



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

**ИЗВЕШТАЈ О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА
ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА
АУТОПУТА Е-80, ДЕОНИЦА НИШ-МЕРДАРЕ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**



ИНСТИТУТ ЗА АРХИТЕКТУРУ И УРБАНИЗАМ СРБИЈЕ
INSTITUTE OF ARCHITECTURE AND URBAN&SPATIAL PLANNING OF SERBIA



ЈП ЗАВОД
ЗА УРБАНИЗАМ
НИШ



Институт за путеве ад Београд

Фебруар 2017. године

**ИЗВЕШТАЈ О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА
ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА АУТОПУТА
Е-80, ДЕОНИЦА НИШ-МЕРДАРЕ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

Носилац израде:

**МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
СЕКТОР ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ И УРБАНИЗАМ**

Наручилац израде:
ЈП "Путеви Србије"

Обрађивачи:

ИНСТИТУТ ЗА АРХИТЕКТУРУ И УРБАНИЗАМ СРБИЈЕ

Директор



др Саша Милијић, научни саветник

ЈП „ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ НИШ“

Директор а

Лјубица Митић, дипл. инж. грађ.


ИНСТИТУТ ЗА ПУТЕВЕ АД БЕОГРАД

Директор

мр Братислав Милић, дипл. грађ. инж.


Београд, фебруар 2017. године

НОСИЛАЦ ИЗРАДЕ: МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И
ИНФРАСТРУКТУРЕ СЕКТОР ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ
И УРБАНИЗАМ
Координација: мр Ђорђе Милић дипл. просторни планер

НАРУЧИЛАЦ ИЗРАДЕ: ЈП "ПУТЕВИ СРБИЈЕ"
Координација: Данијела Гојић дипл. просторни планер

**ОБРАЂИВАЧИ
ПРОСТОРНОГ ПЛАНА И
СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ:** ИНСТИТУТ ЗА АРХИТЕКТУРУ И УРБАНИЗАМ СРБИЈЕ,
ЈП „ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ НИШ“,
ИНСТИТУТ ЗА ПУТЕВЕ АД БЕОГРАД
Координација: др Саша Милијић дипл. просторни планер

**РАДНИ ТИМ ЗА ИЗРАДУ ИЗВЕШТАЈА О СТРАТЕШКОЈ ПРОЦЕНИ УТИЦАЈА
ПРОСТОРНОГ ПЛАНА ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГ
КОРИДОРА АУТОПУТА Е-80, ДЕОНИЦА НИШ-МЕРДАРЕ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ**

Руководилац израде: др Бошко Јосимовић, дипл. просторни планер

Синтезни тим: Мирослав Марић, дипл. простор. планер
др Саша Милијић, дипл. простор. планер
Владимир Вукајловић, дипл. социолог
Љубиша Безбрадица, маст. инж. шумарства



**Сарадници и
техничка подршка:** Гордана Вукшић
Срђан Милосављевић

САДРЖАЈ

1. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ.....	5
1.1. Кратак преглед садржаја и циљева Просторног плана и однос са другим плановима и програмима.....	7
1.1.1. Планска концепција.....	7
1.1.2. Циљеви Просторног плана.....	9
1.1.3. Однос са другим плановима и програмима.....	11
1.2. Преглед карактеристика стања животне средине.....	13
1.2.1. Природне карактеристике.....	13
1.2.2. Непокретна културна добра.....	21
1.2.3. Квалитет основних чинилаца животне средине.....	22
1.3. Разматрана питања заштите животне средине у Плану и разлози за изостављање појединих питања и проблема из стратешке процене.....	24
1.4. Приказ варијантних решења која се односе на заштиту животне средине у плану.....	24
1.5. Резултати консултација са заинтересованим органима и организацијама.....	25
2. ОПШТИ И ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ И ИЗБОР ИНДИКАТОРА.....	26
2.1 Општи и посебни циљеви.....	26
2.2. Избор индикатора.....	26
3. ПРОЦЕНА МОГУЋИХ УТИЦАЈА ПЛАНА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ СА ОПИСОМ МЕРА ЗАШТИТЕ.....	28
3.1. Евалуација карактеристика и значаја утицаја планских решења.....	28
3.2. Кумулативни и синергетски ефекти.....	33
3.3. Опис мера предвиђених за смањење негативних утицаја.....	33
4. СМЕРНИЦЕ ЗА НИЖЕ ХИЈЕРАРХИЈСКЕ НИВОЕ.....	39
5. ПРОГРАМ ПРАЋЕЊА СТАЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ТОКУ СПРОВОЂЕЊА ПЛАНА (МОНИТОРИНГ).....	40
6. ПРИКАЗ КОРИШЋЕНЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ У ИЗРАДИ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ	41
6.1. Методологија за израду стратешке процене.....	41
7. ПРИКАЗ НАЧИНА ОДЛУЧИВАЊА.....	43
8. ЗАКЉУЧЦИ ДО КОЈИХ СЕ ДОШЛО ТОКОМ ИЗРАДЕ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА.....	44

ГРАФИЧКИ ПРИЛОГ

1. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

Стратешка процена утицаја на животну средину (СПУ) јесте вредновање потенцијално значајних утицаја планова и програма на животну средину (тзв. Процена територијалних утицаја) и одређивање мера превенције, минимизације, ублажавања, ремедијације или компензације штетних утицаја на животну средину и здравље људи. Применом СПУ у планирању, отвара се простор за сагледавање насталих промена у простору и уважавање потреба предметне средине. У оквиру ње се све планом предвиђене активности критички разматрају са становишта утицаја на животну средину, након чега се доноси одлука да ли ће се приступити реализацији плана и под којим условима, или ће се одустати од планираних активности.

Планирање подразумева развој, а стратегија одрживог развоја захтева заштиту животне средине. У том контексту, стратешка процена утицаја представља незаобилазан инструмент који је у функцији реализације циљева одрживог развоја.

СПУ интегрише социјално–економске и био–физичке сегменте животне средине, повезује, анализира и процењује активности различитих интересних сфера и усмерава политику, план или програм ка решењима која су, пре свега од интереса за животну средину. То је инструмент који помаже да се приликом доношења одлука у просторном планирању интегришу циљеви и принципи одрживог развоја, уважавајући при томе потребу да се избегну или ограниче негативни утицаји на животну средину, на здравље и друштвено-економски статус становништва. Значај СПУ огледа се у томе што:

- укључује аспект одрживог развоја бавећи се узроцима еколошких проблема на њиховом извору,
- обрађује питања и утицаје ширег значаја, који се не могу поделити на пројекте, на пример - кумулативни и социјални ефекти,
- помаже да се провери повољност различитих варијанти развојних концепата,
- избегава ограничења која се појављују када се врши процена утицаја на животну средину већ дефинисаног пројекта.
- обезбеђује локациону компатибилност планираних решења са аспекта животне средине,
- утврђује одговарајући контекст за анализу утицаја конкретних пројеката, укључујући и претходну идентификацију проблема и утицаја који заслужују детаљније истраживање, итд.

Стратешка процена утицаја на животну средину уводи се у нашу праксу израде планова Законом о заштити животне средине ("Службени гласник РС", број 135/2004, 36/09 и 72/09 – 43/11 - Уставни суд). Према члану 35. овог закона *"Стратешка процена утицаја на животну средину врши се за планове, програме и основе у области просторног и урбанистичког планирања или коришћења земљишта, енергетике, индустрије, саобраћаја, управљања отпадом, управљања водама и других области и саставни је део плана, односно програма или основе"*.

Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-80, деоница Ниш-Мердаре (у даљем тексту: Просторни план), је урађен у свему према Одлуци о изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-80, деоница Ниш-Мердаре ("Службени гласник РС", број 7/16) (у даљем тексту: Одлука).

Упоредо са израдом Просторног плана урађен је Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину, у свему према Одлуци о изради стратешке процене утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-80, деоница Ниш-Мердаре, на животну средину ("Службени гласник РС", број 108/15).

Средства за израду Просторног плана обезбедило је ЈП „Путеви Србије“. Носилац израде Просторног плана је министарство надлежно за послове просторног планирања, у складу са чланом 47. став 1. Закона о планирању и изградњи.

Стручни обрађивачи Просторног плана су Институт за архитектуру и урбанизам Србије, ЈП Завод за урбанизам Ниш и Институт за путеве а.д. Београд.

Просторни план је урађен у складу са Генералним пројектом и Претходном студијом оправданости за изградњу ауто-пута Е-80 (СЕЕТО рута 7), деоница Ниш-Мердаре. Просторни план је рађен упоредо са израдом елемената Идејног пројекта ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре. Документациона основа Просторног плана садржи: изводе из Просторног плана Републике Србије и других релевантних развојних докумената; програм опремања и уређења коридора аутопута; анализе и дијагнозе стања; прогнозе; планске исказе као и образложења планских решења; податке, услове и друга документа из процедуре припремања, са одговарајућим графичким приказима, као и другу документацију на којој је заснован Просторни план.

СПУ мора бити усклађена са другим проценама утицаја на животну средину, као и са плановима и програмима заштите животне средине и врши се у складу са поступком прописаним посебним законом, тј. Законом о стратешкој процени утицаја на животну средину.

Правни основ за израду Извештаја о стратешкој процени су:

- Закон о стратешкој процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 88/10);
- Закон о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр. 135/04, 36/09, 72/09 – 43/11 и 14/2016);
- Закон о заштити природе („Службени гласник РС“, број 36/09, 88/10, 91/10 и 14/2016);
- Закон о планирању и изградњу („Службени гласник РС“ бр. 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13-УС, 50/13-УС, 98/13-УС, 132/14 и 145/14);
- Закон о Просторном плану Републике Србије („Службени гласник РС“, бр. 88/10);
- Закон о енергетици („Службени гласник РС“, бр. 145/14);
- Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2025. године са пројекцијама до 2030. године ("Службени гласник РС", бр. 101/15);
- Правилник о специјалним техничко-технолошким решењима која омогућавају несметану и сигурну комуникацију дивљих животиња („Службени гласник РС“, број 72/10);
- Правилник о условима које морају испуњавати прихватишта за збрињавање заштићених дивљих животиња („Службени гласник РС“, број 76/10);
- Правилника о компензацијским мерама („Сл. гласник РС бр. 20/2010);
- Одлука о изради Стратешке процене утицаја Плана детаљне регулације регулације комплекса за обновљиве изворе енергије на подручју "Бела Анта" у Долову на животну средину ("Службени лист града Панчева", број 02/16);
- Одлука о изради Плана детаљне регулације комплекса за обновљиве изворе енергије на подручју "Бела Анта" у Долову („Службени лист града Панчева“ број 04/16);
- други релевантни законски и подзаконски акти који се односе на поједине чиниоце животне средине.

Планска решења, садржај и начин израде Просторног плана усклађени су са одредбама Закона о планирању и изградњи, стратешким смерницама и решењима Просторног плана Републике Србијеи другим планским и развојним документим који третирају коридор планираног аутопута. СПУ се ради у циљу обезбеђивања заштите животне средине и унапређивања одрживог развоја интегрисањем основних начела заштите животне средине у поступак припреме и усвајања Просторног плана.

1.1. Кратак преглед садржаја и циљева Просторног плана и однос са другим плановима и програмима

Садржај и основна решења Просторног плана усклађени су са одредбама 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 и 132/14), Закона о Просторном плану Републике Србије ("Службени гласник РС", број 88/10) и Правилника о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања ("Службени гласник РС", број 20/15), као и са другим прописима.

Просторни план садржи текстуални и графички део. Текстуални део Просторног плана садржи: полазне основе; принципе, циљеве и концепцију изградње система; планска решења; правила уређења и правила грађења; имплементацију. Графички део Просторног плана садржи: рефералну карту 1. "Посебна намена простора", рефералну карту 2. "Мрежа насеља, инфраструктурни системи и заштита животне средине, природних и културних добара", рефералну карту 3. "Планирани садржаји ауто-пута са спровођењем Просторног плана", карте детаљне регулације са елементима спровођења (10 листова).

Граница Просторног плана одређена је на основу коридора аутопута Е-80, деоница Ниш – Мердаре, укупне дужине око 77 km. На Сектору 1 коридора ауто-пута (км 0+000 – км км 39+419) границу Плана чини заштитни појас ауто-пута ширине 700 m (по 350 m од осе коридора ауто-пута), који обухвата појас аутопута, заштитни појас, појас контролисане изградње (изузев у грађевинском подручју Прокупља где је граница Плана одређена границом заштитног појаса ширине око 220 m). На Сектору 2 коридора ауто-пута (км 39+419 – км 77+000) граница Плана је одређена границама катастарских општина кроз које пролази коридор ауто-пута.

Просторним планом обухваћени су постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима (непосредним и ширим) који су у обухвату планског подручја.

1.1.1. Планска концепција

Европски пут Е-80 (SEETO рута 7) има саобраћајну функцију I реда која подразумева међусобно повезивање државних (макрорегионалних) саобраћајних тежишта, односно прекогранично повезивање центара сличног значаја. Предметна деоница ауто-пута Е-80 Ниш – Мердаре припада наведеном међународном путном правцу, чија је функција даљинско повезивање већих саобраћајних чворишта. Анализа развијености постојеће путне мреже показала је да је густина мреже државних путева I и II реда у региону близу просека у Републици Србији, док је густина локалне путне мреже испод просека (Саобраћајна студија Генералног пројекта ауто-пута Е-80, SEETO рута 7). То указује да је на предметном простору угрожена функција опслуживања постојеће путне мреже. Стога је неопходно посебну пажњу обратити на то да будући пут највишег функционалног ранга не угрози могућност развоја локалне путне мреже, нарочито у зонама насеља.

Коридор ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре, почиње од петље „Мерошина (Прокупље)“ (km 821+500) на аутопуту Е-75 (Коридор X) јужно од Ниша, док се завршава у зони административног прелаза Мердаре. За коридор ауто-пута Е-80 резервише се простор укупне дужине од 77km. Ширина појаса аутопута (путног земљишта) са једне стране аутопута, пре свега услед сложене конфигурације терена, креће се од 35m до 70m од осовине аутопута. Укупна ширина коридора ауто-пута (појас аутопута, заштитни појас, појас контролисане изградње) износи 700m.

У погледу нивоа детаљности планских решења и планског обухвата предметни коридор аутопута Е-80 је подељен на два сектора.

- 1) Први сектор је од петље „Мерошина (Прокупље)“ на ауто-путу Е-75 до насеља (профила) Плочник (km 39+419), са планским решењима на нивоу детаљне регулације и границом плана у ширини заштитног појаса ауто-пута (шири појас заштите). Први сектор је подељен у шест деоница (Подпоглавље 3.1.1.).
- 2) Други сектор је од Плочника до административног прелаза Мердаре, са планским решењима на нивоу просторног плана и границом плана у обухвату катастарских општина кроз које пролази планирани коридор ауто-пута. Овај сектор представља једну деоницу ауто-пута, која ће бити детаљније сагледана и подељена на мање деонице у фази израде Идејног пројекта и измене и допуне овог просторног плана.

Коридор ауто-пута се до Прокупља пружа по равничарском и благо брдовитом терену, уз пројектовану брзину од 130 km/h. У зони Прокупља коридор заобилази насеље са северне стране, где улази у изразито брдовити терен, са пројектованом брзином од 100 km/h. После Прокупља коридор улази у равничарски предео, прати долину реке Топлице и пружа се највећим делом паралелно са железничком пругом, уз пројектовану брзину од 130 km/h. Од насеља Куршумлија коридор улази у брдовит до планински део, прати долину река Косаница и Мала Косаница, све до превоја Мердаре, са пројектованом брзином од 100 km/h. На коридору ауто-пута је планирана изградња седам петљи, у циљу повезивања ауто-пута са околним насељима и путном мрежом нижег ранга. Уз коридор ауто-пута обезбеђено је функционисање и алтернативног путног правца, којим се омогућава обављање саобраћаја ван система наплате путарине. У односу према насељима, предметна деоница ауто-пута се највећим делом налази ван подручја насеља. Једним својим делом, коридор се налази у зони насеља Прокупље и Куршумлија. Доминантна функција на подручју насеља јесте вођење транзитних токова и повезивање раскрсница и путне мреже насеља са планираним петљама на ауто-путу. Начин повезивања насеља са ауто-путем мора бити усклађен са функционалним рангом приступног пута са једне, и потребама развоја насеља, са друге стране. Ауто-пут Е-80 Ниш-Мердаре се планира и пројектује као државни пут који је намењен искључиво за саобраћај моторних возила, са физички раздвојеним коловозима по смеровима, денивелисаним раскрсницама, потпуном контролом приступа, који има најмање две саобраћајне траке и једну зауставну траку за сваки смер и као такав обележен је прописаним саобраћајним знаком.

Коридор планираног ауто-пута Е-80, деоница Ниш-Мердаре, подељен је на два сектора (подпоглавље 2.3.) и шест деоница.

Деоница 1 (km 0+000 – km 5+500), дужине од 5,5km – почиње на постојећој петљи „Мерошина (Прокупље)“ на коридору ауто-пута Е-75 и завршава се после планиране петље „Мерошина-исток“. У постојећем стању петља „Мерошина (Прокупље)“ је облика „труба“, при чему се техничком документацијом предвиђа нова диспозиција у облик „тругао“. Траса планираног ауто-пута Е-80 у свом наставку положена је по постојећем државном путу Iб реда бр. 35, на начин да се постојећи пут, уз потребно проширење, користи као десна трака планираног ауто-пута, док се лева трака гради као нова. Коридор ауто-пута се пружа по равничарском и благо брдовитом терену, уз пројектовану брзину од 130 km/h. На овој деоници ауто-пута планирана је петља „Мерошина-исток“ (km 5+215). Техничком документацијом је предвиђено да буде облика „труба“, са наплатом путарине.

Деоница 2 (km 5+500 – km 14+284), дужине 8,8km – почиње после петље „Мерошина-исток“ и завршава се пре планиране петље „Прокупље-исток“. У овој деоници траса ауто-пута се пружа по благо брдовитом терену, све до урбаног подручја Прокупља, уз пројектовану брзину од 130 km/h. Коридор планираног ауто-пута напушта трасу постојећег државног пута Iб реда бр. 35 и простира се паралелно са њим са северне стране на удаљености између 250 m и 1600 m. Ауто-пут својом трасом пресеца локалну путну мрежу и то: пут Мерошина – Рожина, пут Мерошина – Баличевац и пут Југ Богдановац – Арбанасце.

Деоница 3 (km 14+284 – km 27+096), дужине 12,8km – представља најдужу деоницу, пролази кроз грађевинско подручје Прокупља и карактеришу је веома сложени просторни услови.

Деоница тангира урбано ткиво Прокупља са северне стране и поклапа се са коридором планиране обилазнице око Прокупља. Због конфигурације терена пројектована је за брзину од 100 km/h. На овој деоници је планирано више мостовских конструкција и тунела. По изласку из тунела у северозападном делу Прокупља, коридор се враћа у долину реке Топлице. Деоница обухвата планиране петље „Прокупље-исток“ (km 17+000) и „Прокупље-запад“ (km 23+815).

Деоница 4 (km 27+096 – km 32+650), дужине 5,6km – почиње у долини реке Топлице по изласку коридора ауто-пута из грађевинског подручја Прокупља, и пружа се паралелно са државним путем Iб реда бр. 35 и железничком пругом (са северне стране) и реком Топлицом (са јужне стране). Пролази кроз заравњен терен долине Топлице, уз пројектовану брзину од 130 km/h. Завршава се непосредно после планиране петље „Белољин“ (km 38+950).

Деоница 5 (km 32+650 – km 39+419), дужине 6,8km – почиње после планиране петље „Белољин“ и завршава се на профилу Плочник. Пружа се у заравњеном терену долине Топлице, где коридор прелази преко реке на њену десну страну, уз пројектовану брзину од 130 km/h.

Деоница 6 (km 39+419 – km 77+000), дужине 37,6km – почиње од профила Плочник и завршава се на административном прелазу „Мердаре“. Због сложене конфигурације терена на овој деоници се раздваја коридор ауто-пута од коридора железничке пруге. У првом делу у дужини од 10 km пружа се у заравњеном и благо брдовитом терену, уз пројектовану брзину од 130 km/h. Код насеља Куршумлија коридор прелази на леву страну реке Топлица, улази у брдовит до планински део, прати долину река Косаница и Мала Косаница, све до превоја Мердаре, са пројектованом брзином од 100 km/h. На овој деоници се налазе три планиране петље, петља „Куршумлија“ (km 50+000), петља „Рударе“ (km 60+000) и петља „Мердаре“ (76+700). На делу Деонице 6 код Куршумлије, оријентационо од km 47+000 до km 53+000, дефинисана је и тзв. „Источна варијанта“ коридора ауто-пута. У овој варијанти коридор ауто-пута прелази на десну обалу реке Топлице и највећим делом тунелски пролази кроз брдо Крчмаре, после чега се јужно од Куршумлије враћа у основни коридор ауто-пута. На тај начин коридор на већем растојању обилази Куршумлију и не угрожава непокретна културна добра (остаци цркве и гробље на локалитету Бело поље, остаци цркве Св. Недеље на гробљу у селу Пепељевац, манастир Св. Николе – Подпоглавље 3.3.2.). Ову варијанту коридора ауто-пута је потребно преиспитати у даљим фазама израде техничке документације и коридор коначно утврдити приликом измена и допуна овог просторног плана, а имајући у виду и да је она предвиђена важећом планском документацијом општине Куршумлија.

1.1.2. Циљеви Просторног плана

Општи циљ израде Просторног плана јесте дефинисање планског основа и обезбеђење просторних услова за изградњу, опремање и функционисање ауто-пута Е-80 (деоница Ниш-Мердаре), као и за развој и функционисање других магистралних инфраструктурних система у коридору.

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

- *Развој путног саобраћаја и путне инфраструктуре* као приоритета економског и социјалног развоја. Посебан значај и републички приоритет јесте изградња тзв. „попречног правца“ аутопута Е-80 (државни пут Iа реда) Ниш – Прокупље – Куршумлија – Приштина – Призрен – Врбница (граница са Албанијом), која директно доприноси реализацији стратешких циљева, и то: 1) реализација пројеката који стимулишу улогу Коридора X, аутопута Е-75, и 2) реализација пројеката ради повезивања региона унутар Републике Србије и Републике Србије са окружењем;
- *Развој и унапређење других магистралних инфраструктурних система у коридору;*

- *Развој насеља и јединица локалне самоуправе које се непосредно везују за коридор*, и то у првом реду њихова саобраћајна и привредна интеграција са укупним простором Србије. Привредни развој и интеграција и других делова региона Јужне и Источне Србије који нису у непосредном окружењу инфраструктурног коридора, у првом реду делови Нишавског и Топличког управног округа, у сливу Топлице. На подручју Просторног плана налазе се привредни и урбани центри Меровина, Прокупље и Куршумлија, а у непосредном функционалном окружењу су Ниш, Приштина и други центри. Уз друге мере и програме, њихово саобраћајно интегрисање у простор Србије сматра се једним од главних предуслова бржег привредног и социјалног развоја. Изградња, опремање и уређење коридора индиректно ће допринети јачању саобраћајних, привредних и других функција Београда, Новог Сада, Ниша и Приштине и већег броја осталих градова и општина.

Посебни оперативни циљеви израде Просторног плана су:

- утврђивање планских решења којима се резервише простор за инфраструктурни коридор ауто-пута Е-80 (деоница Ниш - Мердаре), утврђује посебан режим заштите коридора и контактних подручја, обезбеђују услови за очување и унапређење квалитета саобраћајне повезаности и доступности насеља, привредних и туристичких комплекса у ширем заштитном појасу ауто-пута и његовом непосредном и регионалном окружењу;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем заштитном појасу и окружењу ауто-пута, ради боље интеграције и веће улоге ауто-пута и утицаја на привредни и социјални развој окружења;
- утврђивање трасе ауто-пута и саобраћајних веза са мрежом државних и општинских путева у окружењу коридора одређивањем оптималних локација денivelисаних петљи и денivelисаних укрштања¹;
- утврђивање алтернативне саобраћајнице ауто-пута, без наплате путарине;
- утврђивање локација функционалних пратећих садржаја ауто-пута – базе за одржавање и наплата путарине;
- утврђивање локација пратећих садржаја за потребе корисника пута – паркиралишта, одморишта и услужни центри;
- усклађивање положаја ауто-пута и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (железничке пруге, водопривреде, енергетске и електронске инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- смањење негативних утицаја ауто-пута на животну средину у ширем заштитном појасу;
- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред насеља;
- очување и унапређење природних, културних и других вредности у коридору;
- пејзажно уређење трасе и објеката ауто-пута, очување карактера предела у коридору и на подручју Просторног плана;
- очување и заштита локалних изворишта водоснабдевања и квалитета воде у водотоцима у коридору и његовом окружењу;
- омогућавање остварења одрживог развоја пољопривредне производње у непосредном окружењу коридора и максимално очување постојећег квалитета пољопривредног земљишта;
- усаглашавање и решавање потенцијалних конфликта везаних за пролазак коридора кроз шуме и шумско земљиште;
- развој туризма прилагођеног потребама туристичких тржишта и локалног становништва, али и захтевима које транзит на коридору поставља у погледу удобности и безбедности путовања.

¹ Овим Просторним планом утврђивање трасе, локације пратећих садржаја ауто-пута и алтернативне саобраћајнице ауто-пута, извршиће се у складу са нивоом техничке (пројектне) документације за реализацију предметне деонице ауто-пута Е-80, уз сагледавање резултата досадашњих истраживања и важећих планских и развојних докумената.

Основни задаци у изради Просторног плана су:

- резервисање простора за објекте ауто-пута и утврђивање услова и мера за заштиту и рационално коришћење простора у његовом ширем заштитном појасу и непосредном окружењу;
- ублажавање развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између ауто-пута (коридора), осталих инфраструктурних система и непосредног окружења;
- обезбеђење услова за квалитетно саобраћајно повезивање насеља, постојећих и планираних привредних комплекса и зона са ауто-путем и за развој других саобраћајних праваца који омогућавају повећање квалитета доступности и повезаности насеља и активности у његовом ширем заштитном појасу, непосредном и регионалном окружењу;
- утврђивање смерница и основа за измену и допуну важећих и израду нових планских документа на планском подручју, као и израду техничке документације; и
- регулациона разрада планских решења и утврђивање смерница Просторног плана за директно спровођење, на основу којих се могу издати локацијски услови, за делове коридора ауто-пута у обухвату Просторног плана за које није предвиђена израда урбанистичког плана. Ови елементи за директно спровођење су неопходни за дефинисање просторне, технолошке или функционалне везе коридора ауто-пута са непосредним окружењем, као и положај и правила уређења, грађења и коришћења објеката и површина у коридору. У ове објекте спадају: деонице и објекти ауто-пута, функционални пратећи садржаји ауто-пута и пратећи садржаји за потребе корисника ауто-пута за које је урађена пројектно-техничка документација на нивоу идејног решења.

1.1.3. Однос са другим плановима и стратегијама

Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године
(„Службени гласник РС“, бр. 88/10)

Законом о Просторном плану Републике Србије за период од 2010. до 2020. Године, утврђене су дугорочне основе организације, уређења, коришћења и заштите простора Републике Србије у циљу усаглашавања економског и социјалног развоја са природним, еколошким и културним потенцијалима и ограничењима на њеној територији. У Просторном плану Републике Србије утврђена је концепција развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре заснована на синтези раније започетих пројеката и студија који представљају стечену обавезу. Основна концепција развоја путног саобраћаја Републику Србију дефинише као велики саобраћајни и транспортни центар, а унутар тога неколико већих урбаних центара као носиоце примарних функција. Према тој концепцији токови људи, добара и капитала ићи ће ка великим центрима, где се Београд појављује као европски МЕГА центар, а Ниш као центар међународног значаја (2020. године). Стратешки приоритет јесте изградња државног пута I реда (ауто-пута, Е-80), део руте 7 (SEETO), деоница Ниш-Прокупље. У периоду после 2014. године, а у правцу остваривања циљева просторног развоја Републике Србије, планска решења у области путног саобраћаја су активности на деоницама државног пута I реда (ауто-пут) рута 7 (SEETO) Прокупље – Куршумлија - Приштина (Е-80, М-25) - Призрен - Врбница (граница са Републиком Албанијом) (Е-851), као и изградња обилазнице око Прокупља.

Уредба о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Нишавског, Топличког и Пиротског управног округа („Службени гласник РС“, бр. 1/13)

Регионални просторни план за подручје Нишавског, Топличког и Пиротског управног округа обухвата 7717 km². Подручје овог просторног плана налази се у целости у обухвату Регионалног просторног плана. Регионални просторни план је донет за временски период до 2020. године. Планско подручје ће се развијати у оквиру и ван функционалног урбаног подручја Ниша, са положајем на коридору интензивног развоја дуж постојећег државног пута и

планираног ауто-пута, којим се остварује веза са АП Косово и Метохија. Највећи потенцијал развоја саобраћаја представља перспектива интермодалног конципирања инфраструктурних система на бази друмског, железничког и ваздушног транспорта. Погранични положај, повезивање са земљама Европске уније и Коридором X, представљају потенцијале интензивног развоја функција транзитног саобраћаја. Подручје Плана има добар саобраћајно-географски положај на укрштају два мултимодална инфраструктурна коридора, Коридора X (ауто-пут E-75, Београд - Ниш - Македонска граница) и Коридора Xc (ауто-пут E-80) чија је изградња започета, преко кога се остварује добра повезаност са мрежом европских путева. План развоја путне инфраструктуре претпоставља подизање квантитета и квалитета путне мреже, применом планских решења за повећање саобраћајне доступности и подизање квалитета саобраћаја на државним путевима I реда. Са аспекта овог одоросторног плана значајна је планска одредница о изради планске и пројектне документације за део ауто-пута E-80 - државног пута I реда бр. 25 (Ниш - Прокупље - Куршумлија) чиме се у ширем појасу пута I реда бр. 25, резервише потенцијални коридор за изградњу деонице ауто-пута Ниш - Прокупље у дужини од око 23 km.

Уредба о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Републике Македоније („Службени гласник РС“, бр. 77/02 и 127/14)

Просторним планом подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Републике Македоније, утврђена су планска решења и пропозиције за: 1) магистрални инфраструктурни коридор са постојећим и планираним магистралним инфраструктурним системима и њиховим заштитним појасевима – ауто-пут E-75, пруга за велике брзине, гасовод и оптички кабл са водотоком Јужне Мораве, са пратећим објектима и садржајима; 2) пратећи алтернативни путни правац (без наплате путарине) ауто-пута E-75; и 3) зона утицаја коридора која обухвата простор и зоне ширине од 1 до 5 km, од крајњег магистралног инфраструктурног система, који је у функционалној вези са коридором од Ниша (Трупале) до границе са Македонијом. У оквиру основне мреже европских (E) путева, у Плану је предвиђено да ће планирани магистрални путни правци омогућити повезивање ауто-пута E-75 преко правца Ниш - Приштина - Пећ - Чакор (граница Републике Црне Горе) са АП Косовом и Метохијом и Црном Гором. У склопу те планске концепције петља „Прокупље“ (km 821+500) представља функционалну везу ауто-пута E-75 са подручјем општине и регионалним центром Прокупље и магистралним правцем према подручју АП Косова и Метохије и макрорегионалном центру Приштина, преко постојећег државног пута IB реда бр. 35, односно планираног ауто-пута на правцу Ниш - Приштина.

Уредба о утврђивању Просторног плана подручја Радан планине („Службени гласник РС“, бр. 77/02 и 127/14)

Просторним планом подручја посебне намене Радан планине утврђен је плански основ за заштиту, коришћење и уређење предложеног за заштиту подручја природног добра Радан планине, непокретног културног добра од изузетног значаја „Царичин град“ и других културних добара, акумулације и изворишта воде „Брестовац“, туристичког простора Радан планине, као и за одржив развој обухваћених локалних заједница (делова територије јединица локалне самоуправе Бојника, Куршумлије, Лебана, Медвеђе и Прокупља). У делу о туризму препознати су туристички потенцијали села Висока, Рударе и Дешишка који су у непосредној близини државног пута IB реда бр. 35, то јест у обухвату овог просторног плана. Општи циљ развоја саобраћаја утврђен у Плану је обезбеђење услова за изградњу, реконструкцију, опремање и функционисање државних и општинских путева којима ће се обезбедити повезивање општина Јабланичког и Топличког управног округа. Постојећа путна мрежа преклапа се са обухватом овог просторног плана на деоници државног пута IB реда бр. 35 Куршумлија - Мердаре на дужини од око 10 km. Постојећа железничка мрежа преклапа се са обухватом овог просторног плана на деоници једноколосечне неелектрифициране железничке пруге бр. 71 (Ниш) - Дољевац - Кастрат - Косово поље на дужини од око 10 km.

Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС“, бр. 4/08)

Предметни путни правац Ниш-Мердаре, припада рути 7 по класификацији SEETO Lezhe (Албанија) - Приштина – Дољевац и представља део европског пута Е-80, према класификацији датај у „Европском споразуму о главним међународним саобраћајним артеријама“. Међу главним друмским транспортним осама, предметни правац је дефинисан као веза Коридора Х са АП Косово и Метохија (Ниш - Прокупље - Куршумлија - АП Косово и Метохија). У оквиру путне мреже Србије овај путни правац у постојећем стању категорисан је као државни пут ІБ реда бр. 35 Ниш - Прокупље - Меровина - Куршумлија - Подујево - Приштина. У обухвату овог Просторног плана је и државни пут ІА реда бр. 216 Прокупље - Житорађа - Дољевац, којим се остварује веза са државним путем А1 (ауто-пут Е-75). У „Стратегији развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног саобраћаја у Републици Србији од 2008. до 2015. године“ дефинисан је концепт развоја мреже јавних путева који узима у обзир:

1. привредни и демографски развој Републике Србије и специјалне циљеве;
2. тренд побољшања политичких односа у Европи и формирање интегрисане Трансевропске мреже путева и основне мреже;
3. побољшање ефикасности друмског транспорта и надградњу постојеће мреже између земаља западне, централне, источне и јужне Европе, блиског и средњег Истока;
4. политички и географски положај Републике Србије у односу на окружење и ЕУ и обавезе које произилазе из укључења Републике Србије у међународни систем, тј. у Трансевропску мрежу путева;
5. везе са републикама бивше Југославије које се заједнички планирају преко SEETO и финансирају уз помоћ предприсупних фондова ЕУ.

Овом Стратегијом опредељено је да у контексту одређивања приоритета за унапређење постојећих и изградњу нових јавних путева треба систематично користити савремене рационалне приступе за подизање капацитета наведених путева, имајући у виду расположива средства, потребе и мрежу у целини, што подразумева могућност етапне градње.

1.2. Преглед карактеристика стања животне средине

1.2.1 Природне карактеристике

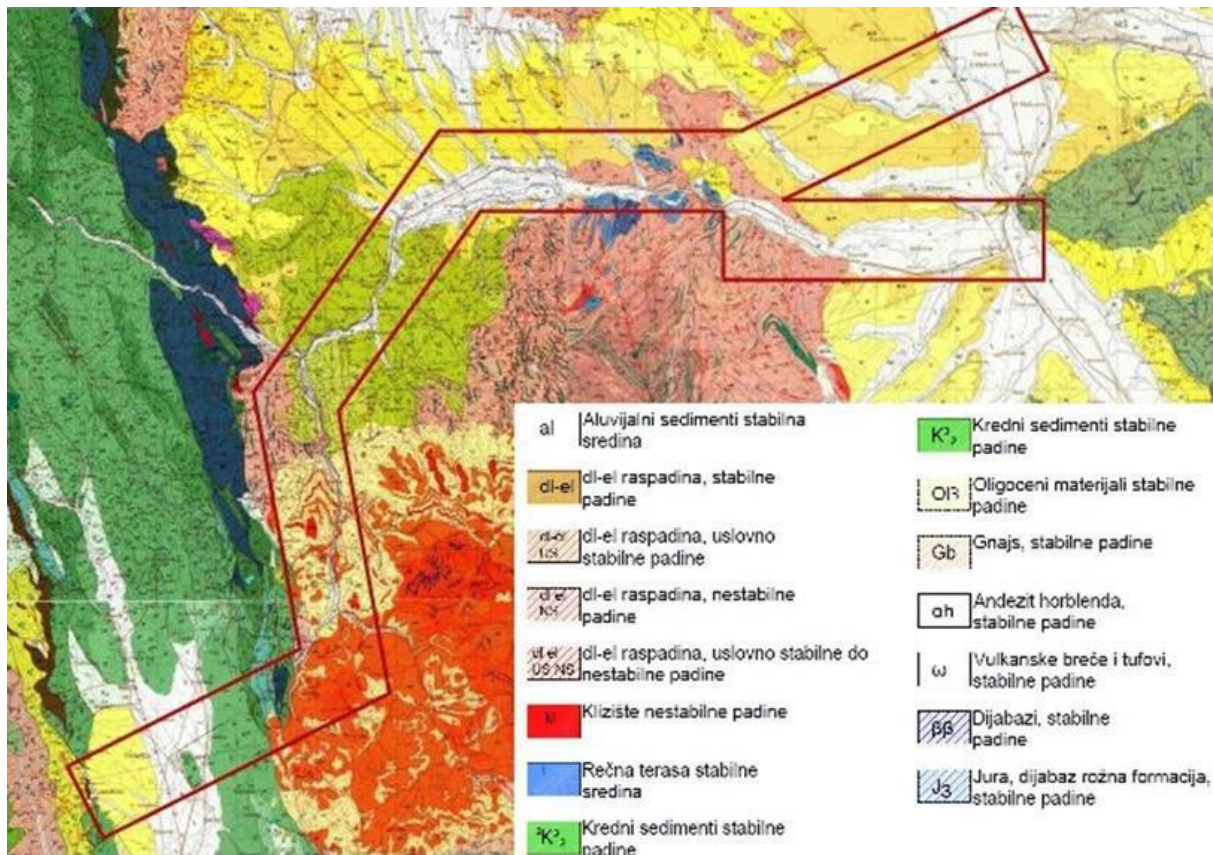
За анализу и презентацију податка о природним условима и стању животне средине на посматраном подручју коришћени су подаци из Претходне анализе утицаја на животну средину, Студије инжењерско-геолошких и геотехничких карактеристика и Студије климатских, хидролошких и хидрауличких параметара које урађене у оквиру Генералног пројекта и Претходне студије оправданости за изградњу аутопута Е-80, деоница Ниш – Мердаре. Посматрана траса са коридором представља простор који се може поделити на две јасно издвојене, унутар себе релативно хомогене предеоне целине. Прву предеоницу целину чини потес од почетка траса, одвајање од аутопута Е-75 код Ниша до насеља Плочник, док другу целину чини преостали део деонице, од насеља Плочник до административног прелаза Мердаре. Прва целина је типичан агрикултурни предео, са већим или мањим остацима аутономних, природних екосистема. Другом предеоном целином доминира брдско-планински предео, антропогено мање модификован, са претежно заступљеном шумском вегетацијом. Пољопривредна производња представља основну делатност становништва на читавој траси и коридору. Тип делатности је условљен орографијом терена и климатско-агроеколошким особеностима, тако да у пределу Топличке долине доминира полуинтензивна и интензивна воћарска, ратарска и повртарска производња, а у изразито брдско-планинском подручју (Куршумлија - Мердаре), током реке Косанице, доминира екстензивно сточарство и воћарство, уз сакупљање шумских плодова и лековитог биља.

Геолошке карактеристике

Ради свеобухватне и детаљније анализе геолошких карактеристика истражног подручја Генералним пројектом простор је подељен на 5 деоница са поддеоницама трасе будућег аутопута. У табели бр. 1.1. приказана је подела на поддеонице и називи геолошких јединица.

Табела 1.1. Приказ геолошких јединица на траси аутопута

Деоница	поддеоница	
	Назив	Геолошка јединица
Аутопут Е-75 – Прокупље	Ниш (Југ)	al, t _{1,t2} , dpr, Pl, Gb, US
Обилазница Прокупља	Обилазница I	al, Gb, M
	Обилазница II	al, Gb
	Обилазница III	t _{1, t2} , Gb
	Обилазница IV	al, t _{1,Pl} , Gb, M, A
Прокупље - Плочник	Белољин	al, pr, t ₂ , M _{2,3} , ¹ M _{2,3} , ² K ₂ ³ , Gb
	Пруга (Концељ)	al, pr, ² K ₂ ³
Плочник - Куршумлија	Плочник	al, pr, t ₁ , ² K ₂ ³
	Топлица (Север)	al, ² K ₂ ³
Куршумлија - Мердаре	Косаница (Исток)	al, K ₂ ³ , ² K ₂ ³ , US
	Топлица (Југ)	al, el-dl, t ₁ , M _{2,3} , K ₂ ³ , ² K ₂ ³ , US
	Косаница	al, K ₂ ³ , kl
	Косаница(Исток)	al, kl, US, ω, αh, ββ, Ol ₃ , K ₁ ¹ , Gb
	Косаница (Запад)	al, kl, US, ω, αhpy, ββ, Ol ₃ , K ₁ ^{3,4} , Gb
	Мердаре	ββ, K ₁ ¹ , K ₁ ^{3,4} , J ₃



Слика 1.1. Приказ геолошких карактеристика коридора аутопута Е-80

Алувијални седименти (al) имају велико распрострањење у долинама свих јаких и сталних водених токова (Ј. Мораве, Топлице, и Косанице, Мале и Велике Косанице). Они се, карактеришу веома правилним распоредом геолошких чланова у вертикалном смислу. Узмемо ли за пример било који вертикални профил алувијалне равни било којег од поменутих токова, скоро увек можемо запазити да у његовој подини леже типични флувијални „шарени“ шљункови фације корита које понекад покривају пескови исте фракције. Преко фације корита леже разне прашинасте стене поводањске фације. С обзиром да се на нашем делу терена фације мртваја налазе само спорадично и да су оне и данас у стварању може се закључити да је на највећем делу алувијалних равни Топлице и Јужне Мораве достигнута зрела етапа. Средњих су отпорних и деформабилних својстава, условно повољних до повољних физичко-механичких карактеристика за изградњу објеката.

Пролувијални седименти (pr) Битна разлика пролувијалних у односу на алувијалне седименте јесте у томе што се код њих не запажа никаква правилност у вертикалним профилима. Као и алувијални седименти изграђени су од истих литолошких чланова – прашинастих пескова, прашинастих глина, лесоидних глина, пескова и шљункова. Сви ови чланови се неправилно смењују било у хоризонталном било у вертикалном смислу. Поред тога, док алувијални седименти изграђују широке алувијалне равнице, пролувијум се обично налази у веома узаним долинама и, што је далеко карактеристичније, изграђују доста простране плавинске конусе. За све плавинске конусе карактеристична је тотална неслојевитост материјала уз хаотичну и укрштenu стратафикацију унутар различитих литолошких чланова. У корену сваког конуса обично се налази грубокласачни материјал док се на његовој периферији запажају супескови и суглине са ситнијим сочивима шљункова. По физичко-механичким карактеристикама су хетерогених својстава, а у погледу изградње објеката од неповољних преко условно повољних до повољних особина.

Речне терасе (t1-3) Односи вертикалних профила речних тераса, у свему идентични са алувијалним седиментима. На странама речних долина најчешће се запажају три терасна нивоа. У морфолошком погледу то су типичне речне терасне заравни или ерозионо-акумулационог карактера (у дну одсека терасе откривени су редовно старији чланови). Извесне терасне форме као што су оне јужно од Мрамора, постале су на специфични начин, дејством крупних делапсионих кретања, те их никако не треба везивати за терасе које су напред описане. Представљене су (прашинастим глинама, прашинастим песковима, лесоликим глинама и др.) Средњих су отпорних и деформабилних својстава, условно повољних до повољних физичко-механичких карактеристика за изградњу објеката.

Вулканске брече и туфови (w) Геолошка грађа овог комплекса је веома сложена јер је разламањима и интензивном ерозијом разорена и поремећена. Стенска маса овог комплекса је веома хетерогених физичко-механичких карактеристика, а у погледу услова за изградњу објеката може се сврстати у неповољну до веома повољну средину.

Кредни (1K2³) седименти су представљени пакетом пешчара и алевролита са олистростромима (1K2³). Представља смену пешчара са танким прослојцима алевролита и олистростромима. Изграђени су од угластих фрагмената кварцита и гнајсева, док су фелдспати и лискуни ређи. Сортирање материјала је слабо, а средња величина зрна износи 0,5 мм. Везиво је базалног типа и гради га калцијум карбонат. Олистростроми су посебно карактеристични за доњи део пакета. Састоје се од блокова и ситних фрагмената различитих стена у ситнозрнијем матриксу. Најчешћи су дециметарски фрагменти пешчара из сопствене јединице, затим комади кристалстих шкриљаца, разних кречњака, лапораца и других стена. У нижим деловима пакета секвенце турбидита су непотпуне и најчешће су отсечене. У горњим деловима пакета преовлађују сивоплавичасти лапорци и алевролити. У основној глиновито-вапновитој маси нађена је пелашка микрофауна, врло лоше очувана и прекристалисала. Седиментне текстуре су у овом пакету слабо изражене. Дебљина пакета износи око 100 м. По физичко-механичким карактеристикама су хетерогених својстава, а у погледу изградње објеката су од условно повољних до повољних особина.

Дијабази и дијабазне брече ($\beta\beta$) Међу блоковима магматских стена најчешћи су дијабази. Они се састоје од плагиокласа, ситног и епидотисаног моноклиничног пироксена, хлорита, актинолита, затим леуоксена, апатита, карбоната и металичних минерала. Већи блокови дијабаза су често ушкриљени, а обично носе и жилице сулфида. Веома су честе и мономиктне до олигомиктне дијабазне брече, које на изданку личе на здробљене дијабазе, али понегде садрже блокове кречњака и рожнаца. Повољних физичко-механичких карактеристика, повољни до условно повољни за изградњу објеката.

Условно стабилни(US) терени су терени изграђени од дебљих, преко 5 м, делувијалних творевина које су се исталожиле на ободима падина и у близини водотока. Представљени су прашинасто-песковитим и шљунковитим заглињеним творевинама са већим процентом полузаобљене до незаобљене дробине. Терени неповољни за изградњу објеката. Уколико су мањих димензија и дубине до 5 м материјали из ове средине се могу користити за извођење насипа. Средина смањених отпорних и деформабилних својстава.

Геоморфолошке карактеристике

Топличко-косаничка котлина смештена је између Малог и Великог Јастрепца на северу, Копаоника и Пожара на западу, Проломских планина, Соколовице, Арбанашке планине, Видојевице и Пасјаче на југозападу и југу. Долина Топлице је композитна јер се састоји од више проширења и клисура. Састављена је из четири морфолошки различита дела: клисурастог дела долине Топлице - од изворишта до села Влахиње, које се налази западно од Куршумлије, Топличко-косаничке котлине (котлина средње Топлице) од Влахиње до села Губетина, кратке пробојнице између Губетина и Прокупља, и долине доње Топлице, која је усечена у језерске седименте Добрича. Топлица није јединствена, ни по геолошкој грађи ни по конфигурацији терена. У оквиру Топлице издвајају се две котлине: Топличка и Косаничка, као и више мањих проширења и клисура у долинама притока реке Топлице. Са дна Топличке котлине уздижу се узвишења која представљају делове геолошке основе са којих су денудационим процесима спрани језерски седименти. Подручје коридора аутопута Ниш - Мердаре налази се у равничарском до брдском, ретко брдско-планинском региону. Хипсометријске вредности показују да у рељефу доминира више флувио-денудационих нивоа постављених у вертикалној сукцесији: од највишег на југозападу (700-800 метара) до најнижег на истоку (150-180 метара). Ови флувио-денудациони нивои су разбијени ерозијом флувијалних система тако да су њихови остаци различито сачувани. Флувио-денудациони нивои су благо нагнути ка истоку и тај нагиб следе сви већи водотокови. Дренажна мрежа је различите густине и изгледа. Главни водотоци који дренирају ове просторе су: Јужна Морава, са својом највећом притоком Топлицом и великим бројем притока нижег реда, и Косаница са притокама. У сливу Косанице јављају се најчешће вулкански, флувијални и абразиони облици рељефа. Око 70% рељефа Косанице је вулканског порекла, о чему сведоче добро сачуване вулканске купе: Голак, Мачја стена, Матаровачки вис, Иван кула, Трпежанска главица, Велики чукар, Бранково кале, Лубнички вис и други. С обзиром на вулканску активност, која је карактерисала Топлицу у далекој геолошкој прошлости, ова област је богата разним рудама, а посебно лискуном, фелдспатом и гвожђем.

Егзогени рељеф - С обзиром да је подручје коридора смештено у једном равничарском до брдском и брдско-планинском региону, то су типови рељефа и рељефних процеса сагласни таквој позицији. Развијени су како ерозиони тако и акумулативни облици рељефа. Посебно је јако изражен процес акумулације у доњем току Топлице на ушћу у Јужну Мораву.

Елувијални рељеф - Елувијални процеси су присутни на читавом подручју изузев у теренима у којима доминира акумулативни процес, али са различитим ефектима деловања. Резултат таквих процеса су депонати различите – углавном мале дебљине. Већа дебљина елувијалног материјала налазе се у областима изграђеним од миоценских творевина али и на другим местима, углавном на превојним подручјима између сливова, на благим заравњеним гребенима, билима и слично. У свим наведеним теренима формирају покрове од материјала основних стена који није претрпео транспорт.

Делувијално-пролувијални рељеф - Делувијално-пролувијални процеси и рељеф скоро да доминирају у области коридора. Нарочито је тај рељеф изражен на делу од Куршумлије до Прокупља и то са десне стране реке Топлице. У мањој мери присутни су и у теренима који су изграђени од карбоната и других стенских маса присутних у изградњи терена. Према интензивности испољавања делувијално-пролувијалних процеса може се констатовати да је то подручје умереног до јаког спирања. Умерено спирање је изражено у источним деловима, простор између Прокупља и Ниша, док је интензивније спирање изражено у централном делу коридора од Куршумлије до Тулара, па и до Прокупља са обе стране Топлице. За такве терене карактеристични су бројни стални и повремени водотокови и густа мрежа јаруга. То се посебно односи на терене изграђене од семиметаморфних палеозојских стена и од седиментних миоценских стена. Главни акумулациони облици делувијално-пролувијалних процеса су пространи делувијално-пролувијални застори на готово свим већим долинским странама сталних водотокова и на превојним местима хипсометријски различито диспонираних етажа и делувијални покрови, на благим падинама.

Алувијални рељеф - Алувијални рељеф је углавном представљен, акумулативним и слабије ерозионим облицима, у доњем току Топлице и више ерозионим у средњем у горњем току Топлице и њених притока. Долине водотокова су најчешће благо и плитко урезане и У-профиле. Од акумулативних облика алувијалниг рељефа заступљени су: алувијони, речне терасе и плавински конуси. У принципу, реч је о творевинама које имају велико распрострањење али не и дебљину осим на ушћу Топлице у Велику Мораву. У профилу алувијалних седимената преовлађују творевине речног корита, углавном грубозрни материјал (шљунак и песак). Ређе су заступљене творевине поводња (алеврити, суглине, супескови), које су по правилу и мале дебљине. Већина брдских водотокова поседује мале алувијоне изграђене претежно од блоковско-шљунковитог материјала. Речне терасе као делови некадашњих алувиона налазе се углавном у доњем делу Средњем и доњем току Топлице, где се јављају као уски подови изграђени од истих или скоро истих творевина као алувион. Плавинске лезе (пролувијални конуси) формирану су на многим местима у области коридора и то првенствено на локацијама ушћа мањих водотокова. Већи плавински конуси налазе се на левој и левој страни Топлице од Тулара до Мале Планае.

Колувијални рељеф - Облици колувијалног рељефа у теренима коридора су ретки или практично изостају. Заступљена су: углавном мала клизишта, мали одрони дуж пута Прокупље-Мала Плана и Куршумлија-Мердаре.

Антропогени рељеф - Овај рељеф је последица људске активности. Представљен је облицима антропогеног порекла (велика насеља, депоније, вештачке акумулације и др.).

Ендегени рељеф - Појединачно, феномени ендегеног рељефа у домену коридора имају велику заступљеност. Таква својства би могли имати велики број раседа посебно на делу од Прокупља до Мердара. У целини посматрано, рељефна диспонираност ових терена је последица неогено-квартарне вертикалне тектонске мобилности и ерозионих деструктивних процеса.

Хидрогеографске карактеристике

Подручје аутопута Е-80 се налази у сливу реке Топлице, и све површинске воде са овог подручја дренарају водотоци који припадају сливу Топлице и Јужне Мораве. Најмањи водоток на предметном подручју је Дегрменска река, која се спаја са Боровачким потоком и формира реку Мала Косаница. У селу Саставци се састају Мала и Велика Косаница и настаје река Косаница. Мала и Велика и Косаница, као и Косаница имају већи број притока. Те притоке су углавном брзи и бујични токови. У Куршумлији се Косаница улива у Топлицу. Водотоци у сливу Топлице су углавном брзог тока и њихов режим је условљен кишним и снежним падавинама, врло често са бујичном активношћу у време обилних падавина као и наглим топљењем снегова. У време тих високих вода поједини делови терена бивају плавлени, нарочито у алувијалној равни реке Топлице. Терен општине Куршумлије је претежно изграђен

од вододрживих стена па је отицање воде површинско. Све воде се сливају у Топлицу. Топлица је од изворишта испод Панчићевог врха на Копаонику (на око 1840 m нв), па до ушћа у Јужну Мораву код Дољевца, дугачка 131km. Просечан протицај при ушћу у Јужну Мораву је 13m³ воде у секунди. Највећу количину воде има у марту, а најмању у септембру. У току летњих месеци, који су углавном без кише, њене притоке скоро пресахну, те се у тим месецима појави и проблем снабдевања становништва водом. У средњем току, од Куршумлије до Прокупља, на дужини од 42km, Топлица тече коритом широким до 25 м, има равномернији пад, а дубина је до 1,5m. Процеси ерозије су присутни у већем делу слива и последица су вишевековне сече шума.

Педолошке карактеристике

На укупну структуру земљишта у коридору утицале су специфичне геоморфолошке карактеристике подручја, хетерогени литолошки састав, климатолошки и хидролошки услови и утицај човека. Ови фактори и услови, утицали су да се на овом подручју формирају алувијална земљишта, смонице, гајњаче, делувијум и подзоласта земљишта, као основни педолошки костур из кога су се даље развили бројни подтипови земљишта. Доминирају земљишта средњег бонитета (од треће до пете бонитетне класе), погодна за ратарство и воћарство, док је висок проценат земљишта ниског бонитета (од шесте до осме бонитетне класе) са потпуном неподесношћу или веома озбиљним ограничењима коришћења за друге намене осим за сточарство (ливаде и пашњаци) и гајење шума. У зони општине и Меровина, у долинским равнинама Јужне Мораве, Крајковачке реке и Југбогдановачке реке заступљен је алувијум, најплодније пољопривредно земљиште. На терасама, нижем побрђу и долинским странама преовлађује смоница и еутерично смеђа земљишта (гајњача), а на брдско-планинском терену Малог Јастрепца дистрично смеђа хумусно-силикатна тла. Делувијални наноси распострањени су у брдско-планинском подручју углавном у долинама река и потока где преовлађују денудациони процеси и сношење материјала са виших елемената рељефа. Смоница је заступљена са два подтипа: некарбонатно и посмеђено тло, оба јако глиновитога састава целом дубином профила. Еутрично смеђе земљиште после смонице заузима највеће пространство на подручју. Педолошки састав пољопривредног земљишта Куршумлије чине различити типови земљишта. Најплоднији тип земљишта је алувијум, који се налази у котлинама и уз реке Топлицу и Косаницу и смоница, која се налази у брдским теренима. Смоница је изузетно богата хумусом, 4-6%, али су механичке особине врло неповољне услед велике количине глине. На овим типовима могу се успешно гајити житарице, индустријско и крмно биље. Са повећањем надморске висине, појављује се гајњача, која се протеже и до 700 m надморске висине. На вишим теренима заступљена су органоминерална црница, смеђа подзоласта земљишта, која су плитка, обично на већим нагибима, па се користе као ливаде, пашњаци и шуме. Пољопривредна производња представља основну делатност становништва на читавој траси и коридору. Тип делатности је условљен орографијом терена и климатско-агроеколошким особеностима, тако да у изразито брдско-планинском подручју (Мердаре-Куршумлија), током реке Косанице, доминира екстензивно сточарство и воћарство, уз сакупљање шумских плодова и лековитог биља, док у пределу Топличке долине доминира полуинтензивна и интензивна воћарска, ратарска и повртарска производња. Посебан значај има чињеница о солидној заступљености органске производње воћа и поврћа. На потесу између Куршумлије и Прокупља пожељно је да се траса позиционира даље од леве обале Топлице (ближе постојећој траси магистралног пута), да би се очувао квалитет земљишта и других агроеколошких особености неопходних за даљи развој органске пољопривредне производње.

Климатске карактеристике

Клима овог подручја није проучена у довољној мери због веома ретких метеоролошких станица и недовољно климатских посматрања и проучавања. Нижи делови терена који припадају сливу Топлице имају умереноконтиненталну климу, са већим утицајем жупне климе, док простори на надморској висини већој од 600m имају субпланинску и планинску климу. Лета су доста топла

и сува, а зиме умерено хладне. Умерено континентална клима са благим прелазима између годишњих доба у котлини, али зато дуга и оштра зима на планини условили су плодно тле дуж реке и њених притока, богатство шумом и пашњацима. Најтоплији месец је јули, а најхладнији јануар и фебруар. Средња јануарска температура у Прокупљу је 3.8°C, а у Куршумлији 3.6°C. Просечна годишња температура ваздуха износи 10.6°C. Средња годишња температуре ваздуха у Прокупљу је виша, 11.6°C, јер се Прокупље налази на нижој надморској висини, 255м у односу на Куршумлију (366м) и удаљеније је од Копаоника, под чијим се климатским утицајем налази Куршумлија. Ужи центар Ниша је на надморској висини 194м, а просечна годишња температура је 11.2°C.

Табела 1.2. Приказ средњих температура ваздуха по годишњим добима (1961-2011)

насеље	зима	пролеће	лето	јесен
Ниш	1.53	11.87	21.37	12.07
Куршумлија	0.9	10.3	19.3	10.6
Куршумлијска бања	0.3	9.5	19.1	10.7
Пролом бања	-0.6	9.1	18.7	10.5
Луковска бања	-1.0	8.2	17.9	9.6

Извор: РХМЗ 2012

Средње годишње количине атмосферских падавина у многим деловима подручја у сливу Топлице, износе 589,6 мм. Просечна влажност ваздуха је 70%. Ово подручје оскудева у падавинама. Максималне количине се излуче у мају и октобру, а минималне у септембру и фебруару.

Табела 1.3. Годишња количина падавина и број дана са снегом у Нишу

Ниш		
година	годишња количина падавина	број дана са снегом
2012	599.97	47
2011	712.72	58
2010	535.43	40
2009	336.31	41
2008	343.97	29
2007	398.32	54
2006	573.82	47
2005	481.14	19
2004	592.11	40
2003	440.23	24
2002	562.86	32

Што се тиче падавина у Куршумлији и околини, може се извести закључак на основу праћења на КС Куршумлија за период од 1976-2010 год. У том периоду, констатована је чињеница да се падавине одликују веома великом неравномерношћу која се може изразити односом $P_{\max}:P_{\min} = 129:1$. Просечне месечне вредности у зимском периоду износе од 62.7 mm - 69.8 mm док у летњем периоду и преко 100 mm. На годишњем нивоу, вредности сума падавина крећу се од 607.9 mm (2008. год.) до 1570 mm (1979. год.). Очигледно је да на овакве климатске карактеристике пресудан утицај има планински масив Копаоника.

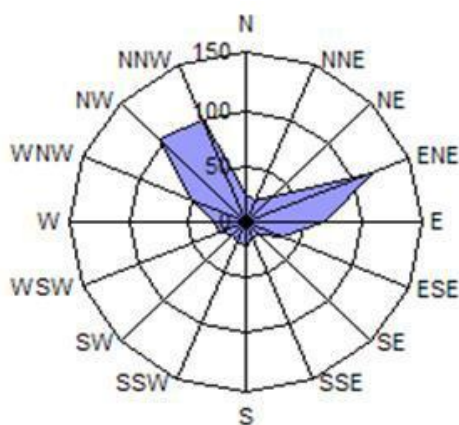
Оштрија (субпланинска) клима, са већом количином талога, снежног и кишног типа, заступљена је у вишим деловима терена, углавном у зони изнад 600м.н.в, има знатног утицаја на формирање и измене инжењерскогеолошких услова терена. Локалне климатске разлике, условљене разуђеношћу рељефа, висинском разликом и орјентацијом падина, имају знатан утицај на распадање стенских маса (поготову у шкриљцима), ерозиону активност и процес клижења терена. Ово је нарочито изражено у долини Мале и Велике Косанице.

Преовлађују северни и североисточни ветрови, који продиру из Поморавља, преко Добрича. У Топличку котлину, између Малог и Великог Јастрепца и Јанкове клисуре продиру у току зиме хладне ваздушне масе. Ветрови који допиру са југа и југозапада су топли и имају фенски карактер, јер се налазе под утицајем медитеранских ваздушних маса, које се пробијају уз Вардарско-моравску долину. Ови ветрови доносе повишење температуре.

Анализа ветрова на овом подручју је урађена на основу мерења извршених на метеоролошкој станици Ниш и то према честинама у виду руже ветрова и према брзинама ветра по правцима. Преглед процентуалне заступљености основних праваца ветра и средњих брзина за метеоролошку станицу Ниш приказана је у Табели бр.1.4.1-04. За ову станицу одређене су суме и учесталости за осам смерова за годину. За сваки смер одређена је просечна јачина према Беауфорт – овој скали.

Табела 1.4. Преглед процентуалне заступљености основни праваца ветра и средњих брзина

стан.	Правац ветра	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	тишина
Ниш	честина %	3.9	6.1	15.0	4.5	4.3	3.8	6.6	20.3	35.6
	јачина %	2.1	2.7	2.3	1.6	2.2	1.7	1.5	2.9	-



Слика 1.2. Ружа ветрова за Ниш

Заштићена природна добра

У условима бр.020-892/2 од 01.06.2016.год. добијених од стране Завода за заштиту природе Србије, у обухвату Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-80, деоница Ниш – Мердаре налази се део Предела изузетних одлика Радан са предложеним режимима заштите II и III степена за које је покренут поступак заштите. Предео изузетних одлика Радан је део еколошки значајног подручја Радан еколошке мреже Републике Србије. У обухвату Плана је и део еколошки значајног подручја Лалиначке слатине. Реке Косаница и Топлица са приобалним појасевима у природном и блиско –природном стању имају улогу еколошких коридора еколошке мреже Србије.

Флора и фауна

Посматрно подручје карактерише значајна разноликост биодиверзитета флора и одређених фаунистичких група. Посебно се издваја фауна водоземаца и гмизаваца, са већим бројем присутних заштићених и строго заштићених дивљих врста као и орнито фауна. Дуж трасе аутопута на различитим локацијама потврђено је присуство преко 120 врста строго заштићених и заштићених врста птица. Фауна сисара до даса није детаљно и систематски проучавана. али постојећи подаци указују на присуство значајних врста са апекта заштите(слепо куче, зец, срна, дивља свиња, шарени твор, видра, вук, мрки медвед). Све наведен врсте су и предмет посебних програма и мера заштите и очувања.

1.2.2. Непокретна културна добра

На посматраном подручју налазе се бројна непокретна културна добра и добра у статусу претходне заштите, мада у претходном периоду није извршена свеобухватна и детаљна валоризација непокретног културног наслеђа. На основу наведеног у тренутку издавања услова није било могуће добити комплетан списак са свим културним добрима на предметном подручју.

Непокретна културна добра од изузетног значаја:

- Манастир Св.Богородице у Куршумлији – споменик од изузетног значаја (Сл.гласник РС 14/79).

Непокретна културна добра од великог значаја:

- Марина кула у Куршумлији – споменик културе од великог значаја (Сл.гласник РС.бр. 28/83).

Непокретна културна добра:

- Маркова црква – касноантичка базилика код Кастрата у Куршумлији – споменик културе (Сл.гласник РС бр. 2056/48);
- Плочник код Прокупља – археолошко налазиште.

Добра која уживају стаутс претходне заштите:

- Археолошки локалитет „Црквиште“ у Мрамору, остаци средњовековне цркве и некрополе из периода XIII – XIV века.

Од добара која уживају претходну заштиту у коридору се налазе локалитети: Бело Поље – остаци цркве и гробље, Пепељевац – остаци цркве Св. Недеље на гробљу, Висока – темељи црквице са надгробницима, Старо шљачиште у Рачи – средњовековно гробље код цркве и Мердаре – остаци неолитског насеља код сеоског гробља. Ти локалитети су, осим локалитета Мердаре, на удаљености од осе аутопута већој од 110 метара, односно не налазе се у експлоатационом појасу, тако да неће бити директно изложени радовима и заузећу земљишта. Такође, осим локалитета Вича, који је на делу коридора обухваћеног детаљном планском разрадом, остала добра су на деоници коридора за који ће се детаљна планска разрада радити накнадно, уз могућност измене трасе утврђене овим просторним планом уколико се то покаже неопходним ради заштите наведених или других накнадно идентификованих културних добара.

На подручју плана налази се већи број евидентираних локалитета са културним и историјским садржајем и вредностима. На основу прибављених аката надлежних установа заштите споменика културе и друге расположиве документације не може се утврдити ближи статус тих добара, односно да ли је за њих и када формално спроведен поступак евиденције и обавештавања у складу са чл. 29. Закона о културним добрима. При утврђивању планских решења евидентирани локалитети су третирани као културна добра која уживају претходну заштиту, односно као непокретности (земљиште и објекти) на којима се примењују мере заштите прописане наведеним законом.

Дефинисано планско решење коридора ауто-пута неће угрозити интегритет и вредности заштићених културних добара и добара која уживају претходну заштиту, односно та добра сходно чл. 7. Закона о културним добрима неће бити оштећена или уништена.

1.2.3. Квалитет основних чинилаца животне средине

Квалитет ваздуха

У посматраном коридору појављују се као могући извори загађења ваздуха са ограниченим утицајем у непосредној близини постојећих саобраћајница државни пут бр. Iб 35 (М-25), у правцу пружања исток-северозапад, државни пут бр. II а 216, у правцу пружања исток-запад, магистрална једноколосечна електрифицирана железничка пруга бр.3 Београд–граница са Македонијом, регионалне једноколосечне неелектрифициране пруге и то: пруга бр. 62, пруга бр.68 Куршумлија – Кастрат и пруга бр.71. Поред тога, грејање у домаћинствима у зимском периоду је извор значајног загађења у Прокупљу и Куршумлији. У наредној фази пројекта, када се уради Студија о процени утицаја, требало би спровести посебна мерења квалитета ваздуха на подручју Прокупља и Куршумлије и насеља у близини дефинисаног аутопута Е-80, који ће се користити за даље истраживања о потенцијалним утицаја на квалитет ваздуха, као и на прописивање неопходних мера ублажавања. Праћење мора да буде у складу са Уредбом о условима за мониторинг и захтевима квалитета ваздуха ("Сл. гласник РС ", број 11/10, 75/10 и 63/13).

Квалитет вода

Квалитет површинских вода претежно је условљен радом индустријских постројења, пољопривредном производњом, као и појавом дуготрајних сушних. Главне изворе загађења површинских вода на посматраном подручју представљају нетретиране индустријске и комуналне отпадне воде, дренажне воде из пољопривреде, оцедне и процедне воде из депонија. У табели 1.5. дата је класификација водотокова Јужне Мораве, Бањске и Топлице на основу података Републичког хидрометеоролошког завода за године 1998, 2000, 2005 и 2009. године.

Табела 1.5. Класификација водотокова Јужне Мораве, Бањске и Топлице

Локација	Река	Захтевана класа	Актуелна класа			
			1998	2000	2005	2009
Куршумлија	Бањска	I	VК	VК	VК	III
Прокупље	Топлица	IIIВ	IV	IV	III	-
Параметар		Топлица (Пепељевац)	Косаница (Куршумлија)			
Ph вредност		I – IV	I-IV			
Суспендоване материје		I – II	I-II			
Растворени кисеоник		V	I			
Засићеност кисеоником		III	-			
БПК5		II	II			
ХПК (бихроматна метода)		II	III			
ХПК (пермаганатна метода)		II	II			
Укупан органски угљеник (ТОЦ)		III	II			
Укупан азот		III	II			
Нитрити		II	I			
Нитрати		III	III			
Амонијум јон		IV	II			
Укупан фосфор		II	II			
Ортофосфати		III	II			
Арсен		II	II			
Бор		I	I			
Бакар		-	-			
Цинк		I	I			
Хром (укупни)		I	I			
Гвожђе (укупно)		III	II			
Манган (укупни)		II	I			
Фекални колиформи		IV	IV			
Укупни колиформи		III	III			

Резултати Извештаја испитивања квалитета површинских и подземних вода за 2011 који је израдила Агенција за заштиту животну средину показују да су водотоци на посматраном подручју III – IV категорије. Топлица - током 2011. године квалитет воде реке Топлице контролисан је на профилима (иза сваког профила је дата утврђена класа квалитета вода): Пепељевац (III/IV), Прокупље (III/IV) и Дољевац (III). Бањска - током 2011. године квалитет воде реке Бањске контролисан је на профилима Куршумлија. Квалитет воде је одговарао IV класи. Током узорковања уочена је промена органолептичких особина воде, односно видљиве отпадне материје, боја воде и мирис воде повремено су припадали III и IV класи и ВК стању. Измерена рН- вредност, у једној серији мерења, одговарала је III класи.

Квалитет подземних вода је мерен у оквиру редовног програма мониторинга и углавном је задовољавајући. У принципу БПК нивои су близу или изнад граничних вредности. Нивои укупног сувог остатка су у границама, али се значајно разликују. Током године нивои суспендованих материја су променљиви и повремено прелазе граничне вредности. Киселост (Ph) и нивои нитрата и фосфора генерално нису алармантни. Иако је употреба пестицида и ђубрива у пољопривредним областима ограничена због веома мале пољопривредне активности, у узорцима подземних вода се трагови још могу детектовати. Појачана активност (као последица изградње) може довести до повећане употребе пестицида, уз негативан утицај на квалитет подземних вода.

Квалитет земљишта

На квалитет земљишта, односно обим његове деградације, утичу бројни природни процеси (ерозивни процеси, клизишта, бујични токови), међутим, веома велики утицај на квалитет земљишта имају антропогене појаве и процеси, међу којима су најзначајнији: загађивање земљишта хемијским средствима (минерална ђубрива, пестициди) и органским ђубривима (чврсти и течни стајњак) при пољопривредној производњи; индустријски процеси; рударски радови; неадекватно депоновање отпада, егзистовање несанитарних септичких јама (домаћинства, сточне фарме), загађивање земљишта уз путеве услед нерешеног одводњавања, промена намена простора (бесправна градња) итд. На загађивање земљишта утиче неодговарајућа пракса у пољопривреди, укључујући неконтролисану и неадекватну примену вештачких ђубрива и пестицида, као и одсуство контроле квалитета воде која се користи за наводњавање. Спорадична појава тешких метала у земљишту резултат је нетретираних процедних вода са депонија и рударско-енергетских објеката. Загађење земљишта заступљено је у подручјима интензивне индустријске активности, неадекватних одлагалишта отпада, рудника, као и на местима различитих акцидената. Земљиште на подручју плана спада у ред умерено загађених услед примене агротехничких мера. Међутим, због нерешености комуналних проблема који се односе на проблем одлагања чврстог комуналног отпада на неадекватан простор (сметлиште на обалама реке Топлице), нерешено питање пречишћавања отпадних комуналних вода, као и неадекватна и застарела водоводна мрежа указују да постоји латентна опасност да ова средина врло лако пређе у средину са одређеним степеном угрожености по квалитет живота, а самим тим и здравље људи. Не постоји системски мониторинг квалитета земљишта на подручју Плана. Извештај о стратешкој процени утицаја на животну средину Плана генералне регулације Прокупља ЈП Завод за урбанизам Ниш 33 Главни извори загађивања земљишта на планском подручју су саобраћај (таложене загађујућих материја из издувних гасова моторних возила), индустрија и неуређене депоније.

Бука

На посматраном подручју нису вршена мерења комуналне буке. Назначајнији извору буке су бука настала услед одвијања саобраћаја на државним путевима и рад индустријских постројења у урбаним срединама. Дуж трасе планираног путног правца лоцирано је више насеља која у планском периоду могу бити изложена прекомерним нивоима саобраћајне буке. То су насеља: Мерошина, Југ Богдановац, Доња Трнава, Бреснички, Доње Точане, Крчмаре и Рударе. У наредној фази израде пројектне документације, приликом израде Студије о процену

утицаја на животну средину потребно је извршити моделовање буке и дефинисати места мониторинга постојећег стања, у току градње и експлоатације будуће саобраћајнице. Праћење мора да буде у складу са Правилником о методама мерења буке, садржини и обиму извештаја о мерењу буке ("Сл.гласник РС", бр. 72/10).

1.3. Разматрана питања заштите животне средине у Плану и разлози за изостављање појединих питања и проблема из стратешке процене

Током израде предметног плана и стратешке процене утицаја на животну средину, разматрана су питања у вези са заштитом животне средине и дефинисани услови под којима се планиране активности могу реализовати. Заштита животне средине логично подразумева поштовање свих општих мера заштите животне средине и природе као и свих прописа утврђених законском регулативом и условима надлежних институција. У том смислу су за израду стратешке процене утицаја коришћени услови и документи који су том контексту релевантни. Посебна пажња у посвећена је могућим утицајима Просторног плана и планских решења на квалитет животне средине и биодиверзитет, а све у контексту еколошки најприхватљивијег решења којима ће бити умањена опасност од нарушавања квалитета животне средине на траси коридора аутопута.

Критеријуми за утврђивање могућности значајних утицаја на животну средину планова и програма садржани су у Прилогу I Закона о стратешкој процени утицаја. Ови критеријуми заснивају се на: карактеристикама плана/програма и карактеристикама утицаја. У конкретном случају, поред наведених критеријума, посебно је важна идентификација проблема заштите животне средине на простору који је под директним утицајем путног објекта и активности и анализа могућих импликација наведених активности на квалитет животне средине, а посебно на:

- квалитет основних чинилаца животне средине,
- повећање интензитета буке,
- природне вредности и биодиверзитет,
- непокретна културна добра,
- утицаје у случају акцидентних ситуација.

На основу анализе планских решења, посебно су разматране могуће импликације будућег аутопута и пратећих садржаја на животну средину јер наведене активности имплицирају доминантне утицаје изградње и одвијања саобраћаја на чиниоце животне средине. Иако ће ове активности и објекти бити у фокусу, са еколошких и социо-економских аспеката су анализирани све стратешке смернице дефинисане Просторним ланом, укључујући и утицаје (позитивне и негативне). Такође, с обзиром на планиране намене, нису разматрани утицаји које планирани објекти и активности по природи намене и техничко-технолошким карактеристикама не могу имати на квалитет животне средине.

1.4. Приказ варијантних решења која се односе на заштиту животне средине

Варијантна решења плана представљају различите рационалне начине средства и мере реализације циљева плана у појединим секторима развоја, кроз разматрање могућности коришћења одређеног простора за специфичне намене и активности. Укупни ефекти плана, па и утицаји на животну средину, могу се ефикасно утврдити поређењем са различитим варијантним решењима плана.

На делу Деонице 6 код Куршумлије, оријентационо од km 47+000 до km 53+000, дефинисана је и тзв. „Источна варијанта“ коридора ауто-пута. У овој варијанти коридор ауто-пута прелази на десну обалу реке Топлице и највећим делом тунелски пролази кроз брдо Крчмаре, после чега се јужно од Куршумлије враћа у основни коридор ауто-пута. На тај начин коридор на већем растојању обилази Куршумлију и не угрожава непокретна културна добра (остаци цркве и гробље на локалитету Бело поље, остаци цркве Св. Недеље на гробљу у селу Пепељевац,

манастир Св. Николе – Подпоглавље 3.3.2.). Ова варијанта коридора аутопута треба да буде преиспитана на основу детаљних опсервација терена која ће бити спроведена у даљим фазама израде техничке документације, а коридор ће се коначно утврдити приликом измена и допуна овог Просторног плана, а имајући у виду и да је она предвиђена важећом планском документацијом општине Куршумлија. Из тог разлога варијантна решења трасе коридора аутопута на поменутој деоници нису предмет ове СПУ.

1.5. Резултати консултација са заинтересованим органима и организацијама

Приликом одређивања планских концепција и дефинисања планских решења уважени су и имплементирани сви услови у сугестије надлежних институција (Табела 1.6).

Табела 1.6. Списак институција које су доставиле услове за потребе израде Просторног плана

1	Аеродром – Ниш	25	Министарство за рад
2	Центар за разминурање	26	Министарство здравља
3	Дирекција за водне путеве	27	МРЕ
4	Емисиона техника и везе	28	МУП
5	ЕМС	29	Нис – Дирекција за изградњу
6	Град Ниш – управа за планирање и изградњу	30	Нис – Управа за комуналне послове
7	Град Ниш – управа за привр и одрживи развој	31	Општина Меровина
8	Инфраструктура – железнице	32	Општина Куршумлија – општинска управа
9	ЈКП Намтеум – Прокипље	33	Путеви Србије
10	ЈКП Naissus – Ниш	34	РАТЕЛ
11	ЈП дирекција за изградњу – Меровина	35	Републички хидрометеоролошки завод
12	ЈП за урбанизам – Прокупље	36	Републички сеизмолошки завод
13	ЈП Пошта	37	Реп. завод за зашт. спом. културе – Београд
14	ЈП Пошта Ниш	38	РГЗ
15	ЈП Пошта Прокупље	39	РТС
16	Југоросгаз	40	Србијагаз
17	Коридори Србије	41	Србијашуме
18	Министарство омладине и спорта	42	Србија воде – ВП-Морава-Ниш
19	Министарство држав управе и лок самоуправе	43	Телеком
20	Министарство пољ – управа за пољ земљиште	44	Теленор
21	Министарство пољ – управа за шуме	45	Транснафта
22	Министарство правде	46	ВИП
23	Министарство привреде	47	Завод за заштиту природе Србије
24	Министарство спољних послова	48	Завод за заштиту споменика културе Ниш

2. ОПШТИ И ПОСЕБНИ ЦИЉЕВИ И ИЗБОР ИНДИКАТОРА

2.1 Општи и посебни циљеви

Према члану 14. Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину општи и посебни циљеви стратешке процене дефинишу се на основу захтева и циљева у погледу заштите животне средине у другим плановима и програмима, циљева заштите животне средине утврђених на нивоу Републике и међународном нивоу, прикупљених података о стању животне средине и значајних питања, проблема и предлога у погледу заштите животне средине у плану или програму.

Општи и посебни циљеви стратешке процене утицаја на животну средину за предметни план, садржани су у стратегији и смерницама: Просторног плана Републике Србије, националних стратешких докумената и просторних планова јединица локалних самоуправа кроз које пролази траса аутопута.

Општи циљеви стратешке процене, дефинисани на основу наведених планских докумената су и на основу анализе стања и тенденција будућег развоја.

На основу општих циљева и на основу: просторног обухвата плана, планираних садржаја на подручју плана, стања животне средине на предметној локацији и ширем окружењу, дефинисани су посебни циљеви стратешке процене који ће представљати основ за евалуацију стратешких утицаја плана на животну средину (Табела 2.1.).

2.2. Избор индикатора

Планирање је кључна карика у систему управљања променама у животnoj средини, а почетни и најважнији корак у процесу планирања је формирање базе података (информационе основе) ради идентификације те исте средине. На основу идентификованог стања у могућности смо да предузмемо адекватне мере у планском процесу у циљу ефикасне заштите животне средине. Саставни део информационог система представљају показатељи (индикатори). Показатељи управљања животном средином представљају веома битан сегмент у оквиру израде просторног или урбанистичког плана и један ниво у оквиру комплексног просторног информационог система. Сврха њиховог коришћења је у усмеравању планских решења ка остварењу циљева који се постављају.

За успешну израду СПУ изузетно је важно квалитетно дефинисати циљеве и индикаторе животне средине, односно одрживог развоја.

У оквиру СПУ избор индикатора је извршен из «Основног сета УН индикатора одрживог развоја», у складу са Упутством које је издало Министарство науке и заштите животне средине у фебруару 2007. год и Правилником о националној листи индикатора заштите животне средине (2011). Овај сет индикатора заснован је на концепту «узрок-последица-одговор». Индикатори “узрока” означавају људске активности, процесе и односе који утичу на животну средину, индикатори “последица” означавају стање животне средине, док индикатори “одговора” дефинишу политичке опције и остале реакције у циљу промена “последица” по животну средину. Сет индикатора у потпуности одражава принципе и циљеве одрживог развоја.

Избор индикатора наведених у табели 2.1. у складу је са планираним активностима на подручју Просторног плана и њиховим могућим утицајима на квалитет животне средине и послужити ће за евалуацију планских решења.

Табела 2.1. Циљеви и индикатори СПУ

Посебни циљеви СПУ	Индикатори
Заштита квалитета ваздуха	Учесталост прекорачења дневних граничних вредности за SO ₂ , NO ₂ , CO и PM ₁₀ као последица изградње аутопута
Унапређење квалитета подземних и површинских вода	Serbian Water Quality Index (SWQI)*
	Емисије загађујућих материја у водна тела*
Очување пољопривредног и шумског земљишта	Промена површина намене земљишта (%)
	Штете у шумама*
Заштита биодиверзитета	Угрожене и заштићене врсте*
	Диверзитет врста*
Очување и унапређење предела	Управљање контаминираним локалитетима*
Очување природних добара	Заштићена подручја*
Очување културних добара	Број и значај потенцијално угрожених непокретних културних добара
Смањити утицај на становништво, насеља и објекте	Број стамбених објеката у зони са повећаним нивоом буке
Подстицање економског развоја и запослености	Број запослених на изградњи и у експлоатацији аутопута
	Дужина нових/ реконструисаних путева (km)
	Број нових пристаништа
Заштита од акцидента	Површина обухваћена могућим акцидентима
	Изложеност становништва, објеката, биљног и животињског света могућим акцидентима

* дефиниција и опис индикатора, као и методологија израчунавања дати су у Прилогу Правилника о националној листи индикатора заштите животне средине (2011).

3. ПРОЦЕНА МОГУЋИХ УТИЦАЈА ПЛАНА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ СА ОПИСОМ МЕРА ЗАШТИТЕ

3.1. Евалуација карактеристика и значаја утицаја планских решења

У наставку стратешке процене утицаја извршена је евалуација значаја, просторних размера, вероватноће и трајања утицаја планских решења на животну средину, односно дефинисане циљеве стратешке процене.

У табели 3.1. Приказани су критеријуми за вредновање планских решења.

Величина утицаја	Ознака	Опис
Критичан	- 3	Преоптерећује капацитет простора
Већи	- 2	У већој мери нарушава животну средину
Мањи	- 1	У мањој мери нарушава животну средину
Нема утицаја	0	Нема утицаја на животну средину
Позитиван	+ 1	Мање позитивне промене у животној средини
Повољан	+ 2	Повољне промене квалитета животне средине
Врло повољан	+ 3	Промене битно побољшавају квалитет живота

Табела 3.1. Критеријуми за оцењивање величине утицаја

У табели 3.2. приказани су критеријуми за вредновање просторних размера могућих утицаја.

Значај утицаја	Ознака	Опис
Регионални	Р	Могућ утицај на регионалном нивоу
Општински/градски	О	Могућ утицај на подручју града/општине
Локални	Л	Могућ утицај локалног карактера

Табела 3.2. Критеријуми за вредновање просторних размера могућих утицаја

Вероватноћа да ће се неки процењени утицај догодити у стварности такође представља важан критеријум за доношење одлука у току израде плана. Вероватноћа утицаја одређује се према скали приказаној у табели 3.3.

Вероватноћа	Ознака	Опис
100%	И	утицај извешан
више од 50%	В	утицај вероватан
мање од 50%	М	утицај могућ

Табела 3.3. Скала за процену вероватноће утицаја

Поред тога, додатни критеријуми могу се извести према времену трајања утицаја, односно последица. У том смислу могу се дефинисати привремени-повремени (П) и дуготрајни (Д) ефекти.

Усваја се: Утицаји од стратешког значаја за предметни план су они који имају јак или већи (позитиван или негативан) ефекат на целом подручју плана (регионални ниво), на нивоу општине/града, или на локалном нивоу према критеријумима у табели 3.4.

Размере	Величина		Ознака значајних утицаја
Регионални ниво: Р	Јак позитиван утицај	+3	Р +3
	Већи позитиван утицај	+2	Р +2
	Јак негативан утицај	-3	Р -3
	Већи негативан утицај	-2	Р -2
Општински ниво: О	Јак позитиван утицај	+3	О +3
	Већи позитиван утицај	+2	О +2
	Јак негативан утицај	-3	О -3
	Већи негативан утицај	-2	О -2
Локални ниво: Л	Јак позитиван утицај	+3	Л +3
	Већи позитиван утицај	+2	Л +2
	Јак негативан утицај	-3	Л -3
	Већи негативан утицај	-2	Л -2

Табела 3.4. Критеријуми за евалуацију значаја утицаја

На основу критеријума процене величине, просторних размера и процене вероватноће утицаја планских решења (Табела 3.5) на циљеве стратешке процене врши се евалуација значаја идентификованих утицаја за остваривање циљева стратешке процене.

Табела 3.5. Планска решења из Просторног плана обухваћена са СПУ

Р.бр.	Планско решење
1	Деоница 1 (km 0+000 – km 5+500) – постојећа петља „Мерошина (Прокупље)“ (Е-75) – петља „Мерошина-исток“
2	Деоница 2 (km 5+500 – km 14+284) – петља „Мерошина-исток“ – петља „Прокупље-исток“
3	Деоница 3 (km 14+284 – km 27+096) – петља „Прокупље-исток“ - петља „Прокупље-запад“
4	Деоница 4 (km 27+096 – km 32+650) – почиње у долини реке Топлице по изласку коридора ауто-пута из грађевинског подручја Прокупља – петља „Белољин“
5	Деоница 5 (km 32+650 – km 39+419) – петља „Белољин“ – профил Плочник
6	Деоница 6 (km 39+419–km 77+000)–профил Плочник–административни прелаз „Мердаре“.
7	Пратећи саджаји у коридору аутопута
8	Заштита природе и природних добара
9	Заштита непокретних културних добара
10	Заштита животне средине
11	Мере заштите од удеса, мере заштите у ванредним ситуација

У наставку је звршена мултикритеријумска експертска евалуација одабраних планских решења у односу на дефинисане циљеве стратешке процене и припадајуће индикаторе, односно идентификовање стратешки значајних утицаја, као и евентуалних кумулативних и синергетских утицаја. Након извршене мултикритеријумске евалуације планских решења, дефинишу се адекватне мере заштите за она планска решења за која су приликом вредновања идентификовани негативни утицаји на квалитет животне средине и елементе одрживог развоја, али и за друга планска решења за која је оцењено да неће имати стратешки значајне утицаје или ће имати позитивне утицаје. На тај начин обезбеђује се да имплементацијом дефинисаних мера заштите негативни утицаји буду минимизирани, а да идентификовани позитивни утицаји остану у оквиру идентификованих позитивних трендова.

Процена утицаја на животну средину и елементе одрживог развоја извршена је у табелама 3.6.а, 3.6, 3.7 и 3.8.

Табела 3.6. Процена величине утицаја планских решења на животну средину и елементе одрживог развоја

Циљеви стратешке процене

- | | | | |
|---|---------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------|
| 1 | Заштита квалитета ваздуха | 6 | Очување природних добара |
| 2 | Унапређење квалитета подземних и површинских вода | 7 | Очување културних добара |
| 3 | Очување пољопривредног и шумског земљишта | 8 | Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| 4 | Заштита биодиверзитета | 9 | Подстицање економског развоја и запослености |
| 5 | Очување и унапређење предела | 10 | Заштита од акцидента |

ПЛАНСКА РЕШЕЊА	Циљеви стратешке процене утицаја									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Деоница 1 (km 0+000 – km 5+500) – постојећа петља „Мерошина (Прокупље)“ (E-75) – петља „Мерошина-исток“	-1	0	-1	-1	0	0	0	0	+3	-1
Деоница 2 (km 5+500 – km 14+284) – петља „Мерошина-исток“ – петља „Прокупље-исток“	-1	0	-1	-1	0	-1	0	0	+3	-1
Деоница 3 (km 14+284 – km 27+096) – петља „Прокупље-исток“ - петља „Прокупље-запад“	-2	-1	0	0	0	0	0	-2	+3	-2
Деоница 4 (km 27+096 – km 32+650) – почиње у долини реке Топлице по изласку коридора ауто-пута из грађевинског подручја Прокупља – петља „Белољин“	-1	0	-1	-1	0	0	0	-1	+3	-1
Деоница 5 (km 32+650 – km 39+419) – петља „Белољин“ – профил Плочник	-1	0	-1	-1	0	0	0	0	+3	-1
Деоница 6 (km 39+419 – km 77+000) – профил Плочник – административни прелаз „Мердаре“.	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	+3	-2
Пратећи саджаји у коридору аутопута	-1	-1	0	0	0	0	0	0	+1	-1
Заштита природе и природних добара	0	+1	+1	+2	+1	+3	0	0	+1	0
Заштита непокретних културних добара	0	0	0	0	+1	0	+3	0	+1	0
Заштита животне средине	+1	+1	+1	+1	+1	+3	+3	+2	+1	+1
Мере заштите од удеса, мере заштите у ванредним ситуација	+1	+1	+1	+1	+1	+2	+1	+2	0	+3

* - критеријуми према табели 3.1.

Табела 3.7. Процена просторних размера утицаја планских решења на животну средину и елементе одрживог развоја

Циљеви стратешке процене

- | | | | |
|---|---------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------|
| 1 | Заштита квалитета ваздуха | 6 | Очување природних добара |
| 2 | Унапређење квалитета подземних и површинских вода | 7 | Очување културних добара |
| 3 | Очување пољопривредног и шумског земљишта | 8 | Смањити утицај на становништво, насеља и објекте |
| 4 | Заштита биодиверзитета | 9 | Подстицање економског развоја и запослености |
| 5 | Очување и унапређење предела | 10 | Заштита од акцидента |

ПЛАНСКА РЕШЕЊА	Циљеви стратешке процене утицаја									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Деоница 1 (km 0+000 – km 5+500) – постојећа петља „Мерошина (Прокупље)“ (E-75) – петља „Мерошина-исток“	Л		Л	Л					Р	Л
Деоница 2 (km 5+500 – km 14+284) – петља „Мерошина-исток“ – петља „Прокупље-исток“	Л		Л	Л		Л			Р	Л
Деоница 3 (km 14+284 – km 27+096) – петља „Прокупље-исток“ - петља „Прокупље-запад“	О	Л						Л	Р	Л
Деоница 4 (km 27+096 – km 32+650) – почиње у долини реке Топлице по изласку коридора ауто-пута из грађевинског подручја Прокупља – петља „Белољин“	Л		Л	Л				Л	Р	Л
Деоница 5 (km 32+650 – km 39+419) – петља „Белољин“ – профил Плочник	Л		Л	Л					Р	Л
Деоница 6 (km 39+419 – km 77+000) – профил Плочник – административни прелаз „Мердаре“.	О	Л	Л	Л	Л	Л	Л	Л	Р	Л
Пратећи саджаји у коридору аутопута	Л	Л							Л	Л
Заштита природе и природних добара		Л	Л	Р	Р	Р			Р	
Заштита непокретних културних добара					Р		Р		Р	
Заштита животне средине	Л	Л	Л	Р	Р	Р	Р	Р	Р	Р
Мере заштите од удеса, мере заштите у ванредним ситуација	Л	Л	Л	Л	Л	Л	Л	Л		Р

* - критеријуми према табели 3.2.

Табела 3.8. Идентификација стратешки значајних утицаја планских решења на животну средину и одрживи развој

ПЛАНСКО РЕШЕЊЕ	Идентификација и евалуација стратешких утицаја		Образложење
	Циљ СПУ	Ранг	
Деоница 1 (km 0+000 – km 5+500) – постојећа петља „Мерошина (Прокупље)“ (Е-75) – петља „Мерошина-исток“	9	+3/Р/М/Д	Могући су јаки позитивни утицаји на регионалног карактера, али и локалног у смислу развоја насеља која се налазе у контактної зони ове деонице планираног аутопута.
Деоница 2 (km 5+500 – km 14+284) – петља „Мерошина-исток“ – петља „Прокупље-исток“	9	+3/Р/М/Д	Могући су јаки позитивни утицаји на регионалног карактера, али и локалног у смислу развоја насеља која се налазе у контактної зони ове деонице планираног аутопута.
Деоница 3 (km 14+284 – km 27+096) – петља „Прокупље-исток“ - петља „Прокупље-запад“	1	-2/О/В/П	Очекују се јаки позитивни утицаји на развој Прокупља повезивањем са аутопутем Е75. Због близине урбаног подручја могуће је повремено повећање загађујућих материја у ваздуху и повећање интензитета буке. У случају акцидентних ситуација могућ је утицај на становништво, насеља и објекте.
	8	-2/О/В/Д	
	9	+3/Р/В/Д	
	10	-2/О/М/П	
Деоница 4 (km 27+096 – km 32+650) – почиње у долини реке Топлице по изласку коридора ауто-пута из грађевинског подручја Прокупља – петља „Белољин“	9	+3/Р/М/Д	Могући су јаки позитивни утицаји на регионалног карактера, али и локалног у смислу развоја насеља која се налазе у контактної зони ове деонице планираног аутопута.
Деоница 5 (km 32+650 – km 39+419) – петља „Белољин“ – профил Плочник	9	+3/Р/М/Д	Могући су јаки позитивни утицаји на регионалног и локалног у смислу развоја насеља која се налазе у контактної зони ове деонице планираног аутопута.
Деоница 6 (km 39+419 – km 77+000) – профил Плочник – административни прелаз „Мердаре“.	9	+3/В/М/Д	Очекују се јаки позитивни утицаји на развој Куршумлије повезивањем са аутопутем Е75. Утицај акцидента може бити значајан због проласка дела трасе крод подручје Радан планине које је у поступку заштите и због близине насеља.
	10	-2/О/М/П	
Заштита природе и природних добара	4	+2/Р/М/Д	Могуће је остварити значајне позитивне утицаје на биодиверзитет, природу и природна добра спровођењем дефинисаних мера заштите.
	6	+3/Р/М/Д	
Заштита непокретних културних добара	7	+3/Р/М/Д	Могуће је остварити значајне позитивне утицаје на заштиту непокретних културних добара спровођењем дефинисаних мера заштите.
Заштита животне средине	6	+3/Р/М/Д	Могућа је ефикасна заштита природних и непокретних културних добара, као и заштита становништва пре свега од повећанох нивоа буке, спровођењем дефинисаних мера заштите.
	7	+3/Р/М/Д	
	8	+2/Р/М/Д	
Мере заштите од удеса, мере заштите у ванредним ситуација	6	+2/Л/М/П	Могући су позитивни утицаји спровођења мера заштите од удеса и мера у ванредним ситуацијама, које би допринеле заштити становништва и природних добара на планском подручју.
	8	+2/Л/М/П	
	10	+3/Р/М/П	

* - критеријуми према табели 3.4.

Резимирајући утицаје планских решења на циљеве СПУ, може се констатовати да ће реализација планираног аутопута произвести позитивне и негативне утицаје на планском подручју. Негативни утицаји су према критеријумима за вишекритеријумску евалуацију планских решења у већини окарактерисани као мали и локалног су карактера, односно нису оцењени као стратешки значајни. Ради се доминантно о утицајима који се односе на могуће повећање загађујућих материја у ваздуху и повећање интензитета буке, односно могућем излагању становништва овим утицајима на деоницама где аутопут пролази у близини насеља или стамбених објеката (Прокупље, Куршумлија и мања сеоска насеља и објекти у близини трасе аутопута.). Једине негативне, стратешки значајне, утицаје могуће је очекивати на Деоници 3 (утицаји на квалитет ваздуха, изложеност становништва повећаном интензитету буке и утицаји у случају акцидента) јер ова деоница пролази кроз урбано подручје Прокупља, као и на Деоници 6 где у случају акцидента може доћи до негативних утицаја на становништво (Куршумлија) и природне вредности (Радан планина). С друге стране, могуће је очекивати јаке стратешки значајне позитивне утицаје сваког планско решења на циљеве СПУ. Посебно се издвајају позитивни утицаји на подрстицање економског развоја читавог планског подручја кроз повезивање ове територије са аутопутем Е75, чиме се повећава доступност и стварају предуслови за инвестиције и економски развој. Реализацијом мера заштите природе, природних вредности, непокретних културних добара и животне средине ствара се могућност превентивне, али и активне заштите. Такође, њима се релативизују сви процењени негативни утицаји планских решења на циљеве животне средине, а утврђују идентификовани позитивни утицаји, што је са аспекта свеукупног утицаја Просторног плана на животну средину од изузетног значаја.

3.2. Кумулативни и синергетски ефекти

У складу са Законом о стратешкој процени (члан 15.) стратешка процена треба да обухвати и процену кумулативних и синергетских ефеката. Ови ефекти настати као резултат интеракције између бројних мањих утицаја постојећих објеката и активности и различитих планираних активности у подручју плана.

Кумулативни ефекти настају када појединачна планска решења немају значајан утицај, а неколико индивидуалних ефеката заједно могу да имају значајан ефекат. Као пример се може навести загађивање ваздуха, вода или пораст нивоа буке.

Синергетски ефекти настају у интеракцији појединачних утицаја који производе укупни ефекат који је већи од простог збира појединачних утицаја. Синергетски ефекти се најчешће манифестују код људских заједница и природних станишта.

Кумулативни и синергетски ефекти предметног плана могући су приликом суперпонирања буке са аутопута и постојеће градске буке која настаје у саобраћају. Исто се односи и на квалитет ваздуха где може доћи до суперпонирања загађујућих материја са аутопута, саобраћаја из ураних целина и индивидуалних ложишта или производних процеса.

3.4. Опис смерница за предупређење и смањење негативних и повећање позитивних утицаја на животну средину

Заштита животне средине подразумева поштовање свих општих мера заштите животне средине и природе и прописа утврђених законском регулативом.

У том смислу се, на основу анализе и оцене стања животне средине и на основу процењених могућих утицаја, дефинишу смернице за заштиту животне средине.

Смернице за заштиту имају за циљ да идентификоване негативне утицаје на животну средину усмере у оквиру граница прихватљивости, а са циљем спречавања угрожавања животне средине и здравља људи. Оне служе и да би позитивни утицаји задржали такав тренд. Смернице за

заштиту омогућавају развој и спречавају конфликте у простору што је у функцији реализације циљева одрживог развоја.

На основу резултата извршене мултикритеријумске анализе приоритетних активности које су предвиђене планским документом, утврђују се смернице за заштиту животне средине које су дате за планирани путни објекат и пратеће садржаје, односно за оне објекте који по природи свог функционисања могу представљати значајне загађиваче.

3.4.1. Опште смернице

- обавезно је сктриктно спровођење законске регулативе која се односи на заштиту животне средине и спровођење преузетих међународних обавеза које се односе на сектор саобраћајне инфраструктуре и сектор заштите животне средине;
- обавезно је на основу Закона о јавним путевима („Сл.гласник РС“бр.101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013) и Правилника о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута („Сл.гласник РС“,бр.50/11) предвидети ширину заштитног појаса аутопута од 40 м у односу на земљишни појас аутопута, на спољну страну и ширину појаса контролисане градње износи 40м са спољне стране заштитног појаса.
- обавезно је спровођење смерница за заштиту животне средине дефинисаних у СПУ и њихова детаљна резрада у процесу имплементације планског документа, односно кроз израду пројектно-техничке документације за појединачне пројекте и студије о процени утицаја на животну средину у складу са законском регулативом;
- обавезно је спровођење мониторинга квалитета животне средине у складу са релевантном законском регулативом и Програмом праћења стања животне средине дефинисаним у СПУ;
- обавезно је власницима објекта која су директно угрожени реализацијом путног објеката (заузимање тј. уклањање објеката на траси будуће саобраћајнице и сл.), обезбедити надокнаду у складу са релевантном законском регулативом;
- обезбедити едукацију и учешће јавности у свим фазама реализације пројеката у сектору саобраћајне инфраструктуре;

3.4.2. Посебне смернице за значајне заштиту чинилаца животне средине

Мере заштите ваздуха

За време извођења грађевинских радова потребно је спровести низ мера како би се негативни утицаји на квалитет ваздуха свели на минимум:

- у циљу спречавања неконтролисаног разношења грађевинског материјала транспортним средствима потребно је спроводити чишћење возила пре изласка на јавне површине као и обавезно прекривање или влажење материјала који се транспортује како не би дошло до његовог развејавања;
- по сувом и ветровитом времену спроводити редовно влажење површина са којим може доћи до развејавања прашине;
- обавезно обезбедити техничку исправност механизације, редовним(по потреби ванредним) техничким контолама норми емисије штетних гасова;

Уколико се у непосредној близини налазе угрожени објекти, пројектном документацијом је потребно предвидети следеће мере:

- формирање зелених заштитних шумских појасева, од различитих засада отпорних на загађење ваздуха.
- израда пројекта пејсажног решења за заштиту од загађења ваздуха у непосредној близини пратећих садржаја аутопута (одморишта, станице за снабдевање горивом итд)

Мере заштите од буке

Претходном анализом утицаја на животну средину аутопута урађеној за потребе Генералног пројекта, извршена је анализа утицаја саобраћајне буке. Дуж трасе планираног аутопута лоцирано је више насеља која у планском периоду могу бити изложени прекомерним нивоима буке у току изградње и у току експлоатације. У фази израде Идејног пројекта, тј. Студије о процени утицаја на животну средину, потребно извршити моделовање саобраћајне буке и на основу резултата предвидети мере у току изградње и у току експлоатације које су неопходне за умањење утицаја буке на околину.

У току извођења потребне преузети следеће мере заштите:

- потребно је спроводити редован мониторинг буке у непосредној близини градилишта;
- захтевати од извођача радова да поштује мере ублажавања од буке;
- приликом извођења радова користити модерну опрему са пругушивачима буке (опрема која задовољава захтеве Директиве ЕС/2000/14);
- придржавати се уобичајних радних сати у току дана;
- у близини насеља рад са бучном опремом треба да буде ограничен, обавезна употреба заклона.

Пре пуштања ауто-пута у експлоатацију, а на основу локацијских услова, урадити техничку документацију за техничке мере заштите од буке унутар земљишног појаса ауто-пута (Пројекат за грађевинску дозволу техничких мера заштите од буке и Пројекат за извођење техничких мера заштите од буке), при чему обезбедити следеће мере заштите:

- на местима где долази до прекорачења саобраћајне буке, у близини насељених места и објеката, потребно је планирати техничке мере заштите-конструкције за заштиту од буке (потенцијалне зоне у којима треба разматрати постављање конструкција цза заштиту од буке приказане су на графичком прилогу СПУ);
- конструкције за заштиту од буке морају задовољавати акустичне, конструктивне и визуелне карактеристике;
- конструкције је потребно димензионисати и реализовати за плански период од најмање 10 година, са могућношћу етапне надоградње.

Мере заштите тла

Земљиште на подручју плана је релативно очувано од загађења и великим делом погодно за производњу хране. Ради заштите и спречавања неповољног утицаја на квалитет земљишта потребно је предузети следеће мере:

- ради заштите аутопута од спирања и одроњавања, предвидети озелењавање травом, шибљем и другим аутохтоним растињем која не угрожава прегледност пута косина, усека, засека и насипа, као и друге косине у путном земљишту на локацијама где је то могуће и ако карактеристике терена то омогућавају
- хумусни материјал који ће бити скинут приликом изградње пута потребно је користити за хумузирање косина насипа. Начин и место његовог депоновања утврдити приликом израде пројектно-техничке документације;
- приликом изградње избећи непотребно збијање тла;
- увести забрану отварања неконтролисаних приступних путева појединим деловима градилишта;
- све манипулације нафтом и њеним дериватима у току процеса градње, неопходно је обављати на посебно дефинисаном месту уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања;

- сва амбалажа за уље и друге нафтне деривате сакупљати и односити на контролисане депоније извођача радова, са којих се контролисано односи преко овлашћеног комуналног предузећа;
- обавезно је паркирање машина само на уређеним местима;
- уколико дође до загађења тла уљем и нафтним дериватима, на тим местима обавезно се уклања део земљишта и односи на депонију предвиђену за такву врсту отпада;
- забрањено је прање машина и возила у зони радова;
- забрана прања миксера и одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван непосредне површине пута;
- за сва позајмишта и депоније изградити потребну техничку документацију (пројекти рекултивације);
- изградити контролисани систем одвођења атмосферских вода са коловоза до сепаратора за пречишћавање.

Мере заштите вода

Заштита вода и њихово коришћење остварује се у оквиру интегралног управљања водама спровођењем мера за очување површинских и подземних вода и њихових резерви, квалитета и количина. Воде се могу користити, а отпадне воде испуштати уз примену одговарајућег третмана, на начин и до нивоа који не представља опасност од загађивања. Мере заштите вода обезбеђују спречавање или ограничавање уношења у воде опасних, отпадних и других штетних материја, праћење и испитивање квалитета површинских и подземних вода, као и квалитета отпадних вода и њихово пречишћавање. Ради заштите и спречавања неповољног утицаја аутопута на квалитет вода потребно је предузети следеће мере:

- обавезно је очување квалитета површинских и подземних вода у складу са захтеваном класом квалитета, у складу са Уредбом;
- у близини водотокова користити само квалитетан материјал за насип, као што је шљунак без примеса земље или других нечистоћа;
- приликом израде техничке документације предвидети зоне од биљног покривача између саобраћајнице и водних тела;
- испуштена вода у реципијент квалитетом мора да одговара прописима и захтевима Водопривредне основе, што се доказује пројектом за водотокове и подземне воде;
- пројектно-техничком документацијом предвидети заштиту од ерозије и седиментације;
- пројектно-техничком документацијом предвидети решење обезбеђивања изворишта подземних и површинских вода и заштиту водоносних слојева од загађења;
- на местима укрштања аутопута са водотоком мора обезбедити протицање меродавних рачунских великих вода грађењем пропуста и мостова;
- аутопут не сме прекинути водоносне слојеве, уколико пресеца техничком документацијом предвидети дренажни слој којим ће се сачувати континуитет водоносног слоја;
- одводњавање атмосферске воде мора да се обезбеди контролисаним систем одвођења атмосферских вода са коловоза до сепаратора за пречишћавање пре упуштања у реципијент;
- сви објекти који су у функцији аутопута, ако испуштају отпадне воде у водоток (угоститељски објекти, административни, радионице, сервиси) морају обезбедити третман вода до друге категорије по свим параметрима дефинисаним категоризацијом водотокова;
- приликом пројектовања система за одводњавање отпадних вода са коловозне површине посебну пажњу обратити на местима укрштања аутопута са водотоковима ради спречавања директног изливања штетних материја у реципијенте;
- доношење акта који регулишу обим и временске интервале поступка контроле, чишћења и према потреби поправака објектат одводњавања површинских вода и објеката за њиховопречишћавање;

Мере заштите природних добара, флоре и фауне

У фази изградње аутопута потребно је спровести мере заштите како би се утицаји на флору и фауну посматраног простора минимализовали.

- градилиште организовати на минималној површини потребној за његово функционисање;
- при избору локације водити рачуна да то не буде простор са израженим карактеристикама флоре и фауне како би се избегао непотребан губитак биотопа;
- у случају да је у периоду припреме локације и извођења радова неопходно уклонити шумску вегетацију у одређеном обиму, неопходно је испланирати извлачење и складиштење дрвне масе, до њене предаје власнику (кориснику) земљишта са кога је вегетација уклоњена;
- потребно је дефинисати локације евентуалних позајмишта земље, изворишта камена и локације за одлагање откритке (јаловине), коју након извршених радова треба искористити за санацију позајмишта;
- ограничити простор за манипулацију грађевинских машина током изградње аутопута;
- у случају да током радова на локацији дође до хаваријског изливања горива, уља и др. опасних и штетних материја и супстанци, неопходно је Пројектом за извођење предвидети благовремену евакуацију загађеног земљишта на место и под условима надлежне комуналне службе и тренутну санацију терена;
- уколико се током земљаних радова а приликом изградње моста, наиђе на природно добро које је геолошко - палеонтолошког или минералшко – петрографског порекла (за које се предпоставља да има својства природног споменика). Извођач радова је дужан да о томе обавести надлежно Министарство и да преузме све мере како се природно добро не би оштетило до доласка овлашћеног лица.

На основу одредаба Закона о заштити природе („Сл.гласник РС“, бр.36/09, бр.88/10 и 91/10) и Уредбе о режимима заштите („Службени лист РС, бр.31/2012) на подручју еколошке мреже (РА подручја „Лалиначке слатине“, EMERALD подручје „Радан“ и РВА подручје „Радан“) обавезно је испоштовати следеће мере заштите:

- изградњу посебних техничких конструкција у виду посебних прелаза/пролаза, како би се омогућила несметана комуникација између делова станишта већег броја врста сисара и водених организама;
- забрањено је уништавање и нарушавање станишта као и уништавање и узнемиравање дивљих врста;
- избећи сечу и уништавање строго заштићених дрвенастих врста која се налазе на листама у оквиру Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака и животиња;
- техничка решења реализовати у складу са Правилником о специјалним техничко-технолошким решењима која омогућавају несметану и сигурну комуникацију дивљих животиња („Службени гласник РС“, број 72/10);
- озелењавање коридора аутопута треба да се одвија у складу са предеоним карактеристикама подручја

Мере заштите културног наслеђа

- када се у току грађевинских и других радова наиђе на археолошка налазишта и археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и обавести надлежни завод за заштиту споменика културе и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен;
- у случају да постоји непосредна опасност оштећења археолошког налазишта или предмета, надлежни завод за заштиту споменика културе привремено ће обуставити радове док се на основу овог закона не утврди да ли је односна непокретност или ствар културно добро или није;

- ако то не уради надлежни завод, радове ће обуставити Републички завод за заштиту споменика културе;
- обавеза инвеститора је да обезбеди средства за истраживање, заштиту, чување, публикување и излагање добра које ужива претходну заштиту које открије приликом изградње, до предаје добра на чување надлежној установи заштите.

Мере заштите у случају удеса и пожара

С обзиром на чињеницу да постоји вероватноћа удеса возила која транспортују опасне материје неопходно је предвидети посебне мере заштите у таквим ситуацијама. Низ мера које су планиране у склопу опште заштите животне средине имају свој пуни смисао и обезбеђују значајну поузданост читавог система и у случајевима хаваријских загађења. Насипи преко 5 метара, мостови преко водотокова представљају најугроженија места на аутопуту на којима постоји највећи ризик од загађења услед акцидента.

Имајући у виду значај подручја кроз које пролази траса будућег аутопута потребно је да се још у фази планирања и пројектовања објекта предвиде мере превенције и мере санације.

Мере превенције:

- обавезно предвидети техничке мере заштите у попречном профилу пута (издигнути ивичњаци, попуњавајући слојеви, хидроизолациони слојеви);
- студијом процене утицаја на животну средину обавезно предвидети мере заштите у фази градње и у фази експлоатације;
- обавезно предвидети мере ограничења брзине за возила која превозе опасне терете које су предвиђене Законом о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/09, 53/10 и 101/11) и Законом о транспорту опасног терета ("Сл. гласник РС", бр. 88/10);
- потребно је планирати депоновање одређених количина сорбента и одговорајуће механизације у бази за одржавање деонице аутопута;

Мере санације:

- у фази планирања и пројектовања треба предвидети мере евакуације и неутрализације токсичних супстанци;
- у случају хаварије возила са опасним теретом (у прашкастом, грануларном, течном или гасовитом стању) саобраћај обавезно зауставити, пребацити на другу траку аутопута и послати захтев специјализованој служби у најближем месту или бази за одржавање или МУП - Србије Сектор за ванредне ситуације;
- потребно је ограничити истицање опасне материје;
- потребно је ограничити изливену течност на простор на који се излива;
- прикупљене материје третирати са посебним поступцима регенерације и њихово депоновање на специјализоване депоније;
- обавезна употреба специјалних сорбенса и других средстава за деконтаминацију терена и санирање последица на месту изливања опасних материја;
- уколико дође до загађења у границама и ван граница путног појаса обавезно применити методе ремедијације како земљишта тако и подземних вода уколико дође до контакта;
- техничком документацијом предвидети превентивне и оперативне мере заштите, реаговање и поступке санације за случај хаваријског изливања опасних материја у околину.

За превентивну заштиту од пожара, као и његово успешно елиминисање, примењиваће се Законом о заштити од пожара („Сл.гласник РС“,бр.101/09 и 20/15) утврђене мере и критеријуми противпожарне заштите. Дужи тунели предствљају најугроженије објекте од пожара па је, приликом израде техничке документације, потребно израдити Елаборат о заштити од пожара и прибавити у складу са Законом о заштити од пожара Сагласност на техничку документацију Министарства унутрашњих послова – Сектора за ванредне ситуације.

4. СМЕРНИЦЕ ЗА НИЖЕ ХИЈЕРАРХИЈСКЕ НИВОЕ

За деоницу Просторног плана са разрадом на нивоу детаљне регулације (Сектор 1) предвиђено је директно (непосредно) спровођење. За ову деоницу не предвиђа се израда стратешке процене утицаја с обзиром да је предвиђено: издавање локацијских услова за објекте аутопута и функционалне пратеће садржаје; и израда урбанистичког пројекта и издавање локацијских услова за пратеће садржаје за потребе корисника аутопута.

За измену и допуну овог просторног плана дефинисаће се детаљна регулација за Сектор 1 Деоницу 6 коридора аутопута (од km 39+419 до km 77+000), укључујући и одабир коначног решења за коридор аутопута код насеља Куршумлија (приказан у две варијанте у овом просторном плану), за шта се предлаже израда Стратешке процене утицаја на животну средину, како би се са аспекта заштите размотриле варијанте трасе на овој деоници.

За потребе израде пројектно-техничке документације аутопута на деоници Ниш-Мердаре, потребна је израда Студије о процени утицаја на животну средину у складу са Законом о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 36/09).

За пратеће садржаје (објекте) у функцији аутопута који се налазе у коридору аутопута, инвеститори су у обавези да се обрате надлежном органу за послове заштите животне средине са Захтевом за одлучивање о потреби израде студије о процени утицаја на животну средину, у складу са Законом о заштити животне средине ("Службени гласник РС", бр.135/04, 36/09 и 72/09 – 43/11 – Уставни суд), Законом о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 135/04 и 36/09), Правилником о садржини студије о процени утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 69/2005), и Уредбом о утврђивању Листе пројекта за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину ("Службени гласник РС", бр. 114/08).

5. ПРОГРАМ ПРАЋЕЊА СТАЊА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ У ТОКУ СПРОВОЂЕЊА ПЛАНА (МОНИТОРИНГ)

Успостављање ефикасног мониторинга предуслов је остваривања циљева у области заштите природе и животне средине, односно циљева СПУ и представља један од од основних приоритета имплементације просторних планова. Према Закону о заштити животне средине, Влада доноси програм мониторинга на основу посебних закона за период од две године за територију Републике Србије, а јединица локалне самоуправе, доноси програм праћења стања животне средине на својој територији, који мора бити усклађен са претходно наведеним програмом Владе. Законом о стратешкој процени утврђена је обавеза дефинисања програма праћења стања животне средине у току спровођења плана или програма за који се Стратешка процена ради.

У овој фази реализације пројекта аутопута као специфичног линијског објекта, потребна је перманентна контрола спровођења мера заштите дефинисаних у Просторном плану и СПУ.

Детаљан програм праћења стања појединачних параметара животне средине потребно је дефинисати у току израде Студије о процени утицаја пројекта предметне деонице аутопута на животну средину на основу детаљних опсервација простора и техничких параметара за изградњу. При томе, посебан акценат треба ставити на мониторинг буке који се врши систематским мерењем, оцењивањем или прорачуном одређеног индикатора буке, у складу са Законом о заштити од буке у животној средини („Службени гласник РС“, број 36/09 и 88/10) и дугим. подзаконским актима.

Индикаторе за праћење стања животне средине ускладити са Правилником о националној листи индикатора заштите животне средине ("Службени гласник РС", број 37/2011).

6. ПРИКАЗ КОРИШЋЕНЕ МЕТОДОЛОГИЈЕ У ИЗРАДИ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ

6.1. Методологија за израду стратешке процене

Основна намена стратешке процене утицаја на животну средину је да олакша благовремено и систематично разматрање могућих утицаја на животну средину на нивоу стратешког доношења одлука о плановима и програмима уважавајући принципе одрживог развоја. Стратешка процена је добила на значају доношењем EU Directive 2001/42/EC о процени еколошких ефеката планова и програма (са применом од 2004. године), а код нас доношењем Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину (са применом од 2005. године).

Будући да су досадашња искуства недовољна у примени стратешке процене предстоји решавање бројних проблема. У досадашњој пракси стратешке процене планова присутна су два приступа:

(1) технички: који представља проширење методологије процене утицаја пројеката на планове и програме где није проблем применити принципе за ЕИА, и

(2) планерски : који захтева битно другачију методологију из следећих разлога:

- планови су знатно сложенији од пројеката, баве се стратешким питањима и имају мање детаљних информација о животној средини,
- планови се заснивају на концепту одрживог развоја и у већој мери поред еколошких обухватају друштвена (социјална) и економска питања,
- због комплексности структура и процеса, као и могућих кумулативних и синергетских ефеката у планском подручју нису примењиве софистициране симулационе математичке методе,
- при доношењу одлука већи је утицај заинтересованих страна и нарочито јавности, због чега примењене методе и резултати процене морају бити разумљиви учесницима процеса процене.

Због наведених разлога у пракси стратешке процене користе се најчешће експертске методе као што су: контролне листе и упитници, матрице, мултикритеријална анализа, просторна анализа, SWOT анализа, Делфи метода, оцењивање еколошког капацитета, анализа ланца узрочно-последичних веза, процена повредивости, процена ризика, итд. Као резултанта примене било које методе појављују се матрице и графикони којима се испитују промене у простору и животној средини које би имплицирала имплементација плана и изабраних варијанти. Матрице се формирају успостављањем односа између циљева плана, планских решења и циљева стратешке процене са припадајућим индикаторима.

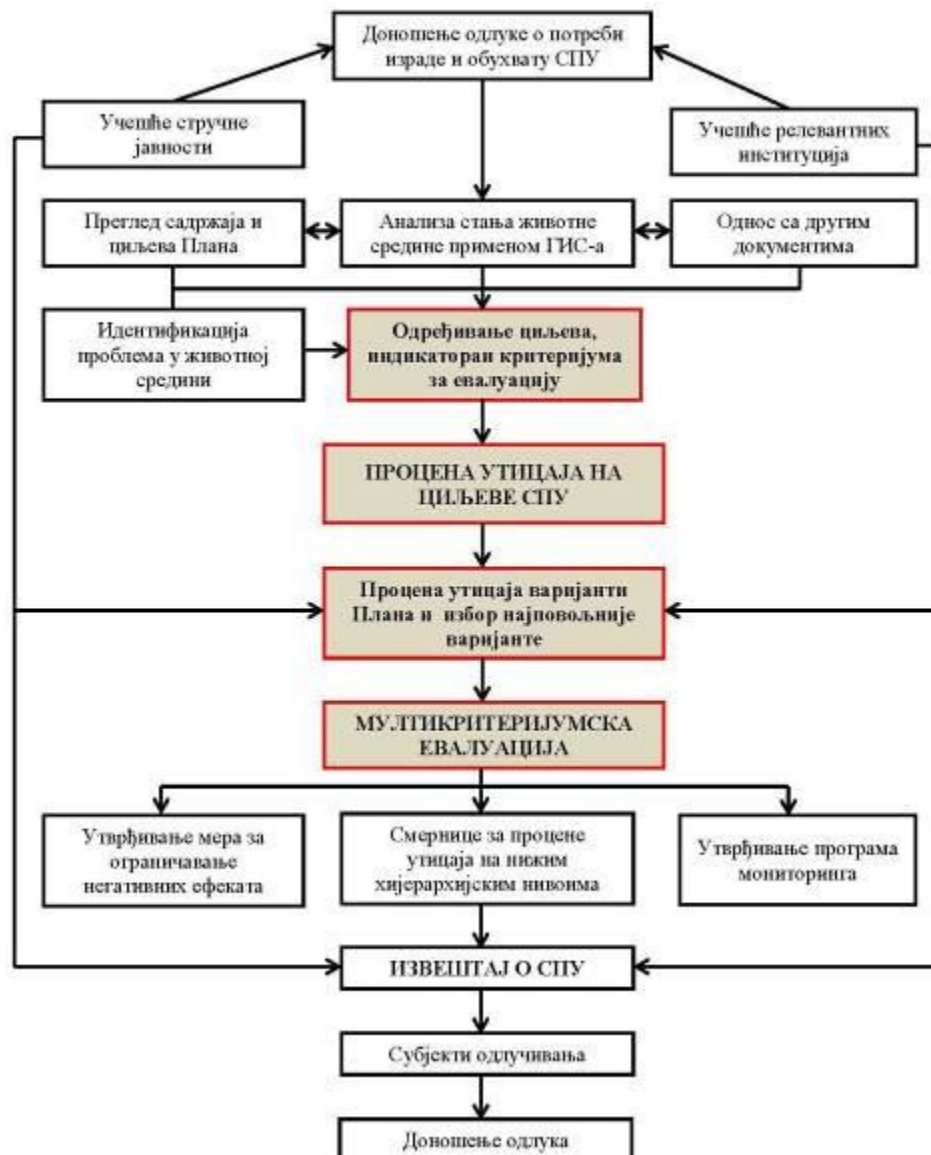
Приликом израде стратешке процене утицаја на животну средину за предметни план, примењен је модел мултикритеријумске квалитативне експертске евалуације планских решења у односу на дефинисане посебне циљеве стратешке процене и припадајуће индикаторе одрживог развоја. Начин приказивања могућих утицаја применом матрица омогућава јасан увид у позитивне и негативне утицаје сваког појединачног планског решења што је, у контексту учешћа заинтересованих органа, организација и јавности, од посебног значаја.

Као основа за развој овог модела послужиле су методе које су потврдиле своју вредност у земљама Европске уније. Примењена методологија заснована је на квалитативном вредновању животне средине у подручју плана, непосредном и ширем окружењу, као основе за валоризацију простора за даљи одрживи развој.

У смислу општих методолошких начела, стратешка процена утицаја је урађена тако што су претходно идентификовани: полазни програмски елементи, полазне основе, постојеће стање животне средине. Битан део истраживања је посвећен:

- процени постојећег стања, на основу кога се могу дати еколошке смернице за планирање,
- квалитативном одређивању могућих утицаја планираних активности на основне чиниоце животне средине,
- анализи планских решења на основу којих се дефинишу еколошке смерница за спровођење плана и имплементацију, тј. за утврђивање еколошке валоризације простора за даљи развој.

Слика 6.1. Процедура и методологија израде извештаја о СПУ



7. ПРИКАЗ НАЧИНА ОДЛУЧИВАЊА

Према члану 18. Закона о СПУ, орган надлежан за припрему плана и програма доставља заинтересованим органима и организацијама на мишљење извештај о стратешкој процени. Заинтересовани органи и организације дужни су да доставе мишљење у року од 30 дана од дана пријема захтева за давање мишљења. У овом делу посебно је важна сарадња са Заводом за заштиту природе.

Према члану 19. Закона о СПУ, потребно је обезбедити учешће јавности у разматрању извештаја у оквиру излагања плана и програма на јавни увид и одржавања јавне расправе. Орган надлежан за припрему плана и програма обавештава јавност о начину и роковима увида у садржину извештаја и достављање мишљења, као и времену и месту одржавања јавне расправе у складу са Законом.

Досадашњи начин јавне расправе у оквиру процеса доношења просторних планова није усклађен са савременом праксом у већини европских земаља, а посебно одступа од пропозиција "Архуске конвенције о доступности информација, учешћу јавности у доношењу одлука и доступности правосуђа по питањима заштите животне средине" (ЕСЕ/СЕР/43/98), које су нашле своје место у Закону о заштити животне средине (члан 81).

Због значаја пројекта, односно могућих утицаја (позитивних и негативних) предложеног плана на животну средину, социјални и економски статус локалних заједница на траси коридора планираног аутопута, важно је адекватно и "транспарентно" укључивање заинтересованих страна (инвеститора, надлежних државних органа, локалних управа, невладиних организација и становништва) у процес доношења одлука по питањима заштите животне средине.

Учешће надлежних органа и организација обезбеђује се писменим путем и путем презентација и консултација у свим фазама израде и разматрања стратешке процене. Учешће заинтересоване јавности и невладиних организација обезбеђује се у оквиру излагања предметног плана.

Што се тиче начина на који су питања животне средине укључена у План, у Стратешкој процени је истакнуто да су израда Плана и Стратешке процене текли упоредо, чиме се створила могућност да се циљеви СПУ укључе у најранију фазу дефинисања планских концепција по секторима плана чиме се остварио интегрални приступ у планирању и заштити животне средине. Резултат тога је да су планска решења креирана у контексту заштите животне средине и то у односу на оне елементе које овакав пројекат може доминантно имплицирати.

8. ЗАКЉУЧЦИ ДО КОЈИХ СЕ ДОШЛО ТОКОМ ИЗРАДЕ СТРАТЕШКЕ ПРОЦЕНЕ УТИЦАЈА

У Извештају о стратешкој процени утицаја Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора аутопута Е-80, деоница Ниш-Мердаре на животну средину анализирано је постојеће стање животне средине на подручју обухваћеном Просторним планом, значај и карактеристике Плана, карактеристике утицаја планираних садржаја и друга питања и проблеми заштите животне средине у складу са критеријумима за одређивање могућих значајних утицаја Просторног плана на животну средину, а узимајући у обзир планиране намене.

За вредновање је коришћена мултикритеријумска експертска евалуација планских решења у односу на постављене циљеве стратешке процене утицаја и релевантне индикаторе за њихову оцену засноване на основном сету индикатора одрживог развоја УН и Правилнику о националној листи индикатора заштите животне средине ("Службени гласник РС", број 37/2011). Укупно је вредновано 11 планских решења, у односу на 10 циљева Стратешке процене и 16 припадајућих индикатора.

Акцент у процесу вредновања планских решења посвећен је анализи њиховог утицаја на потенцијално најосетљивије чиниоце животне средине на конкретном простору, а посебно утицају буке и аерозагађења на становништво и природне вредности подручја.

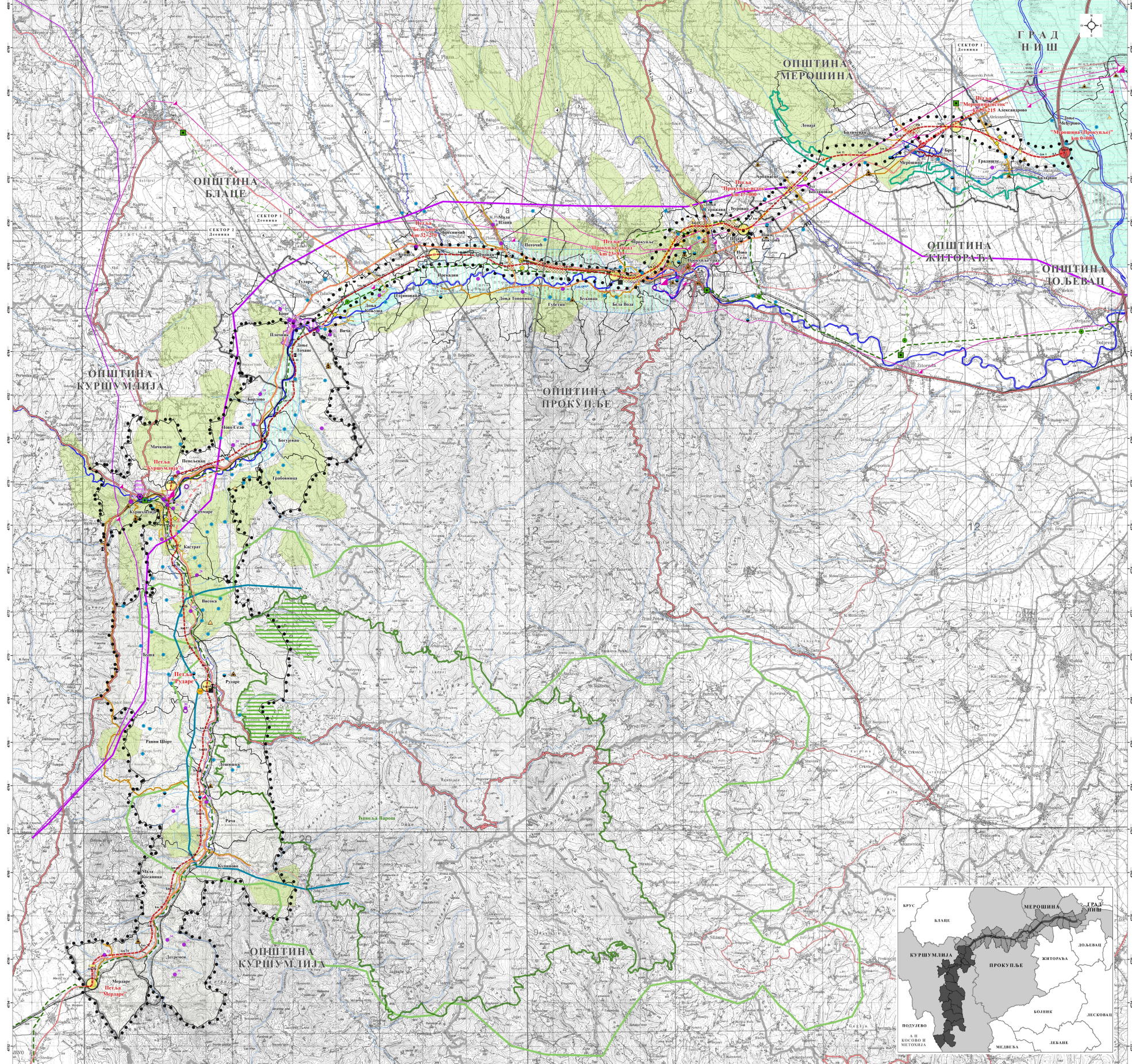
Резимирајући утицаје планских решења на циљеве СПУ, може се констатовати да ће реализација планираног аутопута произвести позитивне и негативне утицаје на планском подручју. Негативни утицаји су према критеријумима за вишекритеријумску евалуацију планских решења у већини окарактерисани као мали и локалног су карактера, односно нису оцењени као стратешки значајни. Ради се доминантно о утицајима који се односе на могуће повећање загађујућих материја у ваздуху и повећање интензитета буке, односно могућем излагању становништва овим утицајима на деоницама где аутопут пролази у близини насеља или стамбених објеката (Прокупље, Куршумлија и мања сеоска насеља и објекти у близини трасе аутопута.). Једине негативне, стратешки значајне, утицаје могуће је очекивати на Деоници 3 (утицаји на квалитет ваздуха, изложеност становништва повећаном интензитету буке и утицаји у случају акцидента) јер ова деоница пролази кроз урбано подручје Прокупља, као и на Деоници 6 где у случају акцидента може доћи до негативних утицаја на становништво (Куршумлија) и природне вредности (Радан планина). С друге стране, могуће је очекивати јаке стратешки значајне позитивне утицаје сваког планско решења на циљеве СПУ. Посебно се издвајају позитивни утицаји на подрстицање економског развоја читавог планског подручја кроз повезивањер ове територије са аутопутем Е75, чиме се повећава доступност и стварају предуслови за инвестиције и економски развој. Реализацијом мера заштите природе, природних вредности, непокретних културних добара и животне средине ствара се могућност превентивне, али и активне заштите. Такође, њима се релативизују сви процењени негативни утицаји планских решења на циљеве животне средине, а утврђују идентификовани позитивни утицаји, што је са аспекта свеукупног утицаја Просторног плана на животну средину од изузетног значаја.

Да би позитивни плански утицаји остали у процењеним оквирима који неће оптеретити капацитет простора, а могући негативни ефекти планских решења максимално умањили, дефинисане су и таксативно наведене мере/смернице заштите које је потребно спроводити у процесу имплементације плана кроз пројектну документацију и изградњу аутопута.

Детаљне организационе и техничко технолошке мере заштите биће дефинисане Студијом о процени утицаја пројекта на животну средину на нивоу техничке документације

Резимирајући све наведено, закључак Извештаја о стратешкој процени утицаја је да су Просторним планом и Стратешком проценом утицаја на животну средину, анализирани могући утицаји планираних намена и предвидеђене одговарајуће планске и одређене техничке мере заштите, како би планиране активности биле у функцији реализације циљева одрживог развоја на предметном простору. У том контексту, предметни Просторни план сматра се у целости прихватљивим са аспекта могућих утицаја на животну средину.

ГРАФИЧКИ ПРИЛОГ



- ЛЕГЕНДА**
- ● ● ● ● ● Граница просторног плана
 - — — — — — Граница административне линије према АП Косово и Метојаја
 - — — — — — Граница јединица локалне самоуправе
 - — — — — — Граница катастарске општине
- Сообраћајна инфраструктура**
- Државни пут I А реда
 - Државни пут I Б реда
 - Државни пут II А реда
 - Државни пут II Б реда
 - Општински и остали путеви
 - Железничка пруга
 - — — — — — Планирани бивањски коридор
 - — — — — — Волошница (река Топлица)
- ПОСЕБНА НАМЕНА ПРОСТОРА**
- — — — — — Планирани коридор ауто-пута
 - — — — — — Оса коридора ауто-пута на мосту
 - — — — — — Оса коридора ауто-пута у тунелу
- ПРИВАТНИ САДРЖАЈИ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА**
Всa планираног ауто-пута са одређеним садржајем
- Петаља
 - Демонстрациона укретница (гласна променљива ауто-пута)
- ПЛАНИРАНИ ПРИВАТНИ САДРЖАЈИ АУТО-ПУТА**
- Функционални садржаји
- Наплатна рампа
 - База за одржавање пута
- Приватни садржаји
- ◆ Одржаништа
 - ◆ Услугени центри
 - ◆ ТИР центри
- ДРУГИ ИНФРАСТРУКТУРНИ СИСТЕМИ**
- Електроенергетска инфраструктура**
- — — — — — Постојећа ДВ 400kV
 - — — — — — Постојећа ДВ 220kV
 - — — — — — Постојећа ДВ 110kV
 - — — — — — Постојећа ДВ 35kV
 - — — — — — Планирани магистрални гасовод МГ-11
 - — — — — — Планирани развојни гасовод
 - Постојећа ТС 110/35 kV
 - Постојећа ТС 35/10 kV
 - Потенцијалне МХЕ
 - Главни мерно-регулациони станица-ГМРС
 - Главни развојни центар-ГРЦ
- Хидротехничка инфраструктура**
- Постојећи волонд
 - Постојећи бујари
 - Постојећи резервоари
 - Изворнице
 - Постојећа пумпна станица
 - Постојећа канализација
- Електронске комуникације и поштански саобраћај**
- Општен кабел
 - Базисни кабел
 - ▲ Постојећа базна станица
 - ▲ Планирана базна станица
- ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ**
- Заштита од ерозије
 - Потенцијалне планске површине
 - Регулациони развој на уређењу водотокова
 - Потенцијална зона примене техничких мера за заштиту од бује
- Заштитна подручја**
- ПР "Дјаличка слатина"
 - РВА подручје планине Радин
 - ЕМЕРАLD подручје планине Радин
- Заштита природе**
- Ресовна заштите природе "Радан планине"**
- II степена заштите
 - III степена заштите
- Заштита културних добара**
- Непокретна културна добра
- Споменско-културна од изузетног значаја
 - Споменско-културна
 - Друга културна добра
 - Гео-наследје
- Заштитна околна археолошког наслеђа "Планина"
- Заштитна околна магистара у Куршумлији
 - Ст. Београдина и Мериног цркви
 - Ст. Нинаде

