Пирота, сировина кречњак; локалитет Тепош, сировина мермер; локалитет Виштин камен, сировина кречњак ТГК."

У глави VI. РАЗМЕШТАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ, одељак 1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система, пододељци: 1.1. Положај коридора аутопута Е-80 Ниш – граница Бугарске и 1.2. Положај коридора пруге за возове великих брзина Е-70, мењају се и гласе:

„1. Положај коридора магистралних инфраструктурних система

1.1. Положај коридора аутопута Е-80 Ниш – граница Бугарске

Коридор ауто-пута Е-80 (ДП IA–A4; (M1.12)), дужине око 105.4 km почиње на његовом укрштању са коридором ауто-пута Е-75 (ДП IA–A1; (M-1)) (на стационажи ауто-пута Е-75 km 435+007; односно на стационажи аутопута Е-80 km 000+000) северозападно од Ниша, на петљи „Трупале", код истоименог насеља, а завршава се на граници са Бугарском (на стационажи km 105+405,96). Ширина коридора износи од 200 до 700 m. Обухвата аутопутно земљиште (појас аутопута) ширине око 70 m са обостраним заштитним појасом и појасом контролисане изградње укупне ширине 130 m, односно 630 m.

У односу на морфолошке карактеристике и изграђеност простора, као и у односу на постојећу саобраћајну мрежу, коридор аутопута Е-80 (ДП IA–A4; (M1.12)), деоница Ниш – граница Бугарске има следећи положај и техничке карактеристике по деоницама:

1) Трупале–Просек (km 000+000 – km 17+462.63) – изграђена деоница аутопута пружа се на обе обале долине реке Нишаве у дужини од 17,46 km, са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са четири саобраћајне траке, две зауставне траке и разделним појасом. Пролази северним ободом града Ниша, пресеца формиране стамбене зоне и радну зону „Север" са Робно-транспортним центром „Ниш", насеља Комрен, Пантелеј и Горњу Врежину раздвајајући их од градског језгра и већ формираних комуникација. Ова деоница је на благо нагнутом терену са јако повољним елементима ситуационог и нивелационог пружања. На овој деоници налазе се петље: „Трупале", „Комрен", „Центар I", „Матејевац" и „Малча", укрштај са ДП IБ-35; (P-274) и више укрштаја са градским улицама и локалним путевима као и са мањим речним токовима;

2) Просек – Црвена река (km 17+462.63 – km 39+987.46) – деоница је са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са четири саобраћајне траке, две зауставне траке и разделним појасом. На деловима трасе у успону пре и после тунела Банцарево, предвиђено је проширење попречног профила увођењем траке за спора возила. Ова деоница се састоји из два дела (лота) Просек–Банцарево (km 18+125.17 – km 27+550.00), у дужини од 9,4 km и Банцарево – Црвена река (km 27+550.00 – km 40+650.00) у дужини од 13,1 km. На простору иза села Малча, траса аутопута скреће на југоисток, прелази преко градске саобраћајнице, преко постојеће пруге Ниш–Димитровград и реке Нишаве, напушта Сићевачку клисуру, пење се до коте (499 м.н.в.) и тунелом Банцарево од km 28+629 до km 29+347 дужине 718 m пролази испод вододелнице у долину Црвене Реке. По висинској разлици коју савладава терен коридора аутопута би се могао сврстати у брдски до брдско – планински. Деоница Банцарево – Црвена Река на почетку се налази у сливу Куновачке реке, а онда на развођу траса ове деонице прелази у слив реке Драгуше, одакле прелази у долину Црвене Реке. Траса пролази кроз терен у коме се при ископу могу јавити бројне нестабилне косине, због којих се морају радити мере санације и додатне експропријације.

Иза тунела на km 29+450 је Оперативни центар за управљање тунелом Банцарево. На делу где траса аутопута заузима положај постојећег државног пута II Б реда бр. 427 Нишка Бања – Јелашница – Црвена река, предвиђено је његово измештање. На овој деоници аутопута су предвиђене разне врсте објеката (мостови, натпутњаци, потпутњаци, пропусти) за пролаз водотокова, железничке пруге, државних путева и локалних саобраћајница, девијације постојећих саобраћајница, нови атарски путеви за прилаз њивама, регулације водотокова, објекти за провођење атмосферских вода и одвођење до реципијената.

За снабдевање тунела Банцарево електричном енергијом, у складу са условима „ЕПС Дистрибуција" д.о.о. Београд предвиђене су две ТС 10/0.4 kV Тунел Банцарево 1 и ТС 10/0.4 kV Тунел Банцарево 2, испред и иза тунела. За њихово сигурно снабдевање према условима „ЕПС Дистрибуција" д.о.о. Београд потребна је изградња ТС 35/10 kV Банцарево, изградња ДВ 35 kV од ТС 110/35 kV Сврљиг до ТС 35/10 kV Островица, 35 kV вода од ДВ 35 kV Пирот–Ниш (Островица–Долац) до ТС 35/10 kV Банцарево и реконструкција ДВ 35 kV Пирот–Ниш (прикључак за ТС Островица – прикључак за ТС Долац).

3) Црвена река – Чифлик (km 39+987.46 – km 52+653.79) – деоница аутопута је дужине 12,67 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са четири саобраћајне траке, две зауставне траке и разделним појасом. Траса аутопута на овој деоници се пружа речном долином Нишаве у коридору између реке, железничке пруге Ниш–Димитровград и постојећег ДП IIA – 259 (M1.12). На km 47+520 се укршта са ДП IIA-223 (P244a). На самом крају деонице траса аутопута се пружа преко постојећег ДП IIA – 259 (M1.12). На km 46+490 се налази „петља Бела Паланка". На овој деоници аутопута су предвиђене разне врсте објеката (мостови, натпутњаци, потпутњаци, пропусти) за пролаз водотокова, железничке пруге, државних путева и локалних саобраћајница, девијације постојећих саобраћајница, нови атарски путеви за прилаз њивама, регулације водотокова, објекти за провођење атмосферских вода и одвођење до реципијената.

4) Чифлик–Станичење (km 52+653.79 – km 64+726.21) ова деоница аутопута је дужине 11.48 km са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са четири саобраћајне траке, две зауставне траке и разделним појасом. Траса аутопута на овој деоници се пружа преко постојећег ДП IIA – 259 (M1.12) уском, вијугавом речном долином Нишаве. У овом коридору се налази и железничка пруга Ниш–Димитровград. Како је траса на овој деоници у коридору постојећег ДП IIA – 259 (M1.12), предвиђено

је проширење постојећег профила ДП IIA – 259 (M1.12) до ширине од 10,70 m на десној коловозној траци и изградња нове леве коловозне траке.

На овој деоници аутопута су предвиђене разне врсте објеката (мостови, натпутњаци, потпутњаци, пропусти) за пролаз водотокова, железничке пруге, државних путева и локалних саобраћајница, девијације постојећих саобраћајница, нови атарски путеви за прилаз њивама, регулације водотокова, објекти за провођење атмосферских вода и одвођење до реципијената.

5) Станичење – Пирот исток (km 64+800 – km 81+450), дужина ове деонице аутопута износи 16,65 km и она је са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са четири саобраћајне траке, две зауставне траке и разделним појасом. Траса аутопута на овој деоници се пружа у коридору постојећег ДП IIA – 259 (M1.12), на делу трасе он представља паралелни некомерцијални пут, а делом је његова траса измештена. Делом се пружа речном долином Нишаве, а касније се река Нишава укршта са аутопутем и удаљава од њега. Аутопут се око Пирота креће паралелно постојећем магистралном путу, односно постојећој обилазници Пирота. Постојећа обилазница Пирота ДП IIA – 259 (M1.12) остаје са леве стране аутопута и користиће се као паралелни некомерцијални пут.

Северно од аутопута се пружа ДП IIA реда бр. 221 (R121) Књажевац–Пирот–Димитровград. На месту постојеће везе државног пута IIA реда бр. 221 и државног пута IIA реда бр. 259, која је прекинута изградњом ауто-пута, предвиђена је нова веза ова два државна пута код km 66+450 (АП). На деоници се налази: на km 69+743 петља „Пирот – Запад", на km 80+561 петља „Пирот – Исток", два тунела са по две тунелске цеви, тунел „Сопот" дужине 115 m (km 65+865 до km 65+980) и тунел „Сарлах" приближне дужине 477 m (km 72+709 до km 73+186), као и разне врсте објеката (мостови, натпутњаци, потпутњаци, пропусти) за пролаз водотокова, железничке пруге, државних путева и локалних саобраћајница, као и за провођење атмосферских вода. На km 73+400 аутопут се укршта са ДП IБ-39 (M9) Пирот – Бабушница – Власотинце – Лесковац – Лебане – Медвеђа – Приштина – Пећ – државна граница са Црном Гором.

Код петље „Пирот Исток" је база за одржавање наспрам km 80+500 (АП). На овој деоници аутопута су осим наведених објеката предвиђене девијације постојећих саобраћајница, нови атарски путеви за прилаз њивама, регулације водотокова, објекти за провођење атмосферских вода и одвођење до реципијената.

За снабдевање тунела „Сопот" електричном енергијом, према условима „ЕПС Дистрибуција" д.о.о. Београд предвиђена је изградња ТС 10/0.4 kV Сопотска петља – тунел, у путном појасу, а у непосредној близини постојеће ТС 10/0.4 kV Сопотска петља, чији ће водови бити превезани на нову ТС.

За снабдевање тунела „Сарлах" електричном енергијом, према условима „ЕПС Дистрибуција" д.о.о. Београд предвиђена је изградња ТС 10/0.4 kV Тунел „Сарлах" који ће бити лоциран испред тунела „Сарлах", а напајаће се 10 kV водовима из ТС 35/10 kV Индустријски парк и ТС 35/10 kV Пирот 1, као и са стуба ДВ ТС 10/0.4 kV Тунел – ТС 10/0.4 kV ИВК.

6) Пирот исток – Димитровград (km 81+450 – km 95+731), дужина ове деонице аутопута износи 14,29 km и састоји се из два дела (лота) Пирот (исток) – Суково од km 81+450 до km 87+447.73, у дужини од 6 km и Суково–Димитровград од km 87+447.73 до km 95+731.17 у дужини од 8,3 km. Траса аутопута је у коридору постојећег ДП IIA – 259 (M1.12). Пружа се равничарским тереном и претежно је у правцу и са минималним нагибом нивелете. На деоници између Пирота и Димитровграда јавља се више денивелисаних укрштаја са локалним путевима и са ДП IIA – 223 (P-244a). На овој деоници је чеона наплатна рампа Димитровград на km 95+375. Предвиђене су разне врсте објеката (мостови, натпутњаци, потпутњаци, пропусти) за пролаз водотокова, државних путева и локалних саобраћајница, нови атарски путеви за прилаз њивама, регулације водотокова, објекти за провођење атмосферских вода и одвођење до реципијената. У оквиру ове деонице је предвиђено измештање и осигурање путног прелаза преко железничке пруге, локалитет Чиниглавци на km 90+642.

7) Обилазница Димитровград (km 95+647 – km 103+915), дужина ове деонице аутопута износи око 8 km и она је са техничким карактеристикама за брзину кретања возила од 120 km/h са четири саобраћајне траке, две зауставне траке и разделним појасом. Траса аутопута прати ток реке Нишаве до уласка у градско подручје Димитровграда. Затим, обилази Димитровград и приградска насеља са северне стране преко стабилног, неплодног и неизграђеног земљишта, што не ремети постојеће функционисање Димитровграда и његов будући просторни развој. На делу граничног прелаза траса аутопута се уклапа у постојећу саобраћајницу. Положај петље „Димитровград" је западно од градског језгра на km 93+450. На предметној деоници се налазе два тунела: „Пржојна падина" km 95+576 до km 95+948 приближне дужине 0,37 km и „Прогон" од km 96+834 до km 97+865 приближне дужине 1,03 km. Иза излазног потала тунела „Пржојна падина" предвиђен је Оперативни центар „Димитровград" на km 96+215 за управљање тунелима „Прогон", „Пржојна падина", „Сарлах" и „Сопот". На крају деонице је петља „Градина", након које се аутопут уклапа у раније изведену деоницу до границе са Бугарском. На петљи Градина предвиђена је кружна раскрсница којом се кракови петље повезују са постојећим ДП IIA-259 и излазном саобраћајницом са теретног граничног терминала. Осим тунела на овој деоници су и: разне врсте објеката (мостови, натпутњаци, потпутњаци, пропусти) за пролаз железничке пруге, водотокова, државних путева и локалних саобраћајница, нови атарски путеви за прилаз њивама, регулације водотокова, објекти за провођење атмосферских вода и одвођење до реципијената.

1.1.1. План размештаја пратећих садржаја у коридору аутопута Е-80

Основна подела подразумева садржаје којима се обезбеђује функција пута – функционални садржаји и садржаје за задовољење потреба корисника пута – садржаји за потребе корисника. Функционални садржаји директно утичу на укупне експлоатационе услове, а садржаји за потребе корисника, осим тога што посредно доприносе безбедности и удобности вожње, представљају извор додатног прихода за управљача пута и могу бити развојни подстицај за гравитационо подручје пута.

1.1.1.1. Функционални пратећи садржаји

Функционални пратећи садржаји обухватају све службе и објекте чија је основна намена одржавање и мање оправке путних објеката и елемената, као и пратеће сервисне опреме.

Та група пратећих садржаја укључује и службе и/или објекте потребне за контролу и управљање саобраћајем на путу.

Функционални садржаји директно утичу на све битне услове експлоатације путног правца (нпр. брзине возила, проточност, безбедност и сигурност саобраћаја, удобност вожње итд.).

Функционални пратећи садржаји обухватају следеће основне групе:

1) Базе за одржавање путева су комплекси објеката у којима се смештају све службе и опрема за зимско и летње одржавање пута, организују се тако да покрију целовиту путну мрежу.

У коридору аутопута Е-80, деоница Ниш – граница Бугарске предвиђена је база за одржавање пута: Пирот исток на km 80+500; и дата је могућност за реализацију додатних: Вета на km 35+310; и Димитровград на km 95+570, а у односу на морфолошке, климатолошке и хидролошке карактеристике простора и у складу са реалним потребама управљача ЈП „Путеви Србије".

2) Управљање и контрола саобраћаја обухвата службе за надгледање одвијања саобраћаја, управљање саобраћајем и непосредне интервенције у случају поремећаја саобраћаја, организују се такође, да покрију целовиту путну мрежу.

Просторним планом се дефинишу тунелски оперативни центри: „Банцарево" на km 29+450 и тунелски оперативни центар „Димитровград" на km 96+215, као и њихово повезивање на „Регионални центар за управљање у Нишу".

Локације објеката контроле и управљања могу се, у складу са програмом развоја ЈП „Путеви Србије", одредити и у оквиру осталих функционалних садржаја (по потреби и паркиралишта) у коридору аутопута.

3) Наплата путарине обухвата службе и објекте намењене прикупљању, обради и контроли наплате. За обезбеђење затвореног система наплате путарине предвиђена су два чеона наплатна места (ЧНМ): km 17+155 – Малча; km 95+375 – Градина и четири бочна (БНМ): Вета–Глоговац, Бела Паланка, Пирот запад и Пирот

исток, уз напомену да се систем наплате путарине односно статус ЧНМ и БНМ може кориговати у складу са политиком управљача аутопута ЈП „Путеви Србије".

1.1.1.2. Пратећи садржаји за потребе корисника

Пратећи садржаји за потребе корисника пута обухватају све функције и објекте који треба да обезбеде безбедније и комфорније путовање. Утицај тих садржаја на показатеље експлоатације пута је посредан у погледу безбедности, сигурности и удобности у току вожње (нпр. одмор возача), али истовремено ти садржаји отварају могућност остварења директних прихода и могу послужити као подстицај развоја непосредног окружења.

На основу функционалних карактеристика пратећих садржаја за потребе корисника пута могуће је дефинисати следеће функционалне врсте и типове:

1) Паркиралишта која служе за краће задржавање и предах (15 до 30 мин.) било по потреби, било по жељи. Паркинг за путничке аутомобиле раздвојен је од паркинга за теретна возила и аутобусе који се паркирају на истој површини. Паркиралишта се опремају интерним телефоном, санитарним просторијама, водом за пиће, паноима с туристичким информацијама и мањим уређеним површинама за одмор. Тај тип пратећег садржаја могуће је додатно опремити мањим продавницама (нпр. покретне продавнице сезонског воћа) и/или кафеима који раде током најоптерећенијих месеци и то у часовима када је најинтензивнији саобраћај. Надзор и одржавање свих паркиралишта је повремен и спроводи га служба за одржавање пута с тим што је могуће да површине ван коловоза буду уговорна обавеза за купца продавнице и/или кафеа.

Паркиралишта се могу у одређеној мери стандардизовати.

У коридору аутопута Е-80, деоница Ниш – граница Бугарске предвиђено је тринаест паркиралишта (у правцу раста стационаже – седам десно и осам лево) и то на следећим локацијама:

– самостално једнострано смакнуто паркиралиште – лево (km 016+025);

– самостална обострана смакнута паркиралишта – десно и лево (km 020+025);

– самостална обострана смакнута паркиралишта – десно и лево (km 031+770);

– самостална обострана смакнута паркиралишта – десно и лево (km 035+620);

– самостална обострана смакнута паркиралишта – десно и лево (km 055+500);

– самостална обострана смакнута паркиралишта – десно и лево (km 076+000);

– самостално једнострано смакнуто паркиралиште – десно (km 087+830);

– самостално једнострано смакнуто паркиралиште – лево (km 090+145).

2) Одморишта подразумевају дуже задржавање корисника (30 до 90 мин.) и имају раздвојене површине за паркирање путничких возила, аутобуса, теретних возила и ако постоји потреба, туристичких возила. Она садрже све програме паркиралишта као и додатно јавни телефон, осветљење, ресторане, продавнице кафе итд. На одморишту могу бити и пумпе за гориво и ауто-сервиси за мање услуге и оправке. Слободне површине су предвиђене за одмор и краћу рекреацију корисника пута. Надзор и одржавање коловозних површина је задатак службе за одржавање путног правца, док се све остале површине могу уговорно регулисати са закупцима садржаја.

Одморишта се могу у одређеној мери стандардизовати.

У коридору ауто-пута Е-80, деоница Ниш – граница Бугарске предвиђено је девет одморишта (у правцу раста стационаже – три десно и четири лево) и то на следећим локацијама:

– самостална обострана смакнута одморишта – лево и десно „Ниш 1" (km 008+650);

– самостално једнострано смакнуто одмориште – лево „Ниш 2" (km 016+150);

– самостална обострана смакнута одморишта – лево и десно „Бела паланка" (km 046+600);

– самостално једнострано смакнуто одмориште – лево (km 067+500);

– самостално једнострано смакнуто одмориште – десно (km 068+000);

– самостална обострана смакнута одморишта – лево и десно „Пирот" (km 073+840)[1].

3) Услужни центри су целовити мултифункционални пратећи садржаји који првенствено служе за дуже задржавање корисника пута. Они се поред претходно наведених елемената опремају мотелима, кампинг простором за рекреативна возила, пумпама за гориво, сервисима и радионицама. Они су мали и специфично урбанизовани комплекси потпуно комунално опремљени. Интерне саобраћајнице и површине за паркирање се раздвајају по врстама возила (путнички аутомобили, теретна возила, аутобуси), као и по сврси задржавања (нпр. издвојено паркиралиште за мотел). Услужни центри имају велики број запослених и локалне кориснике из ширег подручја аутопута. Приступ услужном центру се обезбеђује директно са путног потеза (деонице) за кориснике аутопута, док се за локалне кориснике обезбеђује приступ возилима са локалне мреже. Паркинг се формира на посебним површинама ослоњеним само на локалну мрежу и пешачко кретање до/од површина услужног центра. Такав концепт је обавезан за услужне центре како се не би мешало даљинско и локално кретање. Услужни центри раде 24 часа дневно током целе године. Надзор и одржавање свих површина услужног центра су стални уз могућу прерасподелу задатака као у случају одморишта.

Услужни центри су увек специфични комплекси под значајним утицајем карактеристика гравитационог подручја и локације. За услужне центре постављају се услови за обавезне и прихватљиве садржаје, као и услови повезивања с путним правцем на који су ослоњени уз рационалну процену колико садржаји треба да се програмирају и обликују према захтевима других корисника, односно корисника из ширег подручја. Основни принцип подразумева да услужни центри првенствено служе корисницима аутопута, па су потребе осталих корисника прихватљиве само у оној мери у којој не угрожавају неопходан квалитет услуге и ниво сигурности.

У коридору аутопута Е-80, деоница Ниш – граница Бугарске предвиђен је један услужни центар „Димитровград–Градина" на km 104+400. Његов положај је непосредно пре држане границе са Бугарском на месту где се сустичу ДП IA–A4, Магистрална једноколосечна железничка пруга број 5: Ниш – Димитровград – државна граница – (Драгоман) и ДП IIA–259. Преко ДП IIA–259 услужни центар „Димитровград–Градина" остварује везу са ширим гравитационим подручјем преко државних путева ДП IIA–221 и ДП IIБ–429.

1.1.2. Електроенергетски водови и постројења за потребе напајања садржаја аутопута

Напајање електричном енергијом садржаја аутопута и путних објеката (тунели, технички оперативни центри, базе за одржавање, наплатне рампе, петље итд.) обезбедиће се прикључењем на постојеће и изградњом нових трансформаторских станица, изградњом далековода разних напонских нивоа као и нисконапонске мреже (изван непосредног коридора аутопута).

1.2. Положај коридора железничке пруге Е-70

Дугорочна визија, положај, реализација и изградња коридора железничке пруге Е-70, представљена је на следећи начин: Коридор двоколосечне електрифициране железничке пруге високе перформансе за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт са пројектованим брзинама од 160 km/h, а где је то могуће и брзинама до 220 km/h (у даљем тексту: коридор железничке пруге Е-70), укупне дужине око 103,68 km, прати коридор (уз мања одступања ради неопходног кориговања радијуса кривина за потребе великих брзина) постојеће Магистралне једноколосечне железничке пруге број 5: Ниш – Димитровград – државна граница – (Драгоман) осим, на деоницама:

– од станице Ниш Путничка до Просека и пруга (Црвени Крст) – одвојна скретница 2 – одвојна скретница 4 – (Ћеле Кула) које егзистирају у оквиру предметног плана, где их замењује нови обилазни крак Магистралне једноколосечне железничке

1 Лево одмориште на овој стационажи се планира у оквиру реконструкције и доградње локације постојеће бензинске станице у складу са техничким условима и сагласностима ЈП „Путеви Србије" и „Коридори Србије" д.о.о. Ова реконструкција по потреби подразумева измештање дела инфраструктуре (транспортне, енергетске, телекомуникационе и комуналне), укључујући и део државног пута.

пруге број 5: Ниш – Димитровград – државна граница – (Драгоман), укупне дужине око 20 km. Полазна тачка обилазне пруге је лоцирана на излазном грлу станице Ниш Ранжирна пруге Ниш Ранжирна – Црвени Крст. Обилазна пруга се уводи у будућу станицу Север без укрштања са постојећом пругом Београд – Младеновац – Лапово – Ниш – Прешево – граница Републике Македоније. Из станице Север се одваја колосек у правцу станице Црвени Крст и крак обилазне пруге у правцу нове станице Пантелеј, из које се даље одваја регионална пруга Црвени крст – Зајечар – Прахово Пристаниште. После станице Пантелеј, траса обилазне пруге води се паралелно са ауто-путем Е-80, коришћењем кривина великих радијуса које дозвољавају брзину до 160 km/h. Траса обилазне пруге иде паралелно са аутопутем све до уклапања у постојећу Магистралну једноколосечну железничку пругу број 5: Ниш – Димитровград – државна граница – (Драгоман) у рејону Просека. Пруге од станице Ниш Путничка до Просека и пруга (Црвени крст) – одвојна скретница 2 – одвојна скретница 4 – (Ћеле Кула) задржавају се за обављање путничког и теретног унутрашњег и међународног железничког саобраћаја до изградње и пуштања у експлоатацију једноколосечне обилазне пруге око Ниша, након чега се укидају;

– од Просека до Долца због техничких ограничења која постоје на овом делу, оштрих кривина на простору Сићевачке клисуре и заштите Парка природе Сићевачка клисура. Брзине кретања возова на постојећој Магистралној једноколосечној железничкој прузи број 5. кроз Сићевачку клисуру су од 70 до 85 km/h. Планирани коридор железничке пруге Е-70 од Просека до Долца пролази кроз масив Сићевачке клисуре са тунелским вођењем трасе све до уклапања у коридор постојеће Магистралне једноколосечне железничке пруге број 5: Ниш – Димитровград – државна граница – (Драгоман) у рејону Долца.

Коначан положај новог коридора пруге високе перформансе Е-80 на деоници Просек–Долац, са тунелским вођењем трасе кроз масив Сићевачке клисуре, биће утврђен по изради и верификацији техничке документације на нивоу Генералног пројекта.

Дугорочна визија и изградња двоколосечне електрифициране железничке пруге високе перформансе за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и комбиновани транспорт са пројектованим брзинама од 160 km/h, а где је то могуће и брзинама до 220 km/h – Железничке пруге Е-70, одвијаће се у три фазе.

У првој фази изградиће се обилазни крак Магистралне једноколосечне железничке пруге број 5: Ниш – Димитровград – државна граница – (Драгоман), око Ниша, укупне дужине око 20 km, након чега ће се извршити електрификација једноколосечне пруге и службених места на целој деоници од Ниша до Димитровграда – државне границе – (Драгоман).

У циљу реализације реконструкције и модернизације предвиђено је следеће:

1) брзине кретања возова су од 70 до 85 km/h (кроз Сићевачку клисуру) због техничких ограничења која постоје на том делу, а до 120 km/h на делу од Станичења до Димитровграда;

2) минимална ширина планума износи 6,60 m;

3) категорија пруге D4, маса по осовини од 22,5 t/os и маса по дужном метру од 8t/m' и товарним профилом UIC-GC;

4) продужење пријемно-отпремних станичних колосека са циљем да се обезбеди корисна дужина до 660 m за саобраћај возова од 120 km/h у свим станицама, а у станицама Островица и Бела Паланка дужина по једног претицајног колосека корисне од 750 m;

5) горњи строј на отвореној прузи, главним пролазним и осталим колосецима су од шина типа 60Е1 на армирано бетонским праговима дужине 2,60 m, са еластичним причврсним прибором;

6) осигурање службених места је са комплетним електронским сигнално сигурносним уређајима. Електронски сигнално-сигурносни уређаји садрже и интерфејсе за ETCS (за LEU – европетље, за LEU – еуробализе и за RBC) који омогућавају накнадно увођење ETCS нивоа 1 или 2, без имена на електронској поставници, већ само уз уградњу додатне спољне опреме (LEU-а за еуробализе и за европетље, европетљи, еуробализа и RBC) и каблова;

7) за путне прелазе који остају у функцији предвиђено је подизање нивоа осигурања аутоматским електронским уређајима са укључним и искључним тачкама и у зависности са излазним сигналима суседних станица;

8) електрификација једноколосечне пруге и службених места железничке пруге Ниш–Димитровград је системом вуче 25 kV/50Hz, са даљинским управљањем. Према до сада израђеној техничкој документацији, предвиђене локације електровучних подстаница (ЕВП-а), вучних елетроенергетских постројења (ПСН – постројење за секционисање код неутралних секција) и постројења за секционисање (ПС) су следеће:

– ПСН Нишка Бања, предвиђен је у km 10+280, са леве стране постојеће пруге, на катастарској парцели број 6093 КО Нишка Бања,

– ПС Долац, предвиђен је у km 31+560, са десне стране постојеће пруге, на катастарској парцели број 2917 КО Долац,

– ЕВП Бела Паланка, у km 41+980, са десне стране постојеће пруге, на деловима кат. парц. бр. 876, 877 и 878 КО Ново Село,

– ПС Чифлик у km 53+440, са десне стране пруге у зони станице Чифлик, на катастарској парцели број 1279 КО Чифлик,

– ПСН Станичење у km 63+935, са леве стране постојеће пруге, на катастарској парцели број 8518 КО Станичење,

– ПС Пирот у km 72+830, са десне стране постојеће пруге, на катастарској парцели број 4443/1 КО Пирот,

– ЕВП Суково у km 87+330, са десне уз постојећу пругу и асфалтни пут, на деловима кат. парц. бр. 8220/1, 857, 890, 891 и 892 КО Суково, град Пирот.

У случају да се укаже потреба за новим локацијама могућа је израда плана детаљне регулације на припадајућим подручјима локалних самоуправа у оквиру коридора.

У првој фази изградње потребно је прикључити и модернизацију и електрификацију деонице Црвени крст – Пантелеј до места повезивања са обилазницом, јер предметна деоница заједно са новим коридором железничке пруге Ниш–Димитровград представља функционалну целину.

У другој фази извршиће се реконструкција и модернизација једноколосечне железничке пруге и изградити и електрифицирати и други колосек од Долца до Димитровграда – државне границе – (Драгоман), како би се на овој деоници створили услови за функционисање двоколосечне електрифициране железничке пруге високе перформансе.

У трећој фази од Просека до Долца изградиће се тунели и остали објекти за двоколосечну електрифицирану железничку пругу високе перформансе, кроз масив Сићевачке клисуре са тунелским вођењем трасе, као и други колосек железничке обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка – Просек у новом коридору. Постојећа деоница од Просека до Долца која пролази кроз Сићевачку клисуру и Парк природе Сићевачка клисура и постојећа деоница Магистралне једноколосечне железничке пруге број 5: Ниш – Димитровград – државна граница – (Драгоман) у зони Просека ка Нишкој Бањи, задржаће се као транспортни коридор, чија ће се намена одредити у будућности. Извршиће се такође, реконструкција железничких капацитета у зони Просека и Долца, са циљем стварања услова за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 (Ниш – Димитровград – граница Бугарске), и транспортне железнице у постојећем коридору једноколосечне железничке пруге на деоници Нишка Бања – Просек – Долац."

Пододељак 1.4. Положај коридора магистралних гасовода, мења се и гласи:

„1.4. Положај коридора магистралних гасовода

Постојећи магистрални гасовод МГ-09 Појате–Ниш улази у подручје плана са северозападне стране и долази до Главног разделног чвора (ГРЧ) „Ниш" и Главне мерно-регулационе станице (ГМРС) „Ниш – 1", у непосредној близини насеља Чамурлија.

Од ГРЧ-а „Ниш" ка југу наставља магистрални гасовод МГ-11 (Ниш–Приштина, односно Лесковац и Врање).

Од главног разделног чвора „Ниш" ка истоку протежу се магистрални гасоводи МГ-10 Ниш–Димитровград и МГ-12 Ниш–Прахово. Коридор ових гасовода је заједнички од ГРЧ-а „Ниш", одакле гасовод пролазећи кроз примопредајну станицу ППС „Трупале", прелази ДП IIA-158 и наставља у правцу североистока прелазећи преко Црвеног брега и Рујничке реке одакле скреће ка југу и пролази између насељених места Горњи Комрен и Хум, наставља

ка југоистоку, прелази Матејевачки пут и долази до ГМРС „Ниш 2". Одатле гасовод прелази Бреничку и Матејевачку реку и наставља ка југоистоку до ГРЧ „Књажевац", одакле се рачва у два крака према Прахову (МГ-12) и Димитровграду (МГ-10).

Одавде се магистрални гасовод (МГ-10) пружа јужно преко ДП IA–A4 (M1.12), а потом скреће ка истоку и иде паралелно са државним путем у дужини од око 5500 m, прелази реку Нишаву и иде даље ка југу, где прелази Студену реку и у правцу југоистока пролази кроз насељено место Јелашница. Настављајући у правцу југоистока, гасовод прелази Сугарчев врх, потоке Смрденац и Моралија одакле иде паралелно са ДП IIБ-427 Нишка Бања – Јелашница – Црвена река до Старог гарења. Одавде се гасовод одваја северно од ДП IIБ-427 до Раскрсја, а потом наставља дуж ДП IIБ–427, пролазећи наизменично са леве и десне стране државног пута. Даље, гасовод скреће ка североистоку и наставља до железничке пруге Е-70, прелази је и пружа се између реке и железничке пруге, а потом прелази реку Нишаву. Одатле гасовод пролази кроз Дражевски брод, прелази поток Криви Дол и реку Нишаву, наставља ка југоистоку, па опет прелази реку Нишаву и улази у ГМРС „Бела Паланка". Одатле гасовод у правцу југоистока и истока прати ток реке Нишаве, а даље скреће ка југу до преласка железничке пруге Е-70, и ДП IA-A4 (M1.12). Одатле гасовод скреће ка северу до насеља Кременица, иде паралелно са ДП IA-A4 (M1.12) преко Мисирковог рога, наставља југоисточно, два пута прелази ДП IA-A4 (M1.12) и наставља ка истоку, прелази поток Стубал и приближава се ДП IA-A4 (M1.12), иде даље до насељеног места Понор и наставља источно. Даље гасовод прелази поток Балван и Маглићку реку, општински пут за насељено место Блато, потом прелази Расничку реку, Безданску реку, поток Рогоз, сече општински пут за Присјан и у правцу североистока и истока наставља у дужини од око 7400 m до ГМРС „Пирот". Од овог објекта гасовод наставља у правцу југоистока у дужини од око 1200 m, укршта се са железничком пругом Е-70 и ДП IA-A4 (M1.12), а потом скреће ка североистоку и иде преко Бачевих ливада. Даље наставља југоисточно и паралелно са железничком пругом Е-70 и ДП IA-A4 (M1.12), а потом прелази реку Јерму. Даље гасовод прелази општински пут ка Градишту, тангира корито реке Нишаве, а затим наставља у правцу југоистока и опет прелази железничку пругу Е-70 и ДП IA-A4 (M1.12). Гасовод потом наставља у истом правцу сече локалне путеве и поток који пролази кроз Срећковац и обилази насељено место Срећковац. Одавде се гасовод укршта са железничком пругом Е-70, ДП IA-A4 (M1.12) и реком Нишавом и наставља ка југоистоку, а потом ка истоку до ГМРС „Димитровград". Одавде се гасовод пружа даље ка југоистоку преко Гладног поља и Кандине баре и долази до ППС „Димитровград" која се налази у непосредној близини државне границе. Крајња тачка је интерконекција гасовода на граници Републике Србије и Бугарске.

Концепција развоја и мере заштите животне средине коридора магистралног гасовода (МГ-10) спроводиће се у складу са Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора магистралног гасовода Ниш– Димитровград са елементима детаљне регулације („Службени гласник РС", број 102/16)."

Одељак 2. План веза инфраструктурних система са окружењем, мења се и гласи:

„2. План веза инфраструктурних система са окружењем

2.1. План веза ауто-пута Е-80 с окружењем

Везе ауто-пута Е-80 с окружењем остваривање се путем петљи и денивелисаних укрштања, применом следећих критеријума:

– успостављањем веза с аутопутем на местима укрштања са државним путевима I реда и саобраћајно најфреквентнијим државним путевима II реда и/или јавним општинским путевима, уз коришћење алтернативних путних праваца;

– успостављањем веза градских и општинских центара у окружењу коридора са аутопутем, по могућству на местима већ постојећих укрштаја са правцима главних градских – насељских саобраћајница;

– успостављањем веза ауто-пута са подручјима значајним за развој туризма, индустрије, робно-транспортних центара и сл.

2.1.1. Петље

На коридору ауто-пута Е-80 од Трупала до границе Бугарске налази се 10 петљи и то:

– петља „Трупале" (km 435+007) (km 0+000) у функцији рачвања аутопута из правца Бугарске (Е-80) на правце према Београду (Е-75) и Републици Македонији (Е-75);

– петља „Ниш север" (km 002+250) преко које се град Ниш (Булевар „12. фебруар") и ДП IIA-158 (Р-214) Алексинац–Ниш укључују на ауто-пут;

– петља „Ниш исток" (km 009+315) налази се на укрштању аутопута са ДП IIБ-426 (Р274) и градском магистралом „булевар Медијана" и представља излаз града Ниша према истоку;

– петља „Малча" (km 016+620) – преко које су повезани ДП IB – 35 (М-25) Зајечар – Ниш са ауто-путем Е-80 и широм саобраћајном мрежом.

– планирана петља „Вета" (km 034+500);

– планирана петља „Бела Паланка" (km 045+730) – преко које су Бела Паланка и околина повезани са аутопутем, ДП IIA-259 (M1.12) Ниш–Димитровград, ДП IIA-223 (Р-244а) Бабушница – Бела Паланка – Сврљиг;

– планирана петља „Пирот запад" (km 069+665) преко које се остварује веза са ДП IБ-39 (М9), ДП IIA-259 (M1.12) Ниш–Димитровград, ДП IIA-221(Р121) и ДП IIБ-428 (Р262);

– планирана петља „Пирот исток" (km 080+617), преко које Пирот остварује везу са ДП IБ-39 (М9), ДП IIA-259 (M1.12) Ниш–Димитровград и ДП IIA-223 (Р244а);

– планирана петља „Димитровград" (km 096+170) која се налази западно од Димитровграда, а непосредно пре укрштања аутопута са реком Нишавом и градским саобраћајницама. У функционалном смислу представља везу аутопута преко градских саобраћајница са ДП IIA-259 (M1.12) Ниш–Димитровград и ДП IIA-221 (Р121) и ДП IIB-429 (Р244);

– планирана петља „Градина" (km 103+675) – веза аутопута са граничним прелазом и са робно-транспортним центром обавља се преко петље „Градина". Преко ове петље се и постојећи пут из Димитровграда укључује на ауто-пут Е-80. Она представља источну везу Димитровграда са ауто-путем Е-80.

2.1.2. Денивелисана укрштања

Денивелисаним укрштањима се обезбеђује квалитетно повезивање и проходност саобраћајне мреже на подручју инфраструктурног коридора изградњом надвожњака или подвожњака, односно објеката изнад или испод ауто-пута Е-80.

Утврђују се следећи посебни критеријуми за размештај денивелисаних укрштања:

– задржавају се постојеће трасе свих државних и јавних општинских путева и њиховог денивелисаног укрштања са аутопутем;

– обезбеђује се денивелисано укрштање за све некатегорисане општинске путеве (атарске путеве – пољски, шумски), с тим да место укрштања може бити померено са трасе атарског пута на дистанци максималне дужине 0,5 km, у ком случају се обезбеђује изградња деонице некатегорисаног општинског пута дуж ограде аутопута до погодног места за укрштање;

– уколико је потребно обезбеђује се бар једно денивелисано укрштање за подручје катастарске општине чију територију пресеца аутопут;

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

– на отвореном простору, по правилу, предност ће имати надвожњаци, а у насељима подвожњаци, док ће остали надземни водови (водопривредни, енергетски и др.) бити проведени испод трасе;

– димензионисањем надвожњака или подвожњака обезбеђује се пролазак свих врста возила (нпр. пољопривредне механизације) за двосмерни саобраћај, тако да минимална висина подвожњака износи 4,5 m, а ширина 6 m;

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

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

Денивелисана укрштања (прелази преко/испод) аутопута су:

Табела 1: Списак укрштаја на аутопуту Е-80, Ниш – граница Бугарске

	ОБЈЕКАТ	стационажа	
1.	надвожњак	2+497.00	
2.	подвожњак	3+306.00	
3.	подвожњак	4+715.00	
4.	подвожњак	7+022.00	
5.	подвожњак	7+868.00	
6.	подвожњак	9+537.00	
7.	надвожњак	14+391.00	
8.	надвожњак	16+944.00	
9.	подвожњак	18+340.00	
10.	подвожњак	19+268.00	
11.	подвожњак	19+940.00	
12.	подвожњак	22+288.00	
13.	подвожњак	25+588.00	
14.	тунел „Банцарево”	27+973.00	28+696.00
15.	подвожњак	34+614.00	
16.	подвожњак	37+535.00	
17.	надвожњак	38+994.00	
18.	подвожњак	40+262.00	
19.	подвожњак	42+055.00	
20.	подвожњак	42+894.00	
21.	подвожњак	43+775.00	
22.	подвожњак	45+200.00	
23.	подвожњак	45+830.00	
24.	подвожњак	46+050.00	
25.	надвожњак	46+855.00	
26.	подвожњак	47+425.00	
27.	надвожњак	49+626.00	
28.	подвожњак	56+345.00	
29.	надвожњак	56+728.00	
30.	подвожњак	59+266.00	
31.	надвожњак	60+109.00	
32.	подвожњак	60+945.00	
33.	подвожњак	61+962.00	
34.	надвожњак	63+080.00	
35.	подвожњак	64+235.00	
36.	надвожњак	65+295.00	
37.	тунел „Сопот”	65+792.00	65+908.00
38.	надвожњак	66+450.00	
39.	надвожњак	69+665.00	
40.	надвожњак	69+987.00	
41.	тунел „Сарлах”	72+640.00	73+127.00
42.	подвожњак	75+410.00	
43.	надвожњак	76+968.00	
44.	надвожњак	77+712.00	
45.	подвожњак	78+912.00	
46.	подвожњак	80+267.00	
47.	подвожњак	80+467.00	
48.	подвожњак	80+780.00	
49.	надвожњак	82+515.00	
50.	надвожњак	84+138.00	
51.	подвожњак	87+562.00	
52.	подвожњак	89+030.00	
53.	надвожњак	89+530.00	
54.	надвожњак	91+588.00	
55.	подвожњак	92+288.00	
56.	подвожњак	93+049.00	
57.	подвожњак	94+046.00	
58.	подвожњак	96+195.00	
59.	подвожњак	97+546.00	
60.	тунел „Пржојна падина”	98+342.00	98+926.00
61.	тунел „Прогон”	99+535.00	100+640.00
62.	подвожњак	101+693.00	
63.	подвожњак	102+502.00	
64.	подвожњак	103+472.00	
65.	надвожњак	104+500.00	

2.1.3. Паралелни алтернативни путни правци

2.1.3.1. Алтернативни путни правци

Основне функције алтернативног путног правца ауто-пута Е-80 су:

– обезбеђење алтернативног путног правца из правца запада према истоку у Инфраструктурном коридору, ради омогућавања обављања дела саобраћаја на овом правцу без наплате путарине;

– пријем саобраћаја са попречних путних праваца и усмеравање на аутопут преко најближих петљи;

– успостављање везе државних путева II реда, општинских путева и фреквентнијих градских саобраћајница, као и задовољење локалних саобраћајних потреба у Инфраструктурном коридору.

Коридор алтернативног путног правца пружаће се паралелно коридору аутопута Е-80 са деоницама са десне и леве стране, чије ће се функционално повезивање остварити преко ДП IIA-259 (M1.12) Ниш–Димитровград односно, његовим деоницама које нису обухваћене планираном трасом аутопута Е-80 и паралелним некомерцијалним путем Бела Паланка – Пирот.

2.1.3.2. Паралелни некомерцијални пут Бела Паланка – Пирот

Паралелни некомерцијални пут је подељен на три деонице.

Почетак прве деонице (km 51+055.33) је на месту где пројектована осовина напушта ДП IIA-259 (M1.12). Након тога паралелни пут пролази испод моста (km 51+255.88) на аутопуту Е-80, затим мостом (km 51+855.72) преко железничке пруге Ниш – Димитровград и реке Нишаве и идући обалом Нишаве се на km 52+700 укључује у коридор локалног пута Клење–Љубатовица–Стража–Црноклиште. До краја деонице (km 55+288.49) траса паралелног пута је положена коридором поменутог локалног пута и удаљена је од аутопута Е-80 до 1,7 km. Хоризонтална геометрија трасе диктирала је рачунску брзину од 60 km/h. Веза са локалном путном мрежом се остварује преко раскрсница и прикључака, а за свако насељено место предвидети бар по једно аутобуско стајалиште. На овој деоници су и: разне врсте објеката (мостови, пропусти) за пролаз железничке пруге, водотокова, локалних саобраћајница, нови атарски путеви за прилаз њивама, регулације водотокова, објекти за провођење атмосферских вода и одвођење до реципијената.

Део паралелног пута на почетку друге деонице води се независно од аутопута, пролазећи изнад села „Селиште”, користећи делимично стари (земљани) пут који је водио до Пирота, до km 56+800.00 када се приближава аутопуту. На km 59+020.00, поново напушта коридор аутопута, долази до села „Црноклиште” прелазећи мостом преко „Петрове” реке, и даље пролазећи испод села. Геометрију трасе је диктирала рачунска брзина од 60 km/h. Највећим делом траса паралелног пута је вођена уз аутопут. Паралелни пут својим трупом належе на пројектовану косину насипа аутопута, тако да поменуте саобраћајнице имају заједнички труп, тампон се одводњава заједничким дренажним системом. Веза са локалном путном мрежом се остварује преко раскрсница и прикључака, а за свако насељено место предвидети бар по једно аутобуско стајалиште. На овој деоници су и: разне врсте објеката (мостови, пропусти) за пролаз водотокова и локалних саобраћајница, нови атарски путеви за прилаз њивама, регулације водотокова, објекти за провођење атмосферских вода и одвођење до реципијената.

Трећа деоница паралелног некомерцијалног пута на почетку прати аутопут са леве стране, а затим испред тунела „Сопот” натпутњаком на km 65+370 (АП) прелази са десне стране аутопута, пролази кроз постојећи тунел „Сопот” и иде све до натпутњака иза петље „Пирот запад” делом по постојећем ДП IIA-259 (M1.12), а делом као нова траса. Натпутњаком на km 70+060 (АП) прелази на леву страну аутопута, све до тунела „Сарлах”, где се повезује на постојећи ДП IIA-259 (M1.12). На месту постојеће везе са државним путем IIA реда бр. 221, која је прекинута изградњом аутопута,

предвиђена је нова веза ова два државна пута код km 66+450 (АП). Геометрију трасе је диктирала рачунска брзина од 60 km/h. Веза са локалном путном мрежом се остварује преко раскрсница и прикључака, а за свако насељено место предвидети бар по једно аутобуско стајалиште. На овој деоници су и: разне врсте објеката (мостови, пропусти) за пролаз водотокова и локалних саобраћајница, нови атарски путеви за прилаз њивама, регулације водотокова, објекти за провођење атмосферских вода и одвођење до реципијената.

2.1.3.3. Паралелне сервисне саобраћајнице

Основне функције паралелних сервисних саобраћајница ауто-пута Е-80 су да:

– на деоницама коридора аутопута обезбеде прилаз грађевинском подручју насеља и градова;

– врше пријем саобраћаја са паралелних сервисних магацинских, трговинско – угоститељских и спортско-рекреативних садржаја поред аутопута и усмеравају их на аутопут.

Положај сервисних саобраћајница утврђиваће се одговарајућим урбанистичким планом за насељено место, односно применом просторног плана јединице локалне самоуправе уз поштовање критеријума прикључења на аутопут на петљама."

У глави VI. РАЗМЕШТАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ, после пододељка 1.6. додаје се пододељак „1.7. Положај коридора продуктовода" који гласи:

„1.7. Положај коридора продуктовода

Положај коридора продуктовода (нафтних деривата) кроз Републику Србију (деоница Панчево–Београд–Смедерево–Јагодина–Ниш) малим делом се налази у инфраструктурном коридору Ниш – граница Бугарске (у дужини од око 5,13 km) и то на подручју града Ниша (КО: Трупале, Поповац, Медошевац, Доњи Комрен и Ниш – Црвени Крст).

Продуктовод се углавном води испод пољопривредног земљишта на прописаном растојању од објеката, водотока, путева, гасовода и железничких пруга. На територији предметног плана, долази из правца северозапада у коридору ауто-пута Е-75: Београд–Ниш, са леве стране аутопута, обилази петљу „Трупале" са североисточне стране, скреће према југоистоку и наставља коридором ауто-пута Е-80: Ниш – граница Бугарске са леве стране аутопута, долази до петље „Ниш север", када прелази на десну страну аутопута. Обилази петљу „Ниш север" са јужне стране, прати коридор аутопута и долази до терминала „Ниш".

Терминал „Ниш" се налази у оквиру комплекса постојећег складишта НИС „Петрола" са анексом непосредно уз комплекс чија је укупна површина са анексом сса 5,03 ha.

На простору комплекса терминала планирају се као обавезни садржаји следећи објекти: постројења и уређаји неопходни за обављање горе наведених функција терминала: резервоари за складиштење моторних горива са танквана, управна зграда, техничко-сервисни објекат (радионица, ватрогасница и др.), трафостаница, портирница, интерне саобраћајнице и платои.

У оквиру анекса непосредно уз комплекс терминала потребно је изградити: чистачко место, филтере, редукциону станицу, систем за прикупљање бензинских пара, пумпну станицу за продуктоводе, мерну станицу за бензине, дизеле и продуктоводе, и постројење за третман зауљених отпадних вода.

Концепција развоја и мере заштите животне средине коридора продуктовода спроводиће се у складу са Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор – Нови Сад – Панчево –Београд – Смедерево – Јагодина – Ниш) („Службени гласник РС", број 19/11)."

У глави VII. ЗАШТИТА ПРОСТОРА, пододељак 2.5. Заштита природних добара, мења се и гласи:

„2.5. Заштита природних добара

Планска решења коридора инфраструктурних система не индикују значајније неповољне утицаје на заштићена природна добра и еколошки значајна подручја, а очекивани утицаји могу се избећи, смањити или надокнадити.

Заштићена природна добра у обухвату предметног плана (или њихови делови) (Природни споменик „Каменички вис 1", Споменик природе „Дуд запис у Медошевцу", Споменик природе „Новоселски брест – запис", Споменик природе „Бели дуд у Нишкој бањи", Парк природе „Сићевачка клисура" – режими заштите II и III степена, Специјални резерват природе „Јелашничка клисура" – режим заштите II степена, Споменик природе „Крупачко врело"– режим заштите II степена, Специјални резерват природе „Сува планина" – режим заштите I и II степена, Парк природе „Стара планина" – режим заштите II и III степена), штите се посебним мерама које су утврђене уредбама које уређују заштиту ових природних добара. За разраду овог просторног плана плановима нижег реда, као и за све радове на просторима ових природних добара обавезно је накнадно обезбедити посебне детаљне услове Завода за заштиту природе Србије и мишљење управљача заштићених природних добара.

У обухвату овог просторног плана налазе се и два добра у поступку заштите („Два стабла храста медунца у Чукљенику" и Специјални резерват природе „Крупачко блато"). Такође, у обухвату се налазе и еколошки значајна подручја и делови Еколошке мреже Србије (делови IPA, IBA, PBA и EMERALD мреже) – „Каменички вис 1", „Сува планина", „Сићевачка клисура", „Јелашничка клисура", „Шљивовички вис", „Стара планина", „Јерма", „Димитровград – Големи врх".

На заштићеном подручју успостављају се следећи режими заштите: 1) I степена, 2) II степена и/или 3) III степена.

Режим заштите I степена – строга заштита, спроводи се на заштићеном подручју или његовом делу са изворним или мало измењеним екосистемима изузетног научног и практичног значаја, којом се омогућавају процеси природне сукцесије и очување станишта и животних заједница у условима дивљине.

Режим заштите I степена:

1) забрањује коришћење природних ресурса и изградњу објеката;

2) ограничава радове и активности на научна истраживања и праћење природних процеса, контролисану посету у образовне, рекреативне и општекултурне сврхе, као и спровођење заштитних, санационих и других неопходних мера у случају пожара, елементарних непогода и удеса, појава биљних и животињских болести и пренамножавања штеточина, уз сагласност министарства надлежног за послове заштите природе.

Режим заштите II степена – активна заштита, спроводи се на заштићеном подручју или његовом делу са делимично измењеним екосистемима великог научног и практичног значаја и посебно вредним пределима и објектима геонаслеђа.

У II степену заштите могу се вршити управљачке интервенције у циљу рестаурације, ревитализације и укупног унапређења заштићеног подручја, без последица по примарне вредности њихових природних станишта, популација, екосистема, обележја предела и објеката геонаслеђа, обављати традиционалне делатности и ограничено користити природни ресурси на одржив и строго контролисан начин.

Режим заштите II степена:

1) забрањује изградњу индустријских, металуршких и рударских објеката, асфалтних база, рафинерија нафте, као и објеката за складиштење и продају деривата нафте и течног нафтног гаса, термоелектрана и ветрогенератора, лука и робно-трговинских центара, аеродрома, услужних складишта, магацина и хладњача, викендица и других породичних објеката за одмор, експлоатацију минералних сировина, тресета и материјала речних корита и језера, преоравање природних травњака, привредни риболов, уношење инвазивних алохтоних врста, изградњу објеката за рециклажу и спаљивање отпада и образовање депонија отпада;

2) ограничава регулацију и преграђивање водотока, формирање водоакумулација, мелиорационе и друге хидротехничке радове, изградњу хидроелектрана, соларних електрана и електрана на био-гас, објеката туристичког смештаја, угоститељства, наутичког туризма и туристичке инфраструктуре и уређење јавних скијалишта, изградњу објеката саобраћајне, енергетске, комуналне и друге инфраструктуре, стамбених и економских објеката пољопривредних газдинстава, традиционално коришћење камена, глине и другог материјала за локалне потребе, изградњу рибњака, објеката за конвенционално гајење домаћих животиња и дивљачи, риболов, лов, сакупљање гљива, дивљих биљних и животињских врста,

газдовање шумама и шумским земљиштем, формирање шумских и пољопривредних монокултура, уношење врста страних за дивљи биљни и животињски свет регије у којој се налази заштићено подручје и примену хемијских средстава.

Режим заштите III степена – проактивна заштита, спроводи се на заштићеном подручју или његовом делу са делимично измењеним и/или измењеним екосистемима, пределима и објектима геонаслеђа од научног и практичног значаја.

У III степену заштите могу се вршити управљачке интервенције у циљу рестаурације, ревитализације и укупног унапређења заштићеног подручја, развој села и унапређење сеоских домаћинстава, уређење објеката културно-историјског наслеђа и традиционалног градитељства, очување традиционалних делатности локалног становништва, селективно и ограничено коришћење природних ресурса и простора уз потребну инфраструктурну и другу изградњу.

Режим заштите III степена:

1) забрањује изградњу рафинерија нафте и објеката хемијске индустрије, металуршких и термоенергетских објеката, складишта нафте, нафтних деривата и природног гаса, уношење инвазивних алохтоних врста и образовање депонија;

2) ограничава изградњу других индустријских и енергетских објеката, асфалтних база, објеката туристичког смештаја и јавних скијалишта, инфраструктурних објеката, складишта индустријске робе и грађевинског материјала, викендица, експлоатацију и примарну прераду минералних сировина, образовање објеката за управљање отпадом, изградњу насеља и ширење њихових грађевинских подручја, лов и риболов, формирање шумских и пољопривредних монокултура, примену хемијских средстава и друге радове и активности који могу имати значајан неповољан утицај на природне и друге вредности заштићеног подручја.

Режим заштитне зоне заштићеног подручја забрањује и ограничава радове и активности за које се (у поступку утврђеним законом и другим прописима) утврди да могу имати значајан неповољан утицај на биолошку разноврсност, вредности геонаслеђа и предела тог заштићеног подручја.

Одређују се следеће мере и препоруке за избегавање, отклањање и умањивање неповољних утицаја изградње инфраструктурних система на природна добра и природне вредности:

– пројектовати и изградити одговарајуће еколошке прелазе сходно Правилнику о специјалним техничко-технолошким решењима која омогућавају несметану и сигурну комуникацију дивљих животиња („Службени гласник РС", број 72/10), а заштитно зеленило формирати тако да осим основне функције (заштита од ветра, буке, ерозије и др.) има и улогу очувања и унапређења карактеристичне слике предела;

– сечу шуме и уклањање појединачних стабала дрвећа, посебно на местима премошћавања река, свести на најнеопходнији минимум;

– уколико се у току радова наиђе на геолошка и палеонтолошка налазишта (фосили, минерали, кристали и др.), која би могла представљати заштићену природну вредност налазач је, сходно члану 99. Закона о заштити природе („Службени гласник РС", бр. 36/09 и 88/10) дужан да о налазу обавести министарство надлежно за послове заштите природе у року од осам дана од проналаска и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе до доласка овлашћеног лица;

– у складу са Законом о процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС", бр. 135/04 и 36/09) и Уредбом о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину (тачка 7. подтач. 1) и 2) („Службени гласник РС", број 114/08) инвеститор је обавезан да у поступку спровођења Просторног плана, изради Студију о процени утицаја изградње и експлоатације планираних инфраструктурних објеката на животну средину. Студија о процени утицаја израђује се на нивоу Идејног пројекта и без сагласности на студију, не може се приступити извођењу радова. У том смислу је, а у складу са чл. 7, 8. и . Закона о заштити природе, обавезно обраћање Заводу за заштиту природе Србије са захтевом за давање детаљнијих услова заштите природе за израду Студије."

У глави VII. ЗАШТИТА ПРОСТОРА после одељка 2.10. додаје се одељак „2.11. Заштита геолошких ресурса", који гласи:

„2.11. Заштита геолошких ресурса

За одрживо и ефективно коришћење познатих (истражених) и потенцијалних (претпостављених или делимично доказаних) минералних ресурса, основни предуслов јесте, израда Дугорочне минералне стратегије и политике Републике Србије, као и реализација више стратешких докумената који се директно или индиректно односе на минералне ресурсе.

Концепција одрживог коришћења минералних сировина овог подручја заснива се на:

– стварању услова за интензивније и комплексније коришћење истраженог и билансираног минералног богатства, у првом реду за доказане резерве угља и више неметала (грађевинско-технички камен, кречњак, пескови и др.), затим руда злата, сребра, бакра и других пратећих елемената;

– стимулисању рударства малих капацитета, односно оптималног коришћења малих лежишта, што је посебно интересантно код злата и квалитетнијег грађевинско-техничког камена;

– разради стратегије размештаја рударских производних капацитета, полазећи од локације рудних лежишта, оптималног избора метода откопавања, потребног простора за одлагалишта свих врста јаловине, евентуална будућа проширења постојећих капацитета;

– санирању деградиране (загађене, девастиране) површине око постојећих рударских објеката (одлагалишта из рударских радова, флотација, топионице и др.) и развоју пројеката који минимално угрожавају животну средину, применом тзв. „зелено инжењерство" и „технологије без или са минимумом отпадака"."

У глави VIII. ПРАВИЛА ЗА УРЕЂЕЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ПРОСТОРА одељак 1. Правила за утврђивање потребног простора за изградњу инфраструктурних система, пододељак 1.1. Саобраћајна инфраструктура, мења се и гласи:

„1. Правила за утврђивање размештаја и потребног простора за изградњу инфраструктурних система

1.1. Саобраћајна инфраструктура

Утврђују се следећи основни критеријуми за размештај пратећих садржаја у коридору аутопута Е-80:

1) размештај пратећих садржаја обезбедиће функционално задовољавање:

– безбедности саобраћаја (неповољним се сматрају локације на самој петљи и у њеној непосредној близини, улазним и излазним крацима петље),

– комфора корисника аутопута и пратећег садржаја (локација не сме да буде место „насилног" успорења на аутопуту,

– основних захтева у погледу садашњих и будућих потреба и могућност фазне реализације пратећих садржаја у зависности од интензитета саобраћаја и неопходних реконструкција;

2) поштовање оптималних функционалних растојања између пратећих садржаја (ритам), уз уважавање постојећег стања, односно стечених обавеза везаних за постојеће објекте који имају грађевинске или употребне дозволе;

3) равномерно распоређивање пратећих садржаја на целој деоници аутопута, тако да свака локална заједница има директне и индиректне користи у смислу запошљавања локалног становништва, прихода од пореза на профит објеката и др.;

4) да на једној локацији може да егзистира само једна доминантна функција са допунским, компатибилним садржајима, са улазном и излазном саобраћајницом на аутопут;

5) одступање од критеријума 2) и 3) и гушћи распоред пратећих садржаја на коридору 10с могућ је код урбаних центара (међународног и регионалног значаја) утврђених Просторним планом Републике Србије (Ниш и Пирот) и на прилазу путним граничним прелазима, који се налазе на коридору 10с (Димитровград–Градина), због веће фреквенције улазног и излазног саобраћаја на аутопуту;

6) рангирање деоница према вероватноћи коришћења пратећих садржаја на основу просечног годишњег дневног саобраћаја и карактеристика гравитационог подручја посматране деонице аутопута (ранг укрштања, годишњи обим и неравномерност улазно-излазног саобраћаја);

7) стационажа одређеног садржаја представља стационажу на средини дужине у односу на уливне и изливне траке аутопута. Стационаже коришћене при изради Просторног плана су оријентационе а прецизније ће бити дефинисане након израде техничке документације, а према потреби и израдом геодетских елабората.

Након завршетка изградње аутопута потребно је израдити пројекат изведеног стања, којим ће се утврдити коначне стационаже, а као почетак узети чвор бр. 148, Петља „Трупале", km 0+000,00. Стационаже које су дате у Просторном плану, оријентационо (са тачношћу +/- 1000 m), до последње деонице, омогућавају усаглашавање са стационажама датим у техничкој документацији.

За изградњу пратећих садржаја у коридору ауто-пута препоручује се поштовање еколошких принципа и критеријума са малим степеном утицаја на животну средину и коришћење обновљивих извора енергије и напредних техника градње које користе сунце и ветар, коришћење локалног грађевинског материјала, уклапање у пејзаж и др.

Утврђују се следећи критеријуми за избор локација функционалних садржаја у коридору ауто-пута Е-80:

1) база за одржавање пута:

– близина насељеног места, могућност опремања комуналном инфраструктуром, еколошка погодност;

– функционално растојање од 50 до 70 km;

– могућност манипулисања возила (петље, наплата путарине);

– површина од 2 до 3 ha,

– петља:

– површина око 5 ha.

– 2) наплатна станица:

– површина око 1,5 до 5 ha.

Утврђују се следећи критеријуми за избор локација садржаја за потребе корисника пута у коридору ауто-пута Е-80:

1) паркиралишта:

– технички захтеви саобраћаја;

– површина од 0,5 до 1,5 ha;

– функционално растојање од 10 до 20 km – обострано и наизменично;

– пожељна је близина насељених места или природног амбијента – пејзажа;

– опремљеност или могућност опремања локације комуналном инфраструктуром.

– 2) одморишта:

– технички захтеви саобраћаја;

– површина од 0,5 до 5 ha;

– функционално растојање од 20 до 40 km – обострано и наизменично;

– пожељна је близина насељених места или природног амбијента – пејзажа;

– опремљеност или могућност опремања локације комуналном инфраструктуром.

– 3) услужног центра:

– технички захтеви саобраћаја;

– површина минимум 5 до 20 и више ha;

– функционално растојање од 80 до 160 km;

– пожељна је близина насељених места или природног амбијента – пејзажа;

– опремљеност или могућност опремања локације комуналном инфраструктуром;

– у зависности од погодности локације, услужни центри ће се градити са обе стране аутопута, ради рационализације пословања и коришћења изграђених капацитета, са међусобном пешачком и/или колско – службеном везом;

– могућност повезивања са државним путевима и јавним општинским путевима;

– садржаји услужног центра могу да буду и изван зоне аутопута повезани са пешачком комуникацијом.

Положај коридора алтернативног путног правца утврђен је применом следећих критеријума: да је у непосредној близини коридора ауто-пута Е-80 и да повезује градске и општинске центре и већа насеља у окружењу коридора.

Атарски путеви дуж ограде ауто-пута градиће се уколико се погодно место укрштања постојеће трасе атарског пута са аутопутем помера више од 500 m од постојећег укрштаја.

Површина железничке станице (просечно) – 1,5 ha, док ће се површине главних железничких станица у Нишу, Пироту и Димитровграду димензионисати по посебном програму."

Одељак 5. Правила за утврђивање зона заштите магистралних инфраструктурних система и режим коришћења простора у њима, мења се и гласи:

„5. Правила за утврђивање зона заштите магистралних инфраструктурних система и режим коришћења простора у њима

5.1. Појаси заштите и режими коришћења и уређења коридора ауто-пута Е-80

Утврђује се коридор аутопута у укупној ширини од 700 m изузев на подручјима: генералних урбанистичких планова градова Ниша и Пирота и планова генералне регулације општина Бела Паланка, Димитровграда и насеља Црвена река општине Бела Паланка, где је ширине око 200 m.

Просторним планом се у коридору аутопута резервише простор оријентационе ширине 70 m за аутопутно земљиште (појас ауто-пута), изузев на подручјима: генералних урбанистичких планова градова Ниша и Пирота и планова генералне регулације општина Бела Паланка, Димитровград и насеља Црвена река општине Бела Паланка, где је ширине око 50 m. Ширина аутопутног земљишта (појас аутопута) утврђује се регулационом разрадом и креће се од 70 m до 150 m, у складу са променом профила државног пута. Регулационом разрадом утврђују се потребне додатне површине за објекте петљи и денивелисаних укрштања, функционалних и пратећих садржаја аутопута. Аутопутно земљиште (појас аутопута) и површине за објекте петљи и денивелисаних укрштања, функционалних садржаја, девијације прекинутих државних путева и локалних саобраћајница, регулације водотокова и одвођења атмосферских вода до реципијената, као и за електроенергетска постројења и стубна места далековода свих напонских нивоа који су у функцији напајања аутопутних објеката утврђују се овим просторним планом за земљиште јавне намене.

Појаси заштите и режими коришћења и уређења коридора аутопута утврђују се на основу чл. 28, 29. и 30. Закона о јавним путевима („Службени гласник РС", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13).

У коридору аутопута утврђују се следећи обострани појасеви/зоне заштите аутопута:

– заштитни појас – ширине 50–75 m од крајње тачке аутопутног земљишта (појаса аутопута) са сваке стране аутопута, који се овим просторним планом утврђује за земљиште остале намене (укупне ширине 100–150 m);

– појас контролисане изградње и заштите животне средине – ширине 200–240 m од крајње тачке заштитног појаса са сваке стране аутопута, који се овим просторним планом утврђује за земљиште остале намене (укупне ширине 400–480 m).

У оквиру аутопутног земљишта (појаса аутопута) и заштитног појаса успоставља се трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање аутопутем код планирања, пројектовања и извођења других грађевинских и земљаних радова и пренамене површина.

Установљава се следећи режим коришћења и уређења простора у коридору аутопута за:

1) аутопутно земљиште (појас ауто-пута) – успоставља се режим забране изградње свих објеката који нису у функцији изградње ауто-пута, функционалних и пратећих садржаја аутопута;

2) заштитни појас – успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се:

– забрањује отварање рудника, каменолома и депонија комуналног и другог отпада,

– дозвољава изградња, односно постављање водовода, канализације и других објеката техничке инфраструктуре по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање ауто-путем,

– не дозвољава изградња нових објеката, изузев објеката који су у функцији изградње трасе и објеката, функционалних и пратећих садржаја аутопута, а простор се ван насеља може користити као шумско и пољопривредно земљиште,

– у оквиру грађевинског подручја насеља, по претходно прибављеним условима и сагласности од стране предузећа надлежног за реализацију и газдовање аутопутем, дозвољава се реконструкција постојећих објеката уколико се техничким решењима обезбеди адекватна заштита од негативних утицаја аутопута (од буке, вибрација и аерозагађења).

3) појас контролисане изградње и заштите животне средине – успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се:

– не дозвољава изградња депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома, кречана, циглана, сточних пијаца, кванташких пијаца и других објеката за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима,

– дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних саобраћајних и техничких инфраструктурних система од националног и регионалног значаја,

– за проширење и реконструкцију постојећих и изградњу планираних производних, складишних, дистрибутивних, услужно-трговинских и других капацитета утврђује обавеза израде процене утицаја на животну средину, којом ће се, поред прописаног садржаја, обухватити и утицаји тих објеката на и од аутопута, с тим да трошкове спровођења свих мера заштите животне средине сносе инвеститори тих објеката.

5.2. Појаси заштите и режими коришћења и уређења железничке инфраструктуре

Просторним планом утврђује се нови коридор двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 на деоници Ниш путничка – Просек у укупној ширини од 200 m, а који истовремено представља укупни заштитни пружни појас. Просторним планом се задржава пружни појас постојеће железничке пруге на деоници Ниш путничка – Просек, као земљиште јавне намене – грађевинско земљиште у јавној својини са постојећом наменом за јавни железнички саобраћај, и то до изградње и пуштања у експлоатацију једноколосечне железничке обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка – Просек у новом коридору. Положај новог коридора пруге високе перформансе Е-70 на деоници Просек–Долац, са тунелским вођењем кроз масив Сићевачке клисуре, биће утврђен по изради и верификацији техничке документације на нивоу Генералног пројекта. Просторним планом задржава се коридор постојеће железничке пруге на деоници Долац – граница Бугарске као земљиште јавне намене – грађевинско земљиште у јавној својини са постојећом наменом за јавни железнички саобраћај, при чему ће се коначна укупна ширина пружног појаса двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 на предметној деоници утврдити по изради и верификацији техничке документације на нивоу Идејног пројекта, као и појаси заштите и режими коришћења и уређења железничке инфраструктуре за потребе реконструкције железничких капацитета у зони Просека и Долца, са циљем стварања услова за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 (Ниш – Димитровград – граница Бугарске), и транспортне железнице у постојећем коридору једноколосечне железничке пруге на деоници Нишка Бања – Просек – Долац.

Просторним планом утврђује се железничко подручје, као земљишни простор на коме се налазе железничка пруга, објекти, постројења и уређаји који непосредно служе за вршење железничког саобраћаја, простор испод мостова и вијадуката, као и простор изнад трасе тунела.

Железничка инфраструктура обухвата: доњи и горњи строј пруге, објекте на прузи, станичне колосеке, телекомуникациона, сигнално-сигурносна, електровучна, електроенергетска и остала постројења и уређаје на прузи, опрему пруге, зграде железничких станица са припадајућим земљиштем и остале објекте на железничким службеним местима који су у функцији организовања и регулисања железничког саобраћаја са земљиштем које служи тим зградама, пружни појас и ваздушни простор изнад пруге у висини од 12 m, односно 14 m код далековода напона преко 220 kV, рачунајући од горње ивице шине. Железничка инфраструктура обухвата и изграђени путни прелаз код укрштања железничке инфраструктуре и пута изведен у истом нивоу са обе стране колосека у ширини од три метра рачунајући од осе колосека, укључујући и простор између колосека када се на путном прелазу налази више колосека.

Коридор железничке инфраструктуре у ширини заштитног пружног појаса (шири појас заштите) од 100 m, рачунајући од осе крајњих колосека са обе стране пруге обухвата:

– инфраструктурни појас (непосредни појас заштите) са обе стране пруге, у ширини од 25 m, мерећи од осе крајњих колосека;

– пружни појас са обе стране пруге, у ширини од 8 m, у насељеном месту 6 m, мерећи од осе крајњих колосека, земљиште испод пруге и ваздушни простор у висини од 14 m. Пружни појас обухвата и земљишни простор службених места (станица, укрсница, стајалишта, распутница, путних прелаза и слично) који обухвата све техничко-технолошке објекте, инсталације и приступно-пожарни пут до најближег јавног пута, простор испод мостова и вијадуката, као и простор изнад трасе тунела.

У пружном и инфраструктурном појасу заштите успоставља се трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране управљача јавне железничке инфраструктуре код планирања, пројектовања и извођења грађевинских и земљаних радова.

Успоставља се следећи режим коришћења и уређења простора у коридору железничке пруге за:

1) Пружни појас забрана изградње свих објеката који нису у функцији железничког саобраћаја;

2) Инфраструктурни појас строго контролисано коришћење простора, којим се:

– не дозвољава изградња депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома, индустрија хемијских и експлозивних производа, канализационих излива и других објеката за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима;

– дозвољава изградња путних објеката, објеката за одводњу атмосферских вода, постављање каблова и електроенергетских нисконапонских водова (за осветљавање), водовода и канализације, електронских ваздушних линија и водова и других сличних објеката и постројења на основу претходно прибављене сагласности од управљача железничке инфраструктуре;

– на грађевинском подручју насеља изузетно може дозволити изградња нових и реконструкција постојећих објеката који нису у функцији железничког саобраћаја на основу претходно прибављене сагласности од управљача железничке инфраструктуре и под условом да је изградња или реконструкција тих објеката предвиђена одговарајућим урбанистичким планом, а локална самоуправа преузима трошкове спровођења прописаних мера њихове заштите.

Заштитни пружни појас контролисано коришћење простора, којим се на удаљености од 50 m од осе крајњег колосека не дозвољава изградња депонија комуналног и другог отпада, рудника, каменолома у којима се користе експлозивна средства, индустрија хемијских и експлозивних производа, постројења и других објеката за која се ограничења утврде у складу са посебним прописима.

5.3. Појаси заштите и режими коришћења и уређења електронске инфраструктуре

Према Правилнику о захтевима за утврђивање заштитног појаса за електронске комуникационе мреже и припадајућих средстава, радио-коридора и заштитне зоне и начину извођења радова приликом изградње објеката („Службени гласник РС", број 16/12), утврђују се коридори за оптичке каблове укупне ширине 5 m, по 2,5 m са обе стране осе цевовода.

У оквиру овог коридора појас оптичког кабла има ширину 1 m.

Дуж појаса оптичког кабла утврђује се заштитни појас ширине 2 m од спољне ивице са обе стране оптичког кабла.

У коридору оптичког кабла – појасу оптичког кабла и заштитном појасу не дозвољава се изградња нових и реконструкција постојећих објеката и подизање трајних засада.

5.4. Појаси заштите и режими коришћења и уређења магистралних гасовода

Планским решењем дефинише се енергетски коридор магистралних и разводних гасовода гасне интерконекције у укупној ширини од 400 m, по 200 m са обе стране осе цевовода. У односу на одредбе Правилника о условима за несметан и безбедан транспорт природног гаса гасоводима притиска већег од 16 bar („Службени гласник РС", бр. 37/13 и 87/15), утврђују се следећи појасеви/зоне заштите:

Појас непосредне заштите који обухвата експлоатациони појас цевовода укупне ширине 15 m (по 7,5 m са обе стране осе цевовода) и зону опасности од експлозије минималне ширине 3 m око објеката који представљају саставни део гасовода. У границама појаса непосредне заштите може се утврдити јавни интерес за потребе извођења, експлоатације и одржавања планираних објеката

и инсталација магистралног гасовода. Коначна траса гасовода и положај објекта који представљају саставни део магистралног гасовода утврђује се у појасу непосредне заштите, а на основу техничке документације на нивоу пројекта за грађевинску дозволу.

Појас уже заштите који се успоставља између појаса непосредне заштите и појаса шире заштите, а обухвата, у највећем делу, појас дуж цевовода укупне ширине 60 m (по 30 m са обе стране осе цевовода) и појас одговарајуће ширине око објеката који представљају саставни део гасовода. Појас уже заштите у највећој мери представља и појас детаљне регулације.

Појас шире заштите, успоставља се између спољне границе појаса уже заштите и границе енергетског коридора.

Појаси заштите успостављају се по завршетку изградње гасовода.

За потребе изградње гасовода може се успоставити радни појас у укупној ширини до 24 m (по 12 m са обе стране осе цевовода).

Успоставља се следећи режим коришћења и уређења простора у енергетском коридору:

У појасу непосредне заштите гасовода могу се градити само објекти који су у функцији гасовода. У појасу гасовода не смеју се изводити радови и друге активности (постављање трансформаторских станица, пумпних станица, подземних и надземних резервоара, сталних камп места, возила за камповање, контејнера, складиштења силиране хране и тешко-транспортујућих материјала, као и постављање ограде са темељом и сл.) изузев пољопривредних радова дубине до 0,5 m без писменог одобрења оператора транспортног система. Забрањено је садити дрвеће и друго растиње чији корени досежу дубину већу од 1 m, односно, за које је потребно да се земљиште обрађује дубље од 0,5 m.

У појасу уже заштите забрањена је изградња објеката и других јавних површина који подразумевају трајни или привремени боравак људи. Постојећа путна и друга инфраструктура се задржава као стечено стање уз могућност усаглашавања/измештања, што се решава кроз пројектну документацију гасовода и уз сарадњу са власником/управљачем предметне инфраструктуре. Изградња нове путне и друге инфраструктуре је могућа, уз обавезујући услов обезбеђења сарадње са управљачем гасовода.

У појасу шире заштите дозвољена је реконструкција, адаптација и санација постојећих објеката, као и изградња путне и друге инфраструктуре. Изградња надземних објеката, инфраструктурних и комуналних система је могућа, уз обавезну процену могуће угрожености.

5.5. Појаси заштите и режими коришћења и уређења електроенергетске инфраструктуре

За потребе градње пратећих инфраструктурних објеката у коридору далековода, у односу на напонске нивое утврђују се следеће ширине коридора за електроенергетске водове:

– надземне водове – 220 kV и 400 kV од 80 m + растојање између крајњих фазних проводника; 110 kV од 70 m + растојање између крајњих фазних проводника; и 35 kV од 50 m + растојање између крајњих фазних проводника;

– подземне водове (каблове) – изнад 110 kV од 26 m + ширина рова, 110 kV од 24 m + ширина рова, и 35 kV од 22 m + ширина рова.

У оквиру коридора електроенергетских водова формира се заштитни појас следећих ширина:

– за надземне водове са обе стране вода од крајњег фазног проводника – 220 kV и 400 kV од 30 m; 110 kV од 25 m; и 35 kV од 15 m;

– за подземне водове (каблове) од ивице армирано – бетонског канала – изнад 110 kV од 3 m, 110 kV од 2 m, и 35 kV од 1 m.

Заштитни појас за трансформаторске станице на отвореном износи 10 m за напонски ниво до 35 kV и 30 m за напонски ниво 110 kV и изнад 110 kV.

У заштитном појасу далековода забрањено је складиштење лако запаљивог материјала (гориво и сл.).

Приликом извођења радова и експлоатације планираних објеката не сме да се наруши сигурносна удаљеност од 5 m у односу на проводнике далековода напонског нивоа 110 kV, односно 6 m од проводника далековода напонског нивоа 220 kV и 7 m од проводника далековода напонског нивоа 400 kV.

У заштитном појасу, испод, изнад или поред електроенергетских објеката, не могу се градити објекти, изводити други радови, нити засађивати дрвеће и друго растиње. Власници и носиоци других права на непокретностима које се налазе у заштитном појасу, испод, изнад или поред енергетског објекта не могу предузимати радове или друге радње којима се онемогућава или угрожава рад енергетског објекта без претходне сагласности енергетског субјекта који је власник, односно корисник енергетског објекта. За изградњу планираних објеката у коридору далековода неопходна је израда елабората о могућностима градње, на који се прибавља сагласност.

Изградња објеката и друге инфраструктуре у коридору заштитног појаса далековода мора бити у складу са:

– Законом о енергетици („Службени гласник РС", број 145/14);

– Правилником о техничким нормативима за изградњу надземних електроенергетских водова називног напона од 1 kV до 400 kV („Службени лист СФРЈ", број 65/88 и „Службени лист СРЈ", број 18/92);

– Правилником о техничким нормативима за електроенергетска постројења називног напона изнад 1000 V („Службени лист СФРЈ", бр. 4/74, 13/78 и „Службени лист СРЈ", број 61/95);

– Правилником о техничким нормативима за уземљења електроенергетских постројења називног напона изнад 1000 V („Службени лист СРЈ", број 61/95);

– Законом о заштити од нејонизујућих зрачења („Службени гласник РС", број 36/09);

– Правилником о границама излагања нејонизујућим зрачењима („Службени гласник РС", број 104/09);

– Правилником о изворима нејонизујућег зрачења од посебног интереса, врстама извора, начину и периоду њиховог испитивања („Службени гласник РС", број 104/09) и др.;

– SRPS N.C0.105 – Техничким условима заштите подземних металних цевовода од утицаја електроенергетских постројења („Службени лист СФРЈ", број 68/86).

5.6. Појаси и зоне заштите вода и водопривредне инфраструктуре

У складу са Правилником о начину одређивања и одржавања зона санитарне заштите изворишта водоснабдевања („Службени гласник РС", број 92/08), за постојећа и планирана изворишта водоснабдевања, а у циљу заштите воде у изворишту успостављају се:

– зона непосредне санитарне заштите (у даљем тексту: зона I);

– ужа зона санитарне заштите (у даљем тексту: зона II);

– шира зона санитарне заштите (у даљем тексту: зона III).

5.6.1. Зоне санитарне заштите изворишта подземне воде

5.6.1.1. Зона I изворишта подземне воде

Зона I изворишта подземне воде формира се на простору изворишта непосредно око водозахватног објекта. Засађује се декоративним зеленилом, растињем које нема дубоки корен и може се користити као сенокос. Зона I изворишта подземне воде, због надзирања и одржавања у којој борави стално запослена особа, ограђује се ради спречавања неконтролисаног приступа људи и животиња заштитном оградом која не може бити ближа од 10 m од водозахватног објекта који окружује. Где не борави стално запослена особа, ова зона се ограђује ради спречавања неконтролисаног приступа људи и животиња заштитном оградом која не може бити ближа од 3 m од водозахватног објекта који окружује.

5.6.1.2. Зона II изворишта подземне воде

У порозној средини међузонског типа, када је подземна вода са слободним нивоом и када је водоносна средина покривена повлатним заштитним слојем који умањује утицај загађивача са површине терена, зона II обухвата простор са ког вода дотиче до водозахватног објекта за најмање 50 дана, док у случају када је подземна вода под притиском простирање зоне II не може да буде краће од 50 m од водозахватног објекта.

У порозној средини карстно-пукотинског типа, када је подземна вода са слободним нивоом и када је водоносна средина покривена повлатним заштитним слојем који умањује утицај загађивача са површине терена, зона II обухвата простор са ког вода дотиче до

водозахватног објекта за најмање један дан, док у случају када је подземна вода под притиском, простирање зоне II не може да буде краће од 500 m од водозахватног објекта. Код издани у порозној средини карстно-пукотинског типа ограђује се и понор, вртача, расед и други карстни облик у оквиру зоне II у који вода непосредно понире и на који се примењују заштитне мере као за зону I.

Зона II може се изједначити са зоном I када је водоносна средина издани у порозној средини међузрнског типа и издани у порозној средини карстно-пукотинског типа покривена повлатним заштитним слојем који неутралише утицај загађивача са површине терена.

5.6.1.3. Зона III изворишта подземне воде

У порозној средини међузрнског типа, када је подземна вода са слободним нивоом и када је водоносна средина покривена повлатним заштитним слојем који умањује утицај загађивача са површине терена, зона III обухвата простор са ког вода дотиче до водозахватног објекта за најмање 200 дана, док у случају када је подземна вода под притиском, простирање зоне III не може да буде краће од 500 m од водозахватног објекта.

У порозној средини карстно-пукотинског типа, када је подземна вода са слободним нивоом и када је водоносна средина покривена повлатним заштитним слојем који умањује утицај загађивача са површине терена, зона III обухвата цело сливно подручје, док у случају када је подземна вода под притиском, простирање зоне III не може да буде краће од 1000 m од водозахватног објекта у правцу тока воде. Код издани у порозној средини карстно-пукотинског типа ограђује се и понор, вртача, расед и други карстни облик у оквиру зоне III у који вода непосредно понире и на који се примењују заштитне мере као за зону I.

Зона III може се изједначити са зоном II када је водоносна средина издани у порозној средини међузрнског типа и издани у порозној средини карстно-пукотинског типа покривена повлатним заштитним слојем који неутралише утицај загађивача са површине терена.

5.6.2. Зоне санитарне заштите акумулације површинске воде

5.6.2.1. Зона I акумулације површинске воде

Зона I акумулације површинске воде обухвата језеро из кога се захвата вода за јавно водоснабдевање, укључујући врх преградног објекта ако је акумулација вештачка и приобално подручје акумулације чија ширина износи 10 m у хоризонталној пројекцији од нивоа воде при највишем нивоу воде у језеру. Зона I акумулације површинске воде обухвата и надземну притоку дуж целог тока и подручје са обе стране притоке чија ширина износи најмање 10 m у хоризонталној пројекцији мерено од нивоа воде при водостају притоке који се јавља једном у десет година.

5.6.2.2. Зона II акумулације површинске воде

Зона II акумулације површинске воде обухвата подручје око језера чија ширина износи 500 m мерено у хоризонталној пројекцији од спољне границе зоне I.

5.6.2.3. Зона III акумулације површинске воде

Зона III акумулације површинске воде обухвата подручје изван границе зоне II до границе која заокружује површину слива.

5.6.3. Зона санитарне заштите отвореног водотока

Зона I водозахвата у отвореном водотоку обухвата акваторију и територију око водозахватног објекта, при чему се овај простор у водотоку обележава плутачама, а на обали оградом којом се спречава неконтролисан приступ људи и животиња, тако да се зона I узводно простире најмање 100 m, обострано бочно у односу на ток воде по 30 m и низводно 20 m.

5.6.4. Заштита водног земљишта

Водно земљиште јесте корито за велику воду и приобално земљиште.

Успоставља се водно земљиште за: нерегулисане водотоке – на појасу ширине 10 m дуж обала водотока и регулисане водотоке до 50 m од ножице насипа према брањеном подручју, изузев када се регулациони објекти граде за заштиту пута од поплава на земљишном појасу пута.

На водном земљишту забрањује се изградња објеката који нису у функцији водних објеката и обављање радова на уређењу водотока и заштити од штетног дејства воде.

5.6.5. Заштита водопривредне инфраструктуре

За постојеће краке магистралног цевовода Нишавског подсистема успоставља се заштитни појас укупне ширине 5,0 m.

За планиране краке магистралног цевовода Нишавског подсистема за снабдевање водом насеља успоставља се коридор укупне ширине од 20 m за потребе позиционирања и извођења радова на траси и пратећим објектима цевовода. Након постављања трасе и објеката магистралног цевовода, успоставља се заштитни појас укупне ширине 5,0 m.

У заштитном појасу могућа је изградња или реконструкција других објеката и инсталација, по претходно прибављеним условима и сагласности од предузећа надлежног за цевовод сирове воде."

Глава IX. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА, мења се и гласи:

„IX. ПРИМЕНА И СПРОВОЂЕЊЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

1. Приоритети спровођења

1.1. Општи приоритети

Утврђују се следећи општи приоритети:

1) обезбеђење неопходних услова и смањење просторних ограничења за изградњу, опремање и функционисање инфраструктурних система у коридору;

2) спречавање свих директних и индиректних негативних утицаја од постојећих инфраструктурних система и санација насталих штета;

3) социјална, економска и еколошка заштита становништва у инфраструктурном коридору, које је непосредно угрожено изградњом и функцијом инфраструктурних система;

4) доследна примена просторно-планских, урбанистичких и еколошких мера, општих прописа у погледу заштите животне средине и непосредних техничко-технолошких мера заштите;

5) пореским и кредитним мерама стимулисати оне активности и делатности које на најбржи начин могу да повећавају запосленост и омогуће остваривање добити;

6) обезбеђивање институционалних, организационих и информатичких услова за спровођење;

7) обезбеђивање услова за наставак започетих истраживања, израду одговарајућих програма, планова и пројеката од интереса за развој подручја.

1.2. Приоритетна планска решења и пројекти

Утврђују се следећи приоритети:

1) до 2018. године:

– завршетак изградње ауто-пута Е-80 на деоници: Просек – граница Бугарске;

– изградња функционалних садржаја аутопута и то: планираних петљи, база за одржавање пута, објеката контроле и управљања и објеката наплате путарине;

– изградња пратећих садржаја за потребе корисника аутопута и то: уређење постојећих и изградња планираних паркралишта;

– изградња електроенергетских водова и постројења за потребе напајања садржаја аутопута;

– рехабилитација коловоза постојећег ДП IIA-259 (M1.12);

– завршетак изградње Паралелног некомерцијалног пута Бела Паланка – Пирот;

– изградња паралелних сервисних саобраћајница;

2) до 2020. године:

– изградња пратећих садржаја за потребе корисника аутопута и то: уређење постојећих и изградња планираних одмориштa и услужног центра;

– изградња железничке обилазнице око града Ниша на деоници Ниш путничка – Просек у новом коридору, при чему се у првој фази гради као једноколосечна пруга;

– реконструкција и модернизација постојеће једноколосечне железничке пруге са опремањем пруге стабилним постројењима електричне вуче и изградња другог колосека на деоници од Долца до Димитровграда – државна граница (Драгоман), са циљем стварања услова на овој деоници за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе;

– довођење у оптимално функционално стање постојећих магистралних гасовода (МГ-9 и МГ-11) и изградња линијског дела магистралног гасовода МГ-10, са постављањем система катодне заштите и уређаја и опреме за потребе даљинског надзора и управљања;

– изградња објеката који су саставни делови магистралног гасовода МГ-10 и то: ППС „Трупале", ГМРС „Ниш 2"; ГРЧ „Књажевац" (са делом опреме која обезбеђује перспективно прикључење магистралног гасовода МГ-12), БС „Нишка Бања", БС „Црвена Река", ГМРС „Бела Паланка", БС „Кременица", ГМРС „Пирот" са БС, ГМРС „Димитровград" и ППС „Димитровград", са инфраструктурним опремањем локација и уређењем приступних/ прикључних путева;

– довођење у оптимално функционално стање електропреносне мреже и трансформаторских постројења уз обезбеђење несметаног приступа и одржавања и функционисања ДВ и ТС;

– развој телекомуникационе инфраструктуре повезивањем: на магистралне оптичке каблове и националне чворове телекомуникационе центре, као и регионалних чворова са мрежом крајњих централа;

– изградња техничких мера заштите животне средине у појасу аутопута и пружном појасу пруге (нпр. заштитне конструкције од буке и др.), а у складу са верификованом техничком документацијом, као и верификованим Студијама о процени утицаја на животну средину, за аутопут Е-80 и двоколосечну железничку пругу високе перформансе Е-70: на грађевинском подручју насеља дуж коридора аутопута и пруге;

– развој обновљивих извора енергије у складу са просторним плановима јединица локалне самоуправе и уз сагласност ресорног министарства;

– извођење геолошких истраживања;

– коришћење и заштита земљишта, вода и водопривредне инфраструктуре, што подразумева: (1) обезбеђење заштите обрадивог пољопривредног земљишта од прве до четврте класе, нарочито оног које је уређено поступком комасације; тежња да се при реализацији путне и железничке инфраструктуре (са пратећим садржајима), где је могуће, избегне искоришћавање квалитетног пољопривредног земљишта, односно да се користи земљиште слабије бонитетне класе и необрадиво пољопривредно земљиште; (2) реализација регионалних система за снабдевање становништва водом (изградња магистралног цевовода регионалног система за водоснабдевање деоница од ХЕ Пирот до споја са постојећим магистралним цевоводом) и речног система за коришћење и заштиту вода; развој система за одводњавање реализацијом, ревитализацијом и одржавањем постојећих система; и развој канализационих система и постројења за пречишћавање отпадних вода (нарочито изградња постројења за пречишћавање отпадних за Ниш и Пирот);

3) до 2025. године:

– изградња другог колосека на деоници Ниш путничка – Просек у новом коридору, са циљем стварања услова на овој деоници за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе;

– изградња двоколосечне железничке пруге високе перформансе на деоници Просек–Долац у новом коридору, са тунелским вођењем кроз масив Сићевачке клисуре;

– реконструкција железничких капацитета у зони Просека и Долца, са циљем стварања услова за функционисање двоколосечне железничке пруге високе перформансе Е-70 (Ниш – Димитровград – граница Бугарске), као и туристичко-музејске железнице у постојећем коридору једноколосечне железничке пруге на деоници Нишка Бања – Просек – Долац.

2. Смернице за спровођење

Просторни план се спроводи:

1) Просторним плановима подручја посебне намене који делом егзистирају у оквиру обухвата предметног плана и то:

(а) применом планских решења, правила и смерница из важећих просторних планова подручја посебне намене:

– Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд–Ниш („Службени гласник РС", бр. 69/03 и 121/14);

– Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш – граница Републике Македоније („Службени гласник РС", бр. 77/02 и 127/14);

– Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене система продуктовода кроз Републику Србију (Сомбор – Нови Сад – Панчево – Београд – Смедерево – Јагодина – Ниш) („Службени гласник РС", број 19/11);

– Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја Парка природе и туристичке регије Стара планина („Службени гласник РС", број 115/08);

– Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене Специјалног резервата природе Сува планина („Службени гласник РС", број 55/12);

– Уредбом о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора магистралног гасовода Ниш – Димитровград са елементима детаљне регулације („Службени гласник РС", број 102/16).

(б) применом планских решења, правила и смерница из просторних планова подручја посебне намене који ће бити донети:

– Просторни план подручја посебне намене специјалног резервата природе „Јерма";

– Просторни план посебне намене инфраструктурног коридора аутопута „Ниш–Кладово".

2) Применом планских решења, правила и смерница (које нису у супротности са овим Просторним планом) из просторних планова јединица локалних самоуправа:

– Просторни план административног подручја града Ниша 2021. („Службени лист града Ниша", број 45/11);

– Просторни план општине Пирот („Службени лист града Ниша", бр. 42/11 и 18/13);

– Просторни план општине Бела Паланка („Службени лист града Ниша", број 77/11);

– Просторни план општине Димитровград („Службени лист града Ниша", број 62/12);

3) Применом планских решења, правила и смерница (које нису у супротности са овим Просторним планом) из генералних урбанистичких планова:

– Генерални урбанистички план Ниша 2010–2025. („Службени лист града Ниша", бр. 43/11 и 136/16);

– Генерални урбанистички план Пирота („Службени лист града Ниша", број 45/13).

– Применом планских решења, правила и смерница (које нису у супротности са овим Просторним планом) из планова генералне регулације:

(а) из важећих планова:

– План генералне регулације Беле Паланке („Службени лист града Ниша", број 84/13);

– План генералне регулације Димитровграда („Службени лист града Ниша", број 92/14),

(б) из плана који ће бити донет:

– План генералне регулације насеља Црвена река општине Бела Паланка.

5) План детаљне регулације чији ће се прелиминарни обухват дефинисати приликом израде, за изливну траку са аутопута на деоници између петље „Градина" и тунела на локалитету „Кндина бара", због везе за будућом радном зоном која је планирана у овом делу, уз сарадњу општине Димитровград са „Коридори Србије" д.о.о. и ЈП „Путеви Србије", који ће испитати могућност повезивања ове зоне са аутопутем.

6) План детаљне регулације или урбанистички пројекат чији ће се прелиминарни обухвати дефинисати приликом израде за:

– базе за одржавање пута;

– планирана паркиралишта, одморишта и услужног центра на коридору аутопута Е-80 од Ниша до границе Бугарске;

– за коридоре и објекте осталих планираних магистралних инфраструктурних система, а након обезбеђења техничке документације на нивоу идејних пројеката од стране надлежних јавних предузећа и посебних организација.

7) Издавањем локацијских услова на основу Просторног плана за: трасу и пратеће садржаје у функцији аутопута (петље и денивелисана укрштања, базе за одржавање, техничке оперативне центре, наплатне рампе), девијације прекинутих државних путева и локалних саобраћајница, електроенергетске водове и постројења за потребе напајања објеката аутопута, регулације водотокова у зони аутопута и девијација државних путева и локалних саобраћајница, као и решења одводњавања атмосферских вода.

2.1. Смернице за спровођење Просторног плана у другим планским документима

2.1.1. Усклађивање важећих планских докумената

Усклађивање важећих планских докумената (просторни планови јединица локалне самоуправе, урбанистички планови) са решењима, правилима и смерницама овог просторног плана надлежне локалне самоуправе ће извршити кроз редовне процедуре преиспитивања и измене и допуне планских докумената, али у року који не може бити дужи од две године од дана доношења овог просторног плана.

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

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

2.1.2. Усклађивање других докумената и обавезе у спровођењу Просторног плана

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

Овај просторни план представља плански основ за директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, прибављање дозвола у складу са законом, односно стварање услова за реконструкцију и изградњу железничких пруга у коридору Е-70.

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

1) обезбеђење мера појачаног надзора урбанистичке и грађевинске инспекције ради контроле коришћења резервисаног простора за магистралне инфраструктурне коридоре, до његовог привођења планираној намени;

2) надлежна јавна предузећа и посебне организације обезбедиће детаљно снимање стања изграђености простора и власништва непокретности предвиђених за уклањање у непосредним заштитним појасима инфраструктурних коридора (аутопута, пруге, гасовода, оптичког кабла), а према динамици комплетирања, изградње и модернизације појединих инфраструктурних система утврђеној овим просторним планом;

3) надлежна јавна предузећа, ЈП „Путеви Србије" и др., утврдиће и обавестити надлежне градске и општинске службе о критеријумима за финансијско и материјално обештећење код преузимања непокретности, ограничења права својине и штета насталих при извођењу радова на изградњи појединих инфраструктурних система и објеката;

4) стручне службе надлежних скупштина градова и општина информисаће, путем оглашавања у средствима јавног информисања, локалну заједницу о донетим програмима из одељка 2. овог просторног плана, давати упутства о правима и обавезама власника и корисника обухваћених непокретности и друга потребна обавештења у вези са спровођењем Просторног плана;

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

3. Даље активности на изменама и допунама Просторног плана

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

У етапи спровођења Просторног плана до 2020. односно 2025. године предвиђена је допуна планских решења по испуњењу услова из претходног става и то за коридор пруге високих перформанси, као и за друге инфраструктурне системе у коридору.

4. Претпоставке за праћење спровођења Просторног плана

ЈП „Путеви Србије", „Коридори Србије" д.о.о., „Инфраструктура железнице Србије" а.д., АД „Електромрежа Србије", ЈП „Електропривреда Србије", ЈП „Пошта Србије", ЈВП „Србијаводе", ЈП „Транснафта" ЈП „Србијашуме", „Југоросгаз" а.д. и др., стручне службе Нишавског и Пиротског управног округа, градова Ниша и Пирота и општина Бела Паланка и Димитровград извештаваће периодично, а најмање једном у две године министарство надлежно за послове просторног планирања о предузетим активностима и проблемима у заштити и коришћењу заштитних појаса постојећих и резервисаног простора за планиране коридоре магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору, односно о спровођењу планских решења, правила и смерница утврђених Просторним планом.

Министарство надлежно за послове просторног планирања на основу извештаја из става 1. овог одељка, по потреби ће извештавати Владу о проблемима и предлагати мере за ефикасније спровођење Просторног плана."

Члан 5.

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

05 број 110-9978/2017
У Београду, 12. октобра 2017. године

Влада

Председник,
Ана Брнабић, с.р.

4005

На основу члана 85. тачка 2) и члана 86. ст. 1, 4. и 5. Закона о локалној самоуправи („Службени гласник РС", бр. 129/07, 83/14 – др. закон и 101/16) и члана 43. став 1. Закона о Влади („Службени гласник РС", бр. 55/05, 71/05 – исправка, 101/07, 65/08, 16/11, 68/12 – УС, 72/12, 7/14 – УС и 44/14),

Влада доноси

ОДЛУКУ

о распуштању Скупштине општине Мионица и образовању Привременог органа општине Мионица

1. Распушта се Скупштина општине Мионица.

2. Образује се Привремени орган општине Мионица (у даљем тексту: Привремени орган) за обављање послова из надлежности Скупштине и извршних органа општине Мионица.

3. Привремени орган обавља текуће и неодложне послове из надлежности Скупштине општине Мионица и извршних органа општине утврђене законом и Статутом општине, до конституисања Скупштине и избора извршних органа општине након одржаних избора, у складу са законом.

4. Привремени орган има председника и четири члана.

Председник организује рад Привременог органа, председава његовим седницама и обавља друге послове које му Привремени орган повери.

Привремени орган именује секретара Привременог органа.

Председника и чланове Привременог органа именује Влада посебним решењем.

5. Привремени орган одлучује о питањима из надлежности Скупштине општине Мионица и извршних органа општине већином гласова чланова Привременог органа.