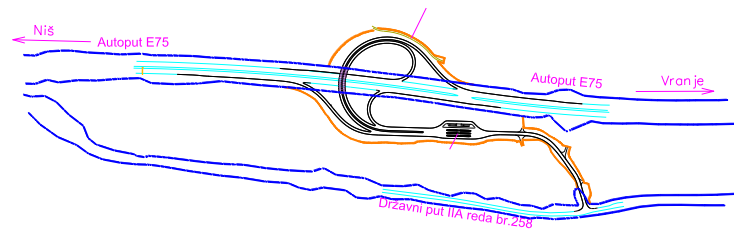


РЕПУБЛИКА СРБИЈА

ОПШТИНА ВЛАДИЧИН ХАН

**ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ
ДЕНИВЕЛИСАНЕ РАСКРСНИЦЕ ГРАМАЂЕ
НА АУТО-ПУТУ Е75**



ЈУГИНУС

2018.

Југословенски институт за урбанизам и становање ДОО
Београд, 2018. године

Носилац израде: Општина Владичин Хан

Обрађивач : Југословенски институт за урбанизам и становање,
ЈУГИНУС ДОО
Београд, Андрићев венац 2/II

Директорка: Ивана Марковић, дипл.инж.грађ.

Руководилац израде: Мирјана Пантић, дипл.инж.саоб.
одговорни урбаниста
Валентина Јанковић, дипл.инж.арх.
одговорни урбаниста

Радни тим: Мирјана Пантић, дипл.инж.саоб.
Валентина Јанковић, дипл. инж. арх.
Милена Вуловић, дипл. инж. грађ.
Ивана Марковић, дипл.инж.грађ.
Дубравка Павловић, допл.пр.планер
Бата Рађеновић, дипл.инж.ел.

САДРЖАЈ

ТЕКСТУАЛНИ ДЕО

1.0. ОПШТИ ДЕО	4
1.1. Повод и циљ за израду Плана	4
1.2. Обухват Плана	4
1.3. Правни и плански основ	5
1.4. Услови и смернице из планова вишег реда	6
1.5. Подлоге и пратећа документација	18
2.0. АНАЛИЗА И ОЦЕНА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА	19
2.1. Постојеће коришћење земљишта	19
2.2. Комунална инфраструктура и објекти	19
2.3. Саобраћајна инфраструктура	20
2.4. Природна својства терена	20
3.0. КОНЦЕПТ ПЛАНСКОГ РЕШЕЊА	23
3.1. Циљеви уређења и изградње на подручју Плана	23
3.2. Просторне карактеристике предложеног решења	24
4.0. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА	25
4.1. Планиране намене и начинкоришћења земљишта	25
4.2. Попис катастарских парцела за површине јавне намене	25
4.3. Услови за уређење површина и објеката јавне намене	26
4.3.1. Саобраћајне површине и саобраћајнице	26
4.3.2. Вовододна мрежа и објекти	28
4.3.3. Канализациона мрежа и објекти	30
4.3.4. Водопривреда	30
4.3.5. Електроенергетска мрежа	31
4.3.6. Телекомуникациона мрежа	31
4.3.7. Зеленило у профили саобраћајница	32
4.4. Услови и мере заштите и уређења простора	32
4.5. Услови за уређење површина осталих намена	44
4.5.1. Општа правила грађења	44
4.5.2. Правила парцелација	45
4.5.3. Општа правила за постојеће објекте	45
4.5.4. Становање	45
4.5.5. Пољопривредно земљиште	47
5.0. СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА	48

ГРАФИЧКИ ДЕО

0. КАТАСТАРСКО ТОПОГРАФСКА ПОДЛОГА СА ГРАНИЦОМ ОБУХВАТА	P=1: 1000
1. ПОСТОЈЕЋА НАМЕНА ПОВРШИНА	P=1: 1000
2. ПЛАНИРАНА НАМЕНА ПОВРШИНА	P=1: 1000
3. ПЛАН САОБРАЋАЈА, НИВЕЛАЦИЈЕ И РЕГУЛАЦИЈЕ	P=1: 1000
4. ПЛАН ПАРЦЕЛАЦИЈЕ ПОВРШИНА ЈАВНИХ НАМЕНА	P=1: 1000
5. СИНХРОН ПЛАН	P=1: 1000

ДОКУМЕНТАЦИЈА

- Одлука о приступању изради ПДР и Одлука о приступању изради Стратешке процене утицаја на животну средину
- Услови ЈКП и осталих институција
- Извештаји о стручној контроли
- Регистрација ЈУГИНУС ДОО и Лиценца одговорног урбанисте.

Скупштина општине Владичин Хан на седници одржаној 20.01.2019. године, на основу Закона о планирању и изградњи (“Службени гласник Републике Србије” број 72/09, 81/09, 64/10-УС, 24/11 и 121/12, 42/13, 50/13, 54/13 и 98/13,42/13,50/13,54/13, 98/13,132/14 145/14 и 83/18), Правилника о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања (“Службени гласник РС” бр.6415), члан 32. Закона о локалној самоуправи (“Службени гласник РС” бр.129/07), и Статута Општине Владичин Хан (“Службени гласник Пчињског округа”, број 21/08 и 8/09 и “Сл.гласник града Врања” 11/13) донела је:

ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ДЕНИВЕЛИСАНЕ РАСКРСНИЦЕ ГРАМАЂЕ НА АУТО-ПУТУ Е75, Општина Владичин Хан

ТЕКСТУАЛНИ ДЕО

1.0. ОПШТИ ДЕО

1.1. ПОВОД И ЦИЉ ЗА ИЗРАДУ ПЛАНА

Изради Плана детаљне регулације денивелисане раскрснице Грамађе на ауто-путу Е75, Општина Владичин Хан, у зони насеља Грамађе (у даљем тексту: План детаљне регулације) се приступа на основу Одлуке о изради Плана детаљне регулације денивелисане раскрснице Грамађе на ауто-путу Е75 („Сл.гласник града Врања“, број 11/2018).

Основни циљ израде Плана детаљне регулације је дефинисање регулације површина јавне намене и формирање површине за реализацију остале намене.

Циљеви израде Плана такође су и:

- Сагледавање релевантних планских условљености на предметном подручју,
- дефинисање и регулација односа земљишта за површине јавне и остале намене, дефинисање правила уређења и правила грађења,
- развој комуналне инфраструктуре и опремање локације,
- дефинисање услова и мера заштите културног наслеђа,
- дефинисање услова и мера енергетске ефикасности,
- дефинисање услова и мера заштите животне средине
- парцелација и препарцелација планом дефинисаних грађевинских парцела планираних јавних и инфраструктурних површина за потребе планиране реализације денивелисане раскрснице Грамађа на ауто-путу Е75.

1.2. ОБУХВАТ ПЛАНА

План детаљне регулације се ради за површину потребну да се обезбеди земљиште за изградњу денивелисане раскрснице Грамађе.

Поред неопходног простора за дефинисање површина јавне намене потребно је обухватити и заштитни појас денивелисане раскрснице, као и простор за смештај потребне инфраструктуре и пратећих објеката.

Обухват плана се простире кроз катастарску општину Грамађе. Приликом формирања границе обухвата Плана водило се рачуна о заштитном појасу ауто-пута као и о томе да, углавном буду обухваћене целе катастарске парцеле.

Оквирна граница Плана детаљне регулације обухвата катастарске парцеле: 763/1, 763/2, 764/1, 764/2, 764/3, 765, 766/1, 766/3, 771/1, 771/2, 771/4, 771/5, 772/1, 772/2,

772/3, 772/3, 772/4, 773/1, 773/2, 773/3, 777/1, 777/2, 778/1, 778/2, 783/1, 783/2, 791/1, 791/2, 792/1, 792/2, 793/1, 793/2, 1081, 1082, 1084/1, 1087, 1088, 1091, 1092, 1093, 1102, 1103, 1104, 1105, 1122/1 (део), 1122/2 (део), 1122/3, 1122/5, 1123, 1124/1, 1124/2, 1124/3, 1124/4, 1125/1, 1125/2, 1125/3, 1125/4, 1126/1, 1126/2, 1127/1, 1127/2, 1128/1, 1128/2, 1128/3, 1129/1, 1129/2, 1129/3, 1129/4, 1129/5, 1130/1, 1130/2, 1130/3, 1131/1, 1131/2, 1132/1, 1132/2, 1133/1, 1133/2, 1134, 1135, 1136, 1141/1, 1141/2, 1154/1, 1154/2, 1155/1, 1155/1, 1155/2, 1156/1, 1156/2, 1157/1, 1157/2, 1157/3, 1157/4, 1157/5, 1158/1, 1158/2, 1159/1, 1159/2, 1160/1, 1160/2, 1160/3, 1160/4, 1161/1, 1161/2, 1161/3, 1161/4, 1162/2, 1162/3, 1162/4, 1163/1, 1164/1, 1166, 1167, 1168/1, 1168/2, 1168/3, 1168/4, 1169/1, 1169/2, 1169/3, 1169/4, 1170/1, 1170/2, 1170/3, 1170/4, 1171/1, 1171/2, 1171/3, 1171/4, 1172/1, 1172/2, 1172/3, 1172/4, 1173/1, 1173/2, 1173/3, 1173/4, 1174/1, 1174/2, 1174/3, 1174/4, 1175/2, 1175/3, 1175/4, 1176, 1177/1, 1177/2, 1178, 1180, 1181/1, 1181/2, 1182, 1183, 1184, 1185, 1186, 1201, 1202, 1203/1, 1205/1, 1207/1, 1207/2, 1208/1, 1208/2, 1209, 1211/1, 1211/3, 1212/1, 1212/2, 1213/1, 1213/2, 1214, 1216/1, 1217, 1220/1, 1221/1, 1221/2, 1228, 1229, 1230, 1231, 1232, 1233, 1234, 1235, 1236, 1237/1, 1237/2, 1238/1, 1238/2, 1238/3, 1238/4, 1238/5, 1238/6, 1239/1, 1239/2, 1239/3, 1239/4, 1240/1, 1240/2, 1240/3, 1241, 1242, 1243, 1244, 1245, 1246, 1247, 1248/1, 1248/2, 1248/8, 1249/1, 1249/2, 1250, 1606/2, 1607/2, 1608/2, 1615/1, 1616/1, 1616/2, 1617/1, 1617/2, 1618, 1619, 1620/1, 1620/2, 1622, 1623, 1624/1, 1625/1, 1625/2, 1626/1, 1626/2, 1627, 1628/1, 1628/2, 1629, 1630/1, 1630/2, 1632, 1633, 1634/1, 1634/2, 1635/1, 1635/2, 1636, 1637/1, 1637/2, 1637/2, 1638/1, 1638/2, 1639/1, 1639/2, 1640/1, 1640/2, 1640/3, 1641/1, 1641/2, 1642, 1645, 1710/2, 1710/3, 1710/4, 1710/6, 1717/1 (део), 1717/2, 1717/3, 1717/4, 1717/5, 1717/6, 1717/7, 1724 (део парцеле ауто-пута), 1725 .

Напомена: У случају неусаглашености пописа катастарских парцела у текстуалном делу и бројева катастарских парцела у графичком прилогу, меродавни су подаци са графичког прилога 00. Катастарско топографска подлога са границом плана Р 1:1000

Укупна површина обухваћена границом Плана износи око 26,78ха.

1.3. ПРАВНИ И ПЛАНСКИ ОСНОВ

Правни основ за израду Плана представљају одредбе:

- Закона о планирању и изградњи ("Сл. гласник РС", број 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13, 50/13, 98/13, 132/14, 145/14 и 83/18),
- Закона о стратешкој процени утицаја на животну средину ("Службени Гласник РС", број 135/04 и 88/10),
- Правилника о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС“, бр. 64/2015),
- Одлука о изради Плана детаљне регулације денивелисане раскрснице Грамађе на ауто-путу Е75 („Сл.гласник града Врања“, број 11/2018).

Плански основ за израду предметног Плана детаљне регулације је:

- Измена и допуна просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш-граница Републике Македоније („Сл. Гласник РС“, број 77/02 и 127/14)
- Просторни план општине Владичин Хан (Службени лист Града Врања 22/10)

1.4. УСЛОВИ И СМЕРНИЦЕ ИЗ ПЛАНОВА ВИШЕГ РЕДА

Измена и допуна просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Републике Македоније („Сл. Гласник РС“, број 77/02 и 127/14)

Просторни план подручја инфраструктурног коридора Ниш-граница Републике Македоније је дугорочни развојни документ. Просторни план је заснован на решењима

Просторног плана Републике Србије која се односе на овај инфраструктурни коридор, расположивој информационој, студијској и техничкој документацији и на резултатима истраживања која су обављена у студијско аналитичкој фази израде Просторног плана.

Просторним планом утврђују се основе организације, коришћења, уређења и заштите подручја инфраструктурног коридора, на деловима територија града Ниша и скупштина општина Меровина, Дољевац, Гаџин Хан, Лесковац, Власотинце, Владичин Хан, Врање, Бујановац и Прешево.

Обухват Просторног плана

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

Просторним планом обухваћени су: магистрални инфраструктурни коридор – са постојећим и планираним магистралним инфраструктурним системима и њиховим заштитним појасима: ауто-пут Е-75 (М-1¹), пруга за велике брзине Е-85, гасовод и оптички кабл са водотоком Јужне Мораве; и пратећим објектима и садржајима (чворишта, терминали, услужни садржаји и други објекти у функцији магистралних инфраструктурних система); пратећи алтернативни инфраструктурни системи – алтернативни путни правац (без наплате путарине) ауто-пута Е-75; Зона утицаја коридора – обухваћен простор између појединих и зона ширине од 1 до 5 km од крајњег магистралног инфраструктурног система, који су у физичкој и функционалној вези са коридором од Ниша (Трупале) до границе Републике Македоније.

Подручје Просторног плана, између осталог, обухвата простор на делу територије ОПШТИНЕ ВЛАДИЧИН ХАН и то: целе катастарске општине Мртвице, Репиште, Гариње, Копитарце, Џеп, Теговиште, Урвич, Летовиште, Манајле, Дупљане, Ружић, Кржинце, Балиновце, Калиманце, Прекодолце, Владичин Хан, Репинце, Сува Морава, Полом, Декутинце, Лепеница, Бачвиште, Грамађе, Стубал, Врбово, Прибој и Мазарић.

ЗНАЧАЈ И ФУНКЦИЈА ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЗА ИНТЕГРАЦИЈУ ПРОСТОРА

Значај и функција ауто-пута Е-75

Магистрални путни правац М-1² Београд–Ниш–Лесковац–Врање–граница Републике Македоније, са магистралним путем М-22³ Суботица–Нови Сад–Београд, чини централни саобраћајни коридор од највећег значаја за међународно повезивање Србије и СР Југославије. Пружање ова два пута истовремено се поклапа са трасом међународног пута Е-75, који представља окосницу система Трансевропског ауто-пута (ТЕМ) на правцу север–југ и Паневропског саобраћајног коридора "10" односно крака "10.б". На западу овај правац је повезан са постојећом мрежом европских ауто-путева, а на југу и истоку ослања се на европску мрежу путева, као и мрежу путева Блиског истока, Азије и Северне Африке.

Примарна функција ауто-пута Е-75 од Ниша (Трупале) до Републике Македоније је обезбеђење путне саобраћајнице великог капацитета и високог нивоа саобраћајне услуге за задовољење очекиваних саобраћајних токова, док је секундарна функција

¹ Према актуелном Референтном систему државних путева РС, ДП А1

² Исто као под ¹

³ Државни пут Суботица – Нови Сад – Београд, такође је, према важећем референтном систему, део ДП А1

непосредни подстицај за развој подручја и саобраћајно повезивање у зони утицаја планираног ауто-пута.

Утицај изградње инфраструктурног коридора на развој окружења

Успостављање хијерархијске диференцијације постојеће путне мреже обезбедиће се повећањем квалитета и нивоа саобраћајних услуга на: постојећим попречним правцима пет путева магистралног карактера и осамнаест путева регионалног карактера, као и локалне путне мреже, нарочито у зонама насељених места.

ПОЛОЖАЈ МАГИСТРАЛНИХ ИНФРАСТРУКТУРНИХ СИСТЕМА У ИНФРАСТРУКТУРНОМ КОРИДОРУ

Положај коридора магистралних инфраструктурних система

Положај коридора и план размештаја пратећих објеката ауто-пута Е-75

Коридор ауто-пута Е-75 (ДП IА реда бр. 1⁴; М-1), дужине око 152 km започиње на његовом укрштању са коридором ауто-пута Е-80 (ДП IА реда бр. 4; М-1.12) испред града Ниша, у близини насеља Трупале (на стационачи km 812+000⁵), а завршава се на граници са Републиком Македонијом (на стационачи km 963+954). Ширина коридора износи 700 м; обухвата трасу ауто-пута ширине око 70 м са обостраним (непосредним и ширим) заштитним појасом укупне ширине 630 м.

У односу на морфолошке карактеристике и изграђеност простора, као и у односу на постојећи државни пут IА реда бр. 1 (М-1), коридор ауто-пута Е-75, деоница Ниш - граница Републике Македоније има следећи положај и техничке карактеристике по деоницама:

- 1) Трупале-Печењевце (km 812+000 - km 844+804,57) - изграђена деоница;
- 2) Печењевце-Грабовница (km 844+804,57 - km 865+844) - изграђена деоница;
- 3) Грабовница-Грделица (km 865+844 - km 873+700) - планирани коридор;
- 4) Грделица-Владичин Хан (km 873+700 - km 900+100) - планирани коридор;
- 5) Владичин Хан-Бујановац (Левосоје) (km 900+100 - km 942+195) - планирани коридор ауто-пута укупне дужине 42,1 km пружаће се коридором постојећег ДП IА реда бр. 1 (М-1), а код града Врања и на потезу од Доњег Нерадовца до Левосоја налазиће се делимично ван коридора ДП IА реда бр. 1 (М-1) (у његовој близини);
- 6) Бујановац (Левосоје) - граница Републике Македоније (km 942+195 - km 963+954) - деоница коридора ауто-пута у изградњи.

План размештаја пратећих садржаја у коридору ауто-пута Е-75

Пратећи садржаји ауто-пута деле се на:

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

⁴ Приказане ознаке државних путева у овом одељку извода у складу је са Уредбом о категоризацији државних путева ("Службени гласник РС", бр. 105/13 и 119/13), ознаке поменутих путева према актуелној категоризацији су следеће:

- ДП IА реда бр. 1 - ДП IА реда бр. А1
- ДП IА реда бр. 4 - ДП IА реда бр. А4

⁵ Приказане стационаже државних путева у овом изводу су у складу са Уредбом и Референтним системом наведеним под ⁴, сада су на снази стационаже у складу са Референтним системо ДП РС, стање новембар 2017

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

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

- (1) постојеће ЧНМ пре петље "Дољевац" (km 831+110), предвиђено је за укидање по успостављању ЧНМ у близини граничног прелаза "Прешево";
- (2) планирано ЧНМ пре петље "Прешево" (око km 957+800);
- (3) као и бочне уливно-изливне наплатне станице (БНС).

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

У коридору ауто-пута Е-75, деоница Ниш - граница Републике Македоније, предвиђено је 12 мотела, и то седам мотела тип I и пет мотела тип II (у правцу раста стационаже - десно пет од тога пет планираних и лево седам од тога пет планираних), између осталог и на следећој локацији:

- планирани обострани смакнути мотели "Владичин Хан" тип I, (око km 904+000) - на месту "Грамађа" јужно од петље са могућношћу двоенаменског коришћења за транзитне и госте ван коридора ауто-пута

Положај коридора пруге за велике брзине Е-85

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

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

Положај коридора магистралне телекомуникационе инфраструктуре

Полазећи од функционалних захтева повезивања аутоматских телефонских централа (АТЦ) и опслуживања градских подручја, коридор оптичких каблова пружаће се дуж регионалног пута Р-214⁶, а на краћим деоницама дуж пруге за велике брзине, и то:

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

⁶ ДП IIA реда бр. 258 – према актуелном референтном систему

пруге Београд–Скопље (на стационажи km 346+600) до поновног укрштања са регионалним путем Р-239.а (на стационажи km 1+035), прећи Јужну Мораву и наставити дуж регионалног пута Р-239 до укрштања са магистралним путем М-1 (на стационажи km 930+410) и регионалним путем Р-214 (на стационажи km 325+000), наставити дуж регионалног пута Р-214 (до стационаже km 330+260), где ће ући у постојећу кабловску ТТ канализацију,

Положај коридора разводног гасовода

Положај коридора разводног гасовода од Владичиног Хана до границе Републике Македоније – разводни гасовод налазиће се у коридору планираног ауто-пута (на растојању 30 м до 100 м од ближе ивице ауто-пута) и постојећег регионалног пута Р-214⁷ (на растојању од 5 м до 30 м од ближе ивице регионалног пута).

Положај коридора далековода 400 kV

Положај коридора ДВ 400 kV на територији Републике Србије, од ТС "Ниш 2" до границе са Републиком Македонијом (укупне дужине 141 km) у мањој мери прати и сече инфраструктурни коридор Ниш - граница Републике Македоније, и то од ТС "Ниш 2" до "Лесковац 2" (дужина ДВ 41km); од ТС "Лесковац 2" до "Врање 4" (дужина ДВ 74 km); и од ТС "Врање 4" до границе Републике Македоније (дужина ДВ 26 km).

Електроенергетски водови и постројења за потребе напајања садржаја ауто-пута

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

Положај коридора продуктовода

Положај коридора продуктовода (нафтних деривата) кроз Републику Србију (деоница Панчево-Београд-Смедерево-Јагодина-Ниш) малим делом налази се у инфраструктурном коридору Ниш - граница Републике Македоније (у дужини од око 2,0 km) и то на подручју града Ниша.

План веза инфраструктурних система са окружењем

План веза ауто-пута Е-75 са окружењем

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

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

Између осталих, утврђен је положај и следећих петљи:

⁷ Исто као под ⁶

(10) планирана петља "Владичин Хан" (око km 896+380) - у функцији везе ауто-пута са северним делом општине и општинским центром Владичин Хан, подручјем општине и општинским центром Сурдулица и туристичким центром "Власина" преко ДП ИБ реда бр. 40 (М-1.13);

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

План веза магистралног оптичког кабла са окружењем

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

Потребне површине за коридоре инфраструктурних система

Просторним планом резервише се простор за коридоре планираних магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору и то

- трајно заузимање земљишта за потребе изградње 70 м за ауто-пут, уз додатне површине за мотел око 5 ха, за одмориште око 3 ха, за петљу око 5 ха и др.;
- заштитне појасе магистралних инфраструктурних система у Инфраструктурном коридору: непосредни појас заштите – простор ширине 150 м за ауто-пут и шири појас заштите – простор ширине 480 м за ауто-пут

Режими коришћења и правила за уређивање заштитних појаса инфраструктурних система и простора посебне намене

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

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

- у начелу не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев оних које су у функцији ауто-пута, пруге велике брзине и разводног гасовода (трасе, објекти и др.), а простор ван насеља се може користити као шумско и пољопривредно земљиште,
- у начелу не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката и подизање трајних засада у непосредном појасу заштите магистралног оптичког кабла.

2) ширем појасу заштите – успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима планираних магистралних инфраструктурних система.

Утврђују се следећа правила за уређивање заштитних појаса магистралних инфраструктурних система и зона заштите простора посебне намене на подручју

Инфраструктурног коридора, и то за Заштиту насеља од негативних утицаја планираних магистралних инфраструктурних система, у случају када је траса ауто-пута у грађевинском подручју насеља:

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

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

Просторни план општине Владичин Хан **(Службени лист Града Врања 22/10)**

ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

СКРАЋЕНИ ПРИКАЗ ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА – ОЦЕНА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И РАЗВОЈНИ ПОТЕНЦИЈАЛИ И ОГРАНИЧЕЊА ПОДРУЧЈА ПРОСТОРНОГ ПЛАНА

Општина Владичин Хан се налази у југоисточној Србији, у долини и побрђу и планинским деловима слива Јужне мораве, између Лесковца и Врања. Највећа насеља, укључујући и Владичин Хан, развила су се у Врањској котлини - долини Јужне мораве и притока, а планински терени Куковице (1442 mⁿv) на северозападу и Чемерника (1638 mⁿv) на североистоку, Облика и Грота на југозападу (1310 и 1327 mⁿv), као и нешто удаљенији масиви Варденика (1876 mⁿv) на југоистоку окружују простор општине Владичин Хан, односно северни део Врањске котлине. На северу излаз из Врањске котлине представља Грделичка клисура која чини везу Врањске и Лесковачке котлине јужноморавском долином.

Територијом општине Владичин Хан, јужноморавском долином, пролази коридор државног пута IА реда и железничка пруга Београд – Ниш – Лесковац – Врање – граница са Републиком македонијом – Скопље – Солун, а ка истоку преко Сурдулице води државни пут IБ реда (пут магистралног карактера) ка Власинском језеру и граници са Бугарском. Удаљеност града од међудржавне границе са македонијом на југу је 67 km, а са Бугарском на исток 52 km, а до Београда 333 km, Ниша 91 km, Новог Сада 409 km, Приштине 112 km, Скопља 112 km.

Потенцијали и ограничења за развој

Сводна оцена могућности коришћења природних потенцијала у појединим деловима планског подручја

Природни услови Владичиног Хана су по обиму и кV алитету елемената и карактеристика природне средине значајан развојни потенцијал овог простора. Карактеристично је да је овај потенцијал диференцирано распоређен у простору са појавом концентрације на појединим ужим целинама:

- Долине Јужне мораве, Врле и притока, нарочито зона Владичиног Хана у којој се ове две реке састају, је приоритетно развојно подручје на коме постоји највећа концентрација релативно повољних услова за живот, нарочито за комуницирање (саобраћај) и привређивање, односно за изградњу насеља (геотехнички повољни терени, погодности водоснабдевања идр.). Напомиње се да се на ову зону надовезује јужни део долине Јужне мораве са улазом у Врањску котлину, тј. зона Суве мораве, Грамађа и Стубала, насеља на ободу јужноморавске долине и Врањске котлине, кроз која пролазе значајни инфраструктурни коридори. Туристичка атрактивност подручја, такође, није искоришћена у заслуженој мери.

- Остали делови Општине су брежуљкасти и брдско – планински и карактеришу их добри услови за здрав живот, типичну воћарску и сточарску производњу, шумарство, ловни и излетнички туризам, уз нешто теже услове за успостављање комуникација у односу на долињски део Општине.
- На подручју Владичиног Хана сустичу се погодни природни услови за становање, рад и комуницирање, па се због тога она развила у највеће и централно насеље Општине. У оближњим насељима Сувој морави и Житорађи, такође су развијене делатности, посебно индустрија. Остала насеља у Општини су сеоска са примарном пољопривредом.

Потенцијали и ограничења у односу на успостављање друмских и железничких комуникација:

Потенцијали развоја су:

- Долињски терени у алувиону Јужне мораве и благе падине и речне долине имају најбоље потенцијале за успостављање свих врста комуникација у којима се путеви могу градити на заравњеном терену уз обавезу регулације терена у смислу заштите од вода и обезбеђења стабилности на нестабилним падинама. Ови правци су већ искоришћени за постојеће и планиране трасе комуникација.
- Све косе и блаже нагнуте стране могу се користити за изградњу саобраћајница општинског ранга, уколико су изграђене од неогених седимената и шкриљаца Власинског комплекса и ако се налазе на већим нагибима, уз обавезу обезбеђења стабилности падина и дренажа терена, уколико је у њима услед присуства глиновите распадине повећан садржај влаге;
- Терени од неогених седимената на већим висинама, углавном изнад изграђених зона, погодни су за коридор трасе ауто-пута, који је на источној страни и постављен, а прикључне везе ка насељу, треба планирати на слични стабилним и благо нагнутим теренима (као и за општинске саобраћајнице).
- Долина Јужне мораве је као једини погодан простор за изградњу железничких комуникација искоришћена за ову сврху још у другој половини 19. века, а од овог основног правца могуће је планирати поједине индустријске колосеке. Долина Јужне мораве у целини представља природан потенцијал за вођење траса нових коридора савремених железничких комуникација (возови великих брзина), за шта су посебно погодне неизграђене падине долине изнад Владичиног Хана.
- Долина Јужне мораве је генерално природни потенцијални простор за изградњу пловног пута Дунав – морав – Вардар – Егејско море, стару идеју која још увек није реализована.

Ограничења развоја су:

- Терени на падинама од неогених седимената и шкриљаца Власинског комплекса у зонама у којима због присуства глине у пукотинама присутна вода или се стварају пштивине, које карактерише потенцијална и актуелна нестабилност падина на локалном нивоу, захтевају пажљива истраживања праваца траса у циљу стабилизације падина ради обезбеђивања стабилности објеката. При пројектовању и темељењу носача стубова нових мостова (за потребе премошћавања долина водотокова) треба имати у виду да је распадање шкриљаца под притиском и повећање садржаја глиновите распадине константно, тако да је носивост чак и при темељењу здраве стене временом измењена.
- За изградњу ауто-пута најнижи делови долине Јужне мораве нису погодни због постојеће изграђености.
- Осим коридора већ постојеће трасе железничке пруге, у самом граду нема других слободних погодних терена за изградњу оваквих објеката. Трасу пруге за возове великих брзина кроз сам Владичин Хан могуће је извести надземно (на објекту), односно подземно, чиме би се решио проблем проласка кроз градску изграђену територију, као ограничење за трасу ове пруге. Узводно од Владичиног

Хана у производној зони Суве мораве могућа је изградња индустријских прикључака на постојећу пругу, али је ова зона ван граница Плана генералне пегулације Владичин Хан.

- Изграђена територија Владичиног Хана и насеља на самим обалама Јужне мораве је местимично угрожена у случају изградње пловног пута Дунав – морава – Вардар – Егејско море, јер елементи трасе захтевају исправљање данашњег речног корита Јужне мораве и обезбеђење објекта пловног пута у складу са условима терена, а тиме и делимична рушења у изграђеним деловима уз реку.

➤ *Стање инфраструктуре - саобраћај*

Кроз Владичин Хан протиче река Јужна морава, која са својим притокама у великој мери дефинише просторно уређење града. Од давнина су њеном долином пролазили важни путеви, тако да се град развијао као важан транзитни саобраћајни чвор. Данас се веза са окружењем остварује преко друмских саобраћајница и железничком пругом. За Владичин Хан је од значаја и близина државних граничних прелаза са суседним државама (Прохор Пчињски према македонији – 52 km и Стрезимировци према Бугарској – такође 52 km).

У саобраћајном смислу подручје ОПШТИНЕ се ослања на државни пут I реда бр. 1, преко кога се остварују директне везе са Нишем, Београдом и Републиком македонијом, као и на правац Владичин Хан – Сурдулица - Стрезимировци (државни пут I реда бр. 1.13 – према ранијој категоризацији, сада државни пут IБ реда бр. 40⁸). Од државних путева II реда издваја се пут бр. 214 према ранијој категоризацији (Враново - тала Крсна – Осипаоница - Велика Плана – тарковац – Лапово – Јагодина – Ћуприја – Параћин – Појате – Алексинац – Ниш – Лесковац – Грделица – Предејане - Владичин Хан – Врање – Бујановац - граница са македонијом), сада државни пут IА реда бр. 258 (Петља Лесковац центар - граница са македонијом, Прешево 2) који у општинском центру представља примарну саобраћајницу. трежу државних путева II реда чини још и пут бр. 124 (према ранијој категоризацији: Горње Драговље – Лесковац (Вучје) – Стројковце – Репинце (за Стројковце) - Владичин Хан 1 – Владичин Хан), према важећој категоризацији државни пут IБ реда бр. 436 (Стројковце – Репинце); пут бр. 124а (према ранијој категоризацији: Стројковце – Градња (Власе) – Лепеница – за Лепеницу – Грамађа (Сурдулица) – Сурдулица), према важећој категоризацији ДП IБ реда бр. 441 (Владичин Хан – Сурдулица) и бр. 473 (Лепеница – Власе); пут бр. 124б (према ранијој категоризацији: Житорађе – мачкатица), према важећој категоризацији у питању је пут IБ реда бр. 440.

Укупна дужина категорисане путне треже износи 331 km, са учешћем путева са савременим коловозом од свега 28,2%. Путну трежу чини 36 km државних путева I реда (10,88%), 74 km државних путева II реда (22,36%) и 221 km општинских путева (66,76%), што је изнад републичког просека од око 60%. Степен моторизације износи 141 ПА/1.000 становника (републички је 206).

Значајнији обим саобраћаја, изражен ПГДС-ом, на основу бројања саобраћаја ЈП „Путеви Србије“ у протеклих пет година (2004-2009), забележен је на државном путу I реда бр. 1, и креће се до 8.000 возила на дан, са учешћем путничких возила од око 70%. На осталим државним путевима обим саобраћаја није у сагласности са њиховим рангом и не бележи значајније повећање последњих година. Ниво услуге на путевима указује на неопходност њихове реконструкције и модернизације, што се пре свега односи на непотпуне и неадекватне попречне профиле.

⁸ У време израде Просторног плана Општине на снази је била категоризација државних путева која се разликује од Референтног система државних путева – 2018. година. У овом изводу су дате обе ознаке

Територијом Општине пролази магистрална једноколосечна електрифицирана железничка пруга нормалног колосека Београд – младеновац – Ниш – Прешево – граница македоније, за јавни путнички и теретни железнички саобраћај. Железничка станица Владичин Хан, која је лоцирана у самом насељском центру, има укупно 5 оперативних колосека. На територији се налази и железничка станица „Прибој Врањски“ са малим обимом саобраћаја.

➤ *Стање остале инфраструктуре*

Водоснабдевање. На основу расположивих података, у насељима општине Владичин Хан водоснабдевање је решавано од случаја до случаја, са често неодговарајућим техничким решењима и уз проблеме у погледу здравствене исправности воде за пиће (првенствено су угрожена популационо већа насеља у алувиону Јужне мораве чија је издан подложна загађењу). Владичин Хан, заједно са још 11 насеља се снабдева из Власинског језера (довода воде за ХЕ "Врла 4"), уз проблеме који неминовно настају када се ХЕ систем налази у ремонту. Тада се користе алтернативни бунари из изворишта "Лепеница" у приобаљу Јужне мораве чији капацитети не задовољавају потребе града, а и постоје проблеми са санитарном заштитом изворишта јер се бунари налазе у близини објеката у привредној зони. У селима су углавном заступљени следећи видови снабдевања водом: индивидуални за појединачна домаћинства и групни водоводи из који се снабдевају групе домаћинстава. Као проблем се може означити то што су ти мали водоводи најчешће без икаквог техничког и санитарног надзора.

Енергетска инфраструктура не задовољава садашњи ниво конзума, а поготово његов континуитет.

У постојећем стању систем преноса електричне енергије преко далековода 35 kV је несигуран и не обезбеђује квалитета и пренос електричне енергије, због непоузданости система у погледу стабилности напајања. трежа ТС 35/10 kV је добро разграната, што се може рећи и за ТС 10/0,4 kV, поготово на градском подручју, док је на сеоском подручју ситуација лошија, поготово у погледу поузданости веза.

Дистрибутивна трежа на градском подручју је подземна кабловска и ваздушна и доброг је квалитета. На ван градском подручју трежа је најчешће кабловска. На појединим деоницама је застарела и недовољног пресека проводника. Дотрајале стубове за ношење проводника на појединим деоницама треба заменити новим.

Мрежа 0,4 kV, којом је покривена цела Општина, грађена је према тадашњим потребама тако да је на појединим деоницама дотрајала и недовољно јака да задовољи садашње потребе потрошача.

На подручју општине не постоји трансформаторска станица 110/35kV, те стога није усвојен и дефинисан однос снага трансформације на напону 110 kV.

Евидентан је недостатак развојних програма електродистрибуције, а још више финансијских средстава у санирању и модернизацији слабих тачака у систему преноса и дистрибуције електричне енергије.

Не постоје чворишта на напону 35 kV који би смањили дужину водова 10 kV да би падови напона били у толерантним границама (испод 10%).

ТК инфраструктура у потпуности не задовољава потребе. И овај инфраструктурни систем мора се конципирати на начин који ће планирани развој задовољити.

Основни недостаци телекомуникационог система огледају се у: недовољном капацитету преносног система, нестабилности преносног система, малом капацитету и недовољном броју телефонских централа на територији општине.

Постојеће телефонске аналогне централе на територији општине треба заменити дигиталним довољног капацитета. Постојеће локације ТЦ-комутационих чворишта остају и за наредни период а нове локације ће се отворити у зависности од потреба претплатника.

Приступна трежа (дистрибутивна и разводна) не задовољава у потпуности kV алитетом сигнала. Потребно је извршити реконструкцију приступне треже, полагањем одговарајућих телекомуникационих каблова у складу са препорукама, стандардима и прописима који важе за ову област.

Ако у појединим деловима општине није квалитета н РА и ТВ сигнал онда се морају изградити нови репетитори и KDS систем ради бољег сигнала. Садашње локације репетитора остају и за наредни период.

Остала комунална инфраструктура. Депоновање отпада је потпуно нерегулисано, смеће се одлаже на «дивљим» неуређеним депонијама, а од скора је пуштена у рад и нова регионална депонија у општини Врање, тако да следи напуштање досадашње локације у Летовишту, односно њена рекултивација. Људска гробља постоје у свим насељима, док сахрањивање животињских остатака није регулисано. Пијаце, како зелене, тако и сточне, изузев у Владичином Хану, немају уређене локације. Неповољном се оцењује и позиција простора за продају стоке која се одржава уз зелену пијацу у самом граду.

ЦИЉЕВИ, ОСНОВНИ СТРАТЕШКИ ПРАВЦИ И КОНЦЕПЦИЈА ПРОСТОРНОГ РАЗВОЈА ОПШТИНЕ ВЛАДИЧИН ХАН

Саобраћај и инфраструктурни системи

Општи циљ јесте формирање ефикасног и безбедног система у циљу организованог активирања привредних потенцијала и повећање доступности природних добара, руралних подручја, центара у трежи насеља, привредних локалитета и туристичке понуде у простору, засновано на принципима одрживог развоја.

Посебни циљеви развоја саобраћајног система су:

- саобраћајно отварање подручја изградњом ауто-пута Е-75, kV алитетније повезивања са регионалним центрима и трежом државних путева Републике Србије;
- побољшање квалитета путне треже реконструкцијом, рехабилитацијом и доградњом државних путева I и II реда;
- повећање саобраћајне доступности и повезаности центара у трежи насеља, привредних локалитета и туристичке понуде реконструкцијом, доградњом и изградњом појединих деоница општинских путева;
- регулисање даљинских и циљних токова измештањем транзитног саобраћаја из општинског центра Владичиног Хана другачијом организацијом саобраћаја;
- повећање активности на одржавању путне инфраструктуре током целе године;
- рехабилитација и реконструкција саобраћајних објеката и стандардизација и модернизација техничких елемената, сигнализације и режима саобраћаја;
- побољшање квалитета и треже линија јавног аутобуског саобраћаја;
- развој мултимодалног транспорта реализацијом робно-транспортног центра;
- интензивније коришћење железничког, као и развој алтернативних, немоторних видова саобраћаја (речни, бициклички, пешачки и др); и
- смањење штетних утицаја саобраћаја на животну средину и заштита коридора свих постојећих и планираних објеката саобраћајне инфраструктуре.

РАЗВОЈ И УРЕЂЕЊЕ МРЕЖЕ НАСЕЉА И ОДНОС ВЛАДИЧИНОГ ХАНА И СЕОСКИХ НАСЕЉА

На подручју општине Владичин Хан концепција формирања и даљег унапређивања заједница насеља и центара се развија и у будућности са циљем да се постигне

децентрализација подручја и задржавање становништва у руралним, посебно од општинског центра удаљенијим деловима општине, ради постизања хијерархијски хомогеног система насеља и ценатара са могућношћу међусобне добре интеграције насеља у јединствен систем.

Према функционалној подели сва насеља у трежи сврстана су у оквиру пет рангова центара и насеља: општински центар: Владичин Хан; субопштински центри Џеп и Стубал; локални центри Прибој, Лепеница, Јагњило, Јастребац и Белишево; развијенија и популациона већа сеоска насеља: Сува морава, Репинце, Прекодолце, Полом и Житорађе; примарна сеоска насеља: Балиновце, Бачвиште, Белановце, Брестово, Врбово, Гариње, Горње Јабуково, Грамађе, Декутинце, Доње Јабуково, Дупљане, Зебинце, Јовац, калиманце, Кацапун, Козница, Копитарце, Костомлатица, Кржинце, Кукавица, Куново, Лебет, Летовиште, Љутеж, тазараћ, танајле, тањак, тртвица, Островица, Равна Река, Рдово, Репиште, Ружић, Солачка Сена, Срнећи Дол, Теговиште и Урвич.

Насеље Грамађе, припада групи примарних насеља у Општини у којима је најзаступљенији примарни сектор са примитивном пољопривредном производњом. У циљу унапређења квалитета живота на овим подручјима неопходне су следеће активности:

- даљи развој воћарства (шљива, јабука) и ратарства (кромпир), при чему приоритет представља прерада пољопривредних производа и формирање тањих прерађивачких погона;
- коришћење постојећих потенцијала за унапређење сточарства, базираног на комерцијалним млици фармама;
- коришћење водног потенцијала за тање локалне водоводе, рибњаке, млици хидроелектране и тање акумулације;
- унапређење шумско-привредних ресурса, рационално коришћење дрвета као сировине и формирање тањих дрвопрерађивачких погона;
- развој сеоског, ловног и спортско-рекреативног туризма;
- формирање заједница насеља и даља изградња објеката јавних служби у смислу јачања урбаних функција;
- реконструкција путне треже, како државне, тако и општинске;
- реконструкција електро-енергетске треже и кV алитетније снабдевање становништва електричном енергијом (замена појединих трафостаница, замена дотрајалих дрвених бандера, изградња нових трафостаница и др.);
- побољшање функционисања фиксне телефонске треже, првенствено кроз замену постојећих неадекватних телефонских централа, као и повећање покривености простора сигналом мобилне телефоније;
- побољшање дистрибуције ТВ сигнала;
- организовање сакупљања и одношења комуналног отпада и санирање тањих спонтано насталих дивљих депонија;
- побољшање функционисања јавних служби, и то првенствено у области здравствене заштите (реконструкција амбуланти и већи број радних дана медицинског особља); и
- дефинисање правила за изградњу стамбених и помоћних објеката, пољопривредних домаћинства, прерађивачких погона, млици сточних фарми, рибњака и др.

ПРОСТОРНИ РАЗВОЈ САОБРАЋАЈНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

➤ *Путна трежа и државни путеви*

Основно концепцијско опредељење у развоју путне треже јесте саобраћајно отварање и повећање доступности подручја, у првом реду изградњом планираног ауто-пута и кV алитетним повезивањем са трежом државних путева Републике Србије.

Реализацијом планираног ауто-путског коридора остварују се kV алитетније везе са регионалним и административним центрима у Републици, као и са Републиком македонијом. Преко Ниша се остварује веза са централним и северним делом Републике преко деоница међународног коридора X (Ниш - Београд – Нови Сад – Суботица – граница мађарске), као и везе са Републиком Хрватском преко ауто-пута E-70 и Републиком Бугарском преко деоница коридора Xc. Реализацијом западноморавског коридора, са којим се ауто-пут E-75 укршта код Појата, оствариће се веза са западним деловима Републике, а преко планираног ауто-пута E-763, Београд – Јужни Јадран, и са црногорским приморјем.

Мрежу државних путева чинеће путеви I и II реда, преко којих ће се остваривати везе центара насеља са општинским центром, као и везе са регионалним центрима у Јабланичком и Косовско-поморавском округу. Мрежу државних путева је потребно употпунити мрежом општинских путева, за коју је предвиђена реконструкција, модернизација и доградња појединих везних деоница. Развој мреже некатегорисаних путева биће у складу са развојем насеља и могућностима локалне заједнице, и дефинисат ће се плановима нижег реда.

Већи степен приступачности, повећање капацитета, побољшање квалитета услуге путне мреже, а са тим и повећање безбедности одвијања саобраћаја, оствариће се:

1. реализацијом ауто-путског коридора E-75 на деоници од Ниша до границе са Републиком македонијом;
2. рехабилитацијом, реконструкцијом и доградњом мреже државних путева;
3. измештањем транзитног саобраћаја из центра насеља Владичин Хан, преусмеравањем на путеве вишег ранга;
4. рехабилитацијом, реконструкцијом и изградњом деоница општинских путева; и
5. побољшаним и појачаним одржавањем путне мреже.

Просторни План Републике Србије предвиђа изградњу ауто-пута E–75 на деоници од Ниша до границе са БЈР македонијом. Коридор ауто-пута, дужине око 150,2 km започиње на његовом укрштању са коридором ауто-пута E-80 испред града Ниша (Трупале km: 812+000)⁹, а завршава се на граници са Републиком македонијом (km: 963+954).

Примарна функција ауто-пута је обезбеђивање саобраћајнице великог капацитета и високог нивоа услуге за задовољавање очекиваних саобраћајних токова, док је секундарна функција непосредни подстицај развоју подручја и саобраћајно повезивање у зони утицаја ауто-пута.

Изградња ауто-пута ће се реализовати на основу техничке документације у складу са трасом коридора утврђеном ППРС. Веза са путном мрежом Владичиног Хана остварује се преко следећих денivelисаних петљи:

- „Владичин Хан“ у km: 897+445 у функцији везе ауто-пута са северним делом Општине и насељским центром Владичин Хан, подручјем Општине и насељским центром Сурдулица и туристичким центром "Власина" преко државног пута I реда бр.1.13 (сада ДП бр. 40)¹⁰; и
- „Грамађе“ у km: 904+380, у функцији везе ауто-пута са јужним и југозападним делом подручја Општине, где је планирана формирање индустријске зоне и теретне железничке станице, са значајним уделом теретног транзитног

⁹ Приказана стационача је у складу са важећим референтним системом државних путева у време израде ППО. Сада је актуелан Референтни систем државних путева РС, ЈП Путеви Србије, верзија новембар 2017.

¹⁰ Као под 1

саобраћаја. Такође се остварује веза са југоисточним делом подручја општине Владичин Хан и југозападним делом подручја општине и градским центром Сурдулица преко државног пута бр. 124а (сада ДП бр.441).

Локација петље „Грамађе“ је преузета из Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-75 и треба је схватити као приближну. Наиме, висинска разлика коте терена и нивелете ауто-пута је око 20 m и није могуће остварити функционалну везу ауто-пута и државног пута II реда бр. 124а (сада ДП бр.441). Вероватније је да се петља лоцира јужније од предвиђене стационаже и да се сервисном саобраћајницом повеже са државним путем бр. 124а (ДП бр. 441). Дефинитиван положај петље ће се утврдити кроз израду и верификацију Идејног и Главног пројекта ове деонице ауто-пута.

Планом се резервише простор за коридор ауто-пута дужине око 23,36 km. Резервисани простор је истовремено и инфраструктурни коридор са ширином од 700 m и обухвата трасу ауто-пута ширине 70 m са обостраним (непосредним и ширим) заштитним појасом укупне ширине 630 m.

Коначно дефинисање положаја коридора и трасе ауто-пута, са стационажама денивелисаних укрштаја и пратећих садржаја, утврдиће се кроз израду техничке документације.

Сви државни путеви II реда се задржавају, и то:

- државни пут II реда бр. 214, (Враново - тала Крсна – Осипаоница - Велика Плана – марковац – Лапово – Јагодина – Ћуприја – Параћин – Појате – Алексинач – Ниш – Лесковац – Грделица – Предејане - Владичин Хан – Врање – Бујановац - граница са македонијом), сада државни пут IIA реда бр. 258, који кроз Владичин Хан пролази као примарна саобраћајница;
- државни пут II реда бр. 124 (сада ДП бр. 436) Горње Драговље – Лесковац (Вучје) – Стројковце – Репинце (за Стројковце) - Владичин Хан 1 – Владичин Хан;
- државни пут II реда бр. 124а (ДП бр.441 и 473) Стројковце – Градња (Власе) – Лепеница – за Лепеницу – Грамађа (Сурдулица) – Сурдулица; и
- државни пут II реда бр. 124б (ДП бр.440) Житорађе – тачкатица

1.5. ПОДЛОГЕ И ПРАТЕЋА ДОКУМЕНТАЦИЈА

За израду овог ПДР-а биће коришћено следеће подлоге и пратећа документација:

- Катастарско топографски план – добијен од стране инвеститора
- Идејно решење Денивелисана раскрсница „Грамађе“ на ауто-путу Е75 на К.О. Грамађе и К.О. Врбово, Пројектант: „PANPRO TEAM“ D.O.O. Beograd 2018.год.

2.0. АНАЛИЗА И ОЦЕНА ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА

2.1. ПОСТОЈЕЋЕ КОРИШЋЕЊЕ ЗЕМЉИШТА

Општина Владичин Хан налази се у југоисточном делу Србије и припада Пчињском округу. Према географском положају смештена је у долини, побрђу и планинским деловима слива Јужне мораве између Лесковца и Врања.

Територијом која је предмет Плана, пролази коридори државних путева:

- IA реда број А1: државна граница са мађарском (гранични прелаз Хоргош) - Нови Сад - Београд - Ниш - Врање - државна граница са македонијом (гранични прелаз

Прешево)

• талим делом коридор ДП IIА реда број 258: веза са државним путем А1 (петља Лесковац центар) – Лесковац - Владичин Хан – Врање - Бујановац - државна граница са БЈР македонијом

У складу са ППО Општине и Изменама и допунама просторног плана подручја инфраструктурног коридора Ниш - граница Републике македоније, основна намена предметног простора, осим површине која је припада ауто-путу, је пољопривреда.

На крајњем југозападном делу плана, на простору између трасе ауто-пута и државног пута IIА реда, у постојећем стању и у појасу ширине око 50м, постоји становање ниских густина (део насеља Симиговац).

У обухвату предметног ПДР-а налазе се површине следећих намена:

- Саобраћајне површине
- Парцеле индивидуалног становања
- Пољопривредне и неизграђене површине
- Водне површине-поток

Начин коришћења земљишта приказан је на графичком листу број 1. Постојећа намена у Р=1:1000

2.2. КОМУНАЛНА ИНФРАСТРУКТУРА И ОБЈЕКТИ

Хидротехничка трежа и објекти

Водовод

Део насеља "Грамађе" се напаја са секундарног водоводног вода ДН32 који је постављен у заштитној цеви испод ауто-пута Е75.

Канализација

у оквиру предметног Плана не постоји изграђена канализација за отпадне воде. Одвођење истих се у постојећем стању врши у септичке јаме појединачних домаћинстава

Електроенергетска трежа и објекти

Између ауто-пута и државног пута IIА реда бр.258 постоји надземна нисконапонска трежа која напаја село Симиговац из правца села Грамађе. Поједини стубови треже су у лошем стању. Са ове надземне треже се одвајају прикључци према постојећим објектима

Према условима ЕМС-а у непосредној близини предметног простора обухваћеном Планом пролазе трасе следећих далековода: 400кV бр.461 ТС Лесковац 2-ТС Врање 4, 110кV бр 153БХЕ Врла 3-ТС Врање 1 и 110кV бр.1219/2 ТС Владичин Хан – ТС Врање 4.

Телекомуникациона трежа и објекти

Према условима надлежног предузећа „Телеком Србија“, утврђено је да се у обухвату Плана налази постојећа телекомуникациона инфраструктура-оптички кабл који је вођен паралелно са државним путем IIА реда бр.258 са десне стране, са изводом трежног кабла до изводног стуба у селу Симиговац . У селу је трежа изведена надземно преко стубова са којих се одвајају кућни прикључци.

2.3. САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА

На територији предметног плана деоница ауто-пута се простире у дужини од око 990м а ширина путног појаса износи око 55м, изузев у крајњем јужном делу (прелаз преко потока Уртакиња) где ширина путног појаса износи око 90м.

Техничке карактеристике ауто-путског правца Е75 у зони денивелисане раскрснице "Грамађе" одговарају елементима за рачунску брзину $V_r = 120 \text{ km/h}$.

На предметној деоници, у хоризонталном смислу ауто-пут је делом у правцу а делом у кривинама радијуса $R=5008\text{m}$ односно $R= 3030\text{m}$, док је у подужном смислу ауто-пут делом у вертикалној кривини радијуса $R_{kv}= 17000$, а делом у паду од 0.34%. Попречни нагиб коловоза је једностран и износи 2.50%.

Планом је обухваћен и део постојећег државног пута IIА реда бр. 258, у дужини од око 100м и ширини путног појаса од 22-30м.

2.4. ПРИРОДНА СВОЈСТВА ТЕРЕНА

Положај и морфолошке одлике. Планско подручје се налази на речној тераси изнад алувијалне равни реке Јужне мораве, јужно од насеља Грамађе. Терен је веома малих нагиба, углавном на уједначеној надморској висини: на око 344-370м (у правцу запад-исток), односно 356-365м (у правцу север-југ), са мањим денивелацијама у зони уз западну границу Планског подручја код прикључка на постојећи државни пут IIА реда бр. 258. Највећим делом води кроз пољопривредно подручје, укључујући и зону стамбених објеката између планираног ауто-путског правца и наведеног државног пута. Експонираност рељефа је значајна са микроклиматског становништа, али и изложености возача сунчевим зрацима појединим деловима дана, што може утицати на видљивост приликом вожње. Сама траса пута је оријентисана у правцу север-југ и неповољни утицај сунчевих зрака на безбедност вожње на самом ауто-путу није значајнија, с обзиром на висок положај Сунца и Сунчевих зрака са југа средином дана. Генерално, долињски делови територије налазе се на повољно експонираним теренима, највише због заравњености терена (терени у алувионима река) или због благих нагиба терена експонираних ка југоистоку, југу и југозападу. Делови петље су на кривинама и других оријентација и могућа је тренутна заслепљеност возача у јутарњим или вечерњим часовима на самим изливним и уливним тракама, при искључењу и укључењу на ауто-пут, што захтева одговарајућу саобраћајну сигнализацију на свим саобраћајницама.

Геолошку структуру терена Планског подручја чине седиментне стене kV артарне старости. kV артарни седименти представљени су: *терасним седиментима* (t_1 i t_2) које чине песковити и добро заобљени шљункови, претежно састављени од шкриљаца доњег и горњег комплекса. Ово су средњеводопрпусне стенске масе, а пропусност им се смањује са повећањем садржаја глиновите компоненте у песковитом и шљунковитом материјалу. Речна тераса је добро очувана. С обзиром да ће се делови петље Грамађе изводити углавном на насипима, потребно је одговарајуће пројектовање и извођење висине и нагиба самих насипа, како би се обезбедила њихова стабилност.

Ерозија је у овом делу Србије веома изражена. Њој погодује геолошки састав, климатски и хидролошки услови, али и непланска и неадекватна делатност човека и коришћење терена које у последњем веку карактерише крчење шума, неадекватна обрада на теренима који за ове сврхе нису погодни. У овим зонама ширење насеља пратило је додатно обешумљавање терена. Долине Јужне мораве и притока само у

најнижим зонама припадају терену на којем се врши акумулација наноса. Нагнутије терене побрђа десне стране долине Јужне мораве карактерише средња и слаба ерозија III и IV категорије.

Посматрано са аспекта ерозије околних тетена и акумулације еродованог материјала у зонама у долини Јужне мораве и притока, у широј зони и околини Планског подручја хипсометријски се наизменично смењују алувијални наноси (песак, шљунак, суглине, песковите глине, туљ, слабо везани пешчари и др.) са лапорцима, пешчарима и глинцима и лапоровитим кречњаком и у вишим шкриљцима, као и у западним и северозападним деловима територије, гранитима, гнајсевима, туфовима и бречама.

Сеизмичност терена. Према т. Петровићу (Атлас карата сеизмичког хазарда Републике Србије), за повратни период од 200-500 година, предметно подручје карактерише интензитет земљотреса од 8-9°MCS. За краће повратне периоде вредности су око 7-8°MCS. Ефективне максималне вредности хоризонталног убрзања осциловања тла у стени Асс су од 0,10-0,15g за повратни период од 200-500 година, а 0,08-0,10g за краће повратне периоде.

Према С. Стаменковићу (1997) ово подручје припада Врањској котлини као делу Родопске турске области, у којој су земљотреси били нарочито учестали од 1900. до 1936. год. када је било 2.699 потреса, од којих 125 јаких и шест штетних. Ова област је под утицајем епицентра Трн у Бугарској, за коју су карактеристични земљотреси већег сеизмичког интензитета.

Хидролошке и хидрографске карактеристике. Планско подручје је без сталних и повремених водотокова, као и извора. У хидрогеолошком погледу терени речне терасе су, с обзиром на издигнутост изнад алувијона, изван зона угрожених евентуалним поплавним таласом, у слабијој су хидрауличкој вези са издани у алувијону и осцилацијама водостаја Јужне мораве и подземних вода у њеној околини. У деловима где се у геолошкој структури појављују глиновити материјали могуће је одржавање повишене влаге у тлу.

Климатске особине овог подручја¹¹ су формиране и под утицајем умерено континенталне климе, тј. њених варијетета, насталих под утицајем источних и западних планинских масива чији се утицаји шире ка јужноморавској долини долинама притока (планински варијетет), моравске долине са севера (континентални варијетет) и југа (измењено медитерански варијетет).

С обзиром на недостатак мерних места на подручју ПГР-а и његовој непосредној околини, као меродавна мерна места узети су Предејане, Врање и Врањска Бања услед тале удаљености, положаја у долини Јужне мораве, као и надморске висине сличне предметном подручју¹².

Клима овог подручја се може окарактерисати као умерено континентална. Настала је као одраз специфичног геоморфолошког склопа, тј. вертикалне разуђености и оријентације речних долина. Овакав тип климе формиран је под источним и западним планинским утицајима који продиру долинама Врле, Калиманке, Топила и Дулана ка Владичином Хану (*планински утицаји*), затим утицајем моравске долине са севера (*континентални утицаји*) и утицајем са југа (*измењено медитерански утицаји*). Под

¹¹ С обзиром на недостатак мерних места на подручју Владичиног Хана и његовој непосредној околини, Предејане, Врање и Врањска Бања су узети као мерна места са блиским карактеристикама (мала удаљеност, слична надморска висина и положај у долини Јужне Мораве), што је уобичајен поступак при анализама климатских карактеристикама. Климатске карактеристике анализирани су на основу података метеоролошких станица Предејане, Врање и Врањска Бања и на основу извора: Др С.Стаменковић: Владичин Хан, Географски факултет у Београду, 1997.год. и Др М. Мађејка: Клима бања Уже Србије, Српско географско друштво, Београд, 1985. , као и на основу података за климатске станице Власина (Студија климатских параметара за потребе израде генералног пројекта пута М-21.1 Владичин Хан – Стрезимировце, ЈУГИНУС, 1997. и Кукавица (Др Драгомир Ђукановић: Клима среза Лесковац, 1967. и Шумско – привредна основа Кукавица II)

¹² Климатске карактеристике Планског подручја анализирани су на основу података са поменутих метеоролошких станица (Предејане, Врање и Врањска Бања), као и на основу извора: Стаменковић С., *Владичин Хан*, Географски факултет, Београд, 1997.год. и Мађејка М., *Клима бања Уже Србије*, Српско географско друштво, Београд, 1985.

утицајем локалних чиниоца урбане територије Владичиног Хана, ови климатски утицаји модификују се у специфичан микроклиматски тип умерено-континенталне климе, којег одликују топла лета, јесени хладније од пролећа и релативно благе зиме.

Табела 1: Годишњи ток температуре у Владичином Хану (у °C)

месеци	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Ср.год.
t_{sr}	0,1	1,4	5,4	10,9	15,3	19,2	21,3	21,5	17,2	11,6	6,8	2,8	11,1

Извор: Стаменковић С., *Владичин Хан*, Географски факултет, Београд, 1997.год.

Средња годишња вредност *температуре* ваздуха у Владичином Хану је 11,1°C. Најтоплији месец је август са 21,5°C а најхладнији јануар са 0,1°C тако да средња годишња амплитуда износи 21,4°C.

Табела 2: Релативна влажност у току године у % (податак за Врањску Бању)

месеци	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Ср.год.
рел.влаж.	83	78	75	67	70	68	64	61	70	73	80	88	73

Средња годишња вредност *релативне влажности* у Врањској Бањи износи 73%. У Владичином Хану вредности средње влажности су сличне, јер је и поред већег броја водотокова, који могу утицати на повећане влажности, проветреност боља.

Средња годишња *облачност* износи око 5. Најмања је лети (око 3), а највећа зими (око 8). Средња релативна *осунчаност*, према подацима за Врање, износи 45-50% годишње, највиша је у августу 70-75%, а најмања у децембру и јануару 20-25%.

Падавине у околини Владичиног Хана одговарају типу климе који овде влада и крећу се од око 715 mm/m². На падавински режим подручја преовлађујући утицај имају циклонске активности различитог порекла, које се манифестују у продорима влажних и хладних ваздушних маса са запада и северозапада из области Атлантика, топлих са југа и југозапада из области Средоземља, као и зимских продора хладних ваздушних маса са севера и североистока.

Табела 3: Годишњи ток падавина у Владичином Хану (у mm/m²)

месеци	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год.
падавине	52,4	54,0	52,4	73,3	74,0	64,9	44,0	35,5	44,6	58,5	92,0	68,5	715,1

Извор: Стаменковић С., *Владичин Хан*, Географски факултет, Београд, 1997.год.

Према подацима за метеоролошку и падавинску станицу Врање дистрибуција падавина и веровтаноће појаве су следеће:

Метеоролошка станица Врање

СТАТИСТИЧКИ ПАРАМЕТРИ СЕРИЈА КИША ТРАЈАЊА Tk
ОЦЕЊЕНИ МЕТОДОМ МОМЕНАТА

Tk (min)	H _{sr}	C _v	C _s	H _{sr1}	C _{v1}	C _{s1}
10	9.76	0.36	1.62	0.97	0.14	0.77
20	14.07	0.35	1.37	1.13	0.12	0.37
30	16.29	0.35	0.83	1.19	0.12	0.00
60	19.87	0.35	0.94	1.27	0.11	0.18
120	23.23	0.37	0.94	1.34	0.11	0.11
180	25.24	0.37	0.88	1.37	0.12	0.06
360	28.11	0.37	0.82	1.42	0.11	0.04
720	32.41	0.34	1.49	1.49	0.09	0.72
1440	38.24	0.39	0.90	1.55	0.10	0.14

ОРДИНАТЕ РАСПОДЕЛЕ ВЕРОВАТНОЋА СЛОЈА КИША Н(mm)
ТРАЈАЊА Tk (min) И ВЕРОВАТНОЋЕ P(%), ГУМБЕЛ

Tk (min)	P(%)							
	0.1	1	2	5	10	20	50	80
10	28.9	22.0	19.9	17.1	14.9	12.6	9.2	6.67
20	40.9	31.2	28.2	24.3	21.3	18.1	13.3	9.7
30	46.9	35.8	32.5	28.0	24.5	20.9	15.4	11.3
60	57.8	44.0	39.9	34.3	30.0	25.5	18.8	13.7
120	69.5	52.7	47.6	40.8	35.6	30.1	21.9	15.8
180	76.6	57.9	52.3	44.8	39.0	32.9	23.8	17.0
360	84.5	64.1	57.9	49.6	43.2	36.5	26.5	19.0
720	98.0	74.3	67.1	57.5	50.1	42.4	30.8	22.2
1440	118.5	89.3	80.5	68.8	59.7	50.2	35.9	25.3

ОРДИНАТЕ РАСПОДЕЛЕ ВЕРОВАТНОЋА ИНТЕНЗИТЕТА КИША I(mm/мин)
ТРАЈАЊА Tk (min) И ВЕРОВАТНОЋЕ P(%), ГУМБЕЛ

Tk (min)	P(%)							
	0.1	1	2	5	10	20	50	80
10	2.892	2.197	1.986	1.706	1.489	1.263	0.921	0.667
20	2.047	1.559	1.412	1.215	1.063	0.904	0.665	0.487
30	1.565	1.194	1.082	0.932	0.816	0.696	0.513	0.378
60	0.963	0.734	0.664	0.572	0.500	0.425	0.313	0.229
120	0.579	0.439	0.397	0.340	0.297	0.251	0.182	0.131
180	0.425	0.322	0.291	0.249	0.216	0.183	0.132	0.094
360	0.235	0.178	0.161	0.138	0.120	0.101	0.074	0.053
720	0.136	0.103	0.093	0.080	0.070	0.059	0.043	0.031
1440	0.082	0.062	0.056	0.048	0.041	0.035	0.025	0.018

Падавнска станица Владичин Хан

Максималне дневне атмосферске падавине на годишњем нивоу у mm

Година	Падавине
1950	30
1951	42
1952	26.6
1953	24.1
1954	82
1955	55
1956	26
1957	34.6
1958	27.4
1959	35.7
1960	26
1961	64.5
1962	88.4
1963	61.4
1964	42
1965	58.8
1966	42.3
1967	53.2
1968	28
1969	40.1
1970	36
1971	36.3
1972	48.4
1973	56
1974	31.2
1975	36.1
1976	51.3
1977	43.2
1978	43

Година	Падавине
1979	36.2
1980	43.6
1981	24
1982	35.3
1983	53
1984	32.8
1985	34.6
1986	33
1987	36.4
1988	35
1989	38
1990	23.3
1991	40
1992	25
1993	x
1995	31
1996	x
1997	x
1998	x
1999	34
2001	28.8
2002	46
2003	43.1
2004	45
2005	x
2006	50.8
2007	38.8
2008	56
2009	49.5

Година	Падавине
2010	48.9
2011	33
2012	50.1
2013	26.7
2014	32
2015	50
2016	48
2017	x

Напомена:

x - станица није радила континуално током целе године

Снежни покривач се у Владичином Хану јавља 38 дана у току године, док су околни терени Кукавице знатно чешће под снегом (88 дана) у току године.

Долинско-котлински положај града и његова отвореност према долинско-планинским климатским утицајима са истока и запада и долинско-низијским са севера и југа обезбеђују континуирано и природно локално проветравање у свим годишњим добима, главним географским правцима и на целокупној урбаној територији. Лети је ово посебно важно, када су честе летње жеге чији неповољан утицај појава ветра ублажава, и делује освежавајуће на људе, нарочито предвече. Оваква циркулација атмосфере се и са становишта заштите животне средине може оценити као позитивна.

Табела 4: Учесталост ветрова по правцима у Владичином Хану (у %о)

правац	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	C
учесталост	152	199	89	58	117	90	62	41	192

Извор: Стаменковић С., Владичин Хан, Географски факултет, Београд, 1997.год.

Преовлађујућа струјања ваздушних маса су из правца североистока 199%о и севера 152%о, а најмању учесталост имају северозападни 41%о, западни (62%о) и југоисточни ветар 58%о. морфолошка заклоњеност коју омогућава Грделичка клисура, утиче на смањени утицај хладних и влажних ваздушних маса зими, као и на нешто блажу зиму него што је то случај са осталим местима Поморавља северније од Владичиног Хана. Услед долинског положаја подручја Владичиног Хана, учесталост тишина је знатна и износи 192%о, и најчешћа је зими.

3.0. КОНЦЕПТ ПЛАНСКОГ РЕШЕЊА

3.1. ЦИЉЕВИ УРЕЂЕЊА И ИЗГРАДЊЕ НА ПОДРУЧЈУ ПЛАНА

Основни принципи на којима се заснива планирани концепт уређења предметног подручја су:

- реализација основних поставки из планова вишег реда,
- дефинисање правила и услова за нову изградњу и одређивање потребног коридора за реализацију петље,
- провера просторних могућности за реализацију путне денивелисане раскрснице и локације планираних садржаја, датих у достављеној техничкој документацији,
- усклађивање планираних интервенција са условима ЈКП-а и надлежних институција,
- дефинисање услова за нову парцелацију на овом простору, ради формирања парцела јавне намене и обезбеђење јавног интереса,
- обезбеђење потребне саобраћајне везе реконструкциом постојећих саобраћајница и реализацијом нових саобраћајних површина,
- изградња нове комуналне инфраструктуре и њено прикључење на постојећу трежу
- обезбеђење услова заштите животне средине,
- уређење јавних зелених површина.

3.2. ПРОСТОРНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РЕШЕЊА

Предложени концепт организације планираних намена и развоја овог простора је, полазећи од анализе постојећег стања, условљености из планова вишег реда и важећег Закона о планирању и изградњи, заснован на усклађивању започетих, реализованих и планираних промена на овом простору.

Планирана петља „Грамађе“ (оријентациона стационача државног пута А1 око km 904+034.20 према старој, односно km 523+217.76 према новој категоризацији путева), Општина Владичин Хан, у зони насеља Грамађе, у функцији је везе ауто-пута Е75 са општинским центром Владичин Хан, као и са јужним и југозападним делом подручја општине у ком је планирана изградња регионалне индустријске зоне, робно-транспортног центра и теретне железничке станице (са значајним уделом теретног транзитног саобраћаја). Веза појединих делова општине са новоизграђеном деоницом ауто-пута Е75 Владичин Хан - Доњи Нерадовац биће остварена непосредно преко постојећег државног пута IIА реда бр. 258 (паралелни некомерцијални пут, раније општински пут бр. 7 према просторном плану Владичиног Хана), односно посредно преко IIБ реда бр. 441 и бр. 473.

Даљи развој предметног подручја се планира пре свега као зона саобраћајних површина у функцији ауто-пута, уз задржавање пољопривредних површина у зони ван путног појаса, односно оградe ауто-пута. Постојеће становање у непосредној зони изградње денивелисане раскрснице се укида док становање које се налази у зони заштите ауто-пута може да се задржи уз услов адекватне заштите, као и уз строго контролисане услове и правила изградње/реконструкције.

Табела 5: Структура основних намена у обухвату ПДР-а - упоредна табела:

Намена	Постојећа Површина (ha)	Планирана Површина/ (ha)	Процент. заступљеност (%)
Земљиште јавне намене			
• ДП А1, Ауто – пут Е75	5.38	5.38	20.09
• Површине намењене за реализацију петље и наплатне рампе		5,08	18,97
• Површине намење за друге јавне саобраћајнице (Државни пут IIА реда број 258 и везни пут)	0.28	0.87	3,25
• Приступни путеви	0,22	0,22	0,83
• Заштитно зеленило	-	0,58	2,17
Земљиште остале намене			
Становање ниских густина	1.26	1.03	3.85
Остало земљиште			
Пољопривредно земљиште	19.88	13.43	50.15
Водно земљиште	0,05	0,16	0,60
Укупно		26.78	100%

4.0. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА

4.1. ПЛАНИРАНЕ НАМЕНЕ И НАЧИН КОРИШЋЕЊА ЗЕМЉИШТА

(подела према намени, урбанистичким показатељима и другим карактеристикама)

На основу концепта решења уређења простора, дефинисане су следеће категорије земљишта и то: пољопривредно земљиште, водно земљиште и грађевинско земљиште.

Намене површина грађевинског земљишта у обухвату Плана:

1. Површине јавне намене

саобраћајна инфраструктура:

- површина намењена ауто-путу Е75 (државни пут IА реда број А1)
- површина намењена за реализацију петље и наплатне рампе
- површина намењена за остале јавне саобраћајнице:
 - државни пут IIА реда број 258
 - приступна саобраћајница
- приступни путеви
- заштитно зеленило

2. Површине остале намене

- становање

4.2. ПОПИС КАТАСТАРСКИХ ПАРЦЕЛА ЗА ПОВРШИНЕ ЈАВНЕ НАМЕНЕ

Саставни део правила уређења је и попис катастарских парцела и делова катастарских парцела које су планиране за површине јавне намене.

Табела 6а: Парцеле саобраћајних површина

Озн. парцеле	Намена	Састоји се од катастарских парцела	Катастарска општина	Површина (ха)
J1	АУТО-ПУТ Е75	772/3, 773/3, 766/3, 772/4, 773/2, 764/2, 764/3, 763/2, 771/4, 777/2, 771/5, 778/2, 783/2, 791/2, 792/2, 793/2, 1122/3, 1122/5, 1124/3, 1124/4, 1125/3, 1125/4, 1141/2, 1133/2, 1132/1, 1126/2, 1127/2, 1128/3, 1129/4, 1129/5, 1128/2, 1128/2, 1131/2, 1130/2, 1130/3, 1154/2, 1155/2, 1156/2, 1158/2, 1159/2, 1157/2, 1157/5, 1157/4, 1160/2, 1160/4, 1161/4, 1161/2, 1162/2, 1162/4, 1168/2, 1168/4, 1169/2, 1169/4, 1170/2, 1170/4, 1171/3, 1171/4, 1172/3, 1172/4, 1172/4, 1173/3, 1173/4, 1174/3, 1174/4, 1175/3, 1175/4, 1207/2, 1208/2, 1238/2, 1211/3, 1212/2, 1213/2, 1237/2, 1724, 1238/4, 1239/4, 1238/3, 1240/3, 1717/3, 1238/3, 1239/2, 1240/2, 1717/4, 1640/2, 1638/1, 1639/1, 1640/3, 1641/2, 1710/4, 1625/1, 1626/2, 1725, 1626/1, 1624/2	Грамађе	5,3782
J2	површина намењена за реализацију петље и наплатне рампе	1160/3, 1161/3, 1162/3, 1168/3, 1169/3, 1170/3, 1171/2, 1172/2, 1173/2, 1179, 1174/2, 1175/2, 1213/1, 1230, 1235, 1236, 1237/1, 1238/1, 1239/3 И делови: 1242, 1234, 1233, 1231, 1229, 1220/1, 1217, 1216/1, 1214, 1212/1, 1211/1, 1208/1, 1207/1, 1203/1, 1202, 1176, 1178, 1180, 1181/1, 1181/2, 1182, 1183, 1184, 1185, 1167, 1166, 1164/1, 1163/1, 1159/1, 1158/1, 1155/1, 1154/1, 1131/1	Грамађе	3,1617
J3	површина намењена за реализацију петље и наплатне рампе	1162/1, 1168/1, 1169/1, 1170/1, 1171/1, 1172/1, 1173/1, 11774/1, 1175/1, 1238/6, 1239/1, Делови: 1156/1, 1157/1, 1157/3, 1160/1, 1161/1, 1717/1, 1088, 1091, 1092, 1093, 1102, 1103, 1104, 1105, 1240/1	Грамађе	1,9203
J5	приступни пут	Део 1244	Грамађе	0,0351
J6	остале јавне саобраћајнице- државни пут IIА реда број 258	1616/2, 1606/2, 1615/1, 1617/2, 1607/2, 1608/2, 1710/2, 1717/7, 1249/2, 1615/2, 1614/2	Грамађе	0,02343
J8	приступни пут	1642, 1717/1	Грамађе	0,1443
J9	приступни пут	1627	Грамађе	0,0171
J10	остале јавне саобраћајнице- везни пут	1717/5, 1628/2, 1628/1, 1629, 1630/2, 1630/1, 1631, 1632, 1633, 1635/1, 1634/1, 1634/2, 1717/2, 1238/1, 1242, 1234	Грамађе	0,6389
J12	приступни пут	1122/2	Грамађе	0,0207
J13	приступни пут	1122/1	Грамађе	0,0067

Табела 6б. Заштитно зеленило

J4	Заштитно зеленило	1630/2, 1630/1, 1631, 1632, 1635/1, 1635/2, 1638/2, 1639/2, 1637/1, 1634/2, 1634/1, 1636, 1717/2, 1239/3, 1238/5, 1238/1, 1242,	Грамађе	0,5757
----	-------------------	---	---------	--------

Табела 6в. Водно земљиште

J7	Водно земљиште - поток	Део 1710/3, 1635/1	Грамађе	0,0553
J11	Водно земљиште – поток	1617/1,1617/2,1628/2,1710/6,1710/2, 1717/7, 1248/3, 1249/2	Грамађе	0,1072

У случају неусаглашености пописа катастарских парцела и бројева катастарских парцела датих у графичком прилогу, меродавни су подаци у графичком прилогу број 4: „План парцелације површина јавних намена“ .

4.3. УСЛОВИ ЗА УРЕЂЕЊЕ ПОВРШИНА И ОБЈЕКТА ЈАВНЕ НАМЕНЕ

4.3.1. Саобраћајне површине и саобраћајнице

Државни пут IА реда број А1 – ауто-пут Е75

Кроз планско подручје пролази државни пут IА реда број А1 – ауто-пут Е75, у дужини од око 990м, од оријентационе стационаже km 903+577 према старом, односно km 522+761 према новом референтном систему, до оријентационе стационаже km 904+569 према старом, односно km 523+753, према новом референтном систему државних путева.

Изграђена деоница ауто-путског правца Е75 у зони денивелисане раскрснице “Грамађе” одговара елементима за рачунску брзину $V_p = 120 \text{ km/h}$. На предметној деоници, у хоризонталном смислу ауто-пут је делом у правцу а делом у кривинама радијуса $R=5008\text{m}$ односно $R= 3030\text{m}$, док је у подужном смислу ауто-пут делом у вертикалној кривини радијуса $R_{kv}= 17000$, а делом у паду од 0.34%. Попречни нагиб коловоза је једностран и износи 2.50%.

Нормални попречни профил основног правца ауто-пута егзистира са следећим елементима:

- ширина возне траке за континуалну вожњу $t_v = 3.75\text{m}$
- ширина зауставне траке $t_z = 2.50\text{m}$
- ширина ивичне траке $t_i = 0.50\text{m}$
- ширина ивичне траке(уз зауставну траку) $t_i = 0.20\text{m}$
- ширина банке $b = 1.00\text{m}$

У зони предметне петље предвиђено је проширење коловоза ауто-пута до потребне ширине уливне/изливне траке. Сходно наведеном од km 903+679.68 (km 522+658 према новом реф.систему) до km 904+552.93, наизменично дуж улива/излива, Идејним решењем денивелисаног укрштаја је предвиђено проширење за 1.15м, па је укупна ширина траке ауто-пута са 10.70м повећана на 11.85м.

Површина намењена за реализацију петље и наплатне рампе

Планом је, а на основу урађеног идејног решења, предвиђено да решење денивелисане раскрснице буде типа „труба“, при чему су директни токови предвиђени за смерове Ниш-Грамађе и Грамађе-Урање, полудиректни ток за смер Урање-Грамађе и индиректни за смер Грамађе-Ниш.

Планирано је да се предметна раскрсница пројектује и изведе са техничким елементима државног пута (за рачунску брзину од $V_r=60\text{km/h}$ и коловозну конструкцију за тешко саобраћајно оптерећење). меродавно возило за пројектовање је тешко теретно возило – шлепер, и сви елементи нивелационог, регулационог плана и коловозне конструкције, морају бити прилагодјени њему.

Идејним решењем денивелисане раскрснице предвиђено је и решење платоа наплатне станице. Наплатни плато је формиран у правцу и благом подужном нагибу од 0.5%. Планирана су 3 острва за кабине за наплату путарине односно 4 саобраћајне траке. Острва су пројектована у складу са захтевима модернизованог система наплате путарине и дужине су 52м, са размаком између острва од 3.5м. Крајња лева и крајња десна саобраћајна трака је предвиђена за вангабаритни пролаз и ширине је 4.5м.

У оквиру платоа предвиђен је простор за смештај објеката на наплатној станици и то: управни објекат, надстрешница, наплатне кабине, плато за агрегат, плато за контејнер, водонепропусни резервоар за отпадну воду. Планом и идејним решењем је предвиђено и уређење површине за паркирање возила у непосредном окружењу управног објекта.

Сви елементи нивелационог и регулационог плана денивелисаног укрштаја/петље са ауто-путем и платоа наплатне станице дефинисани су Идејним решењем које је саставни део овог Плана.

Приступна саобраћајница

Веза планираног денивелисаног укрштаја/петље са паралелним некомерцијалним путем, државним путем IIА реда бр. 258 превиђена је на локацији постојећег прикључка локалног пута за насеље Симиговац. Идејним решењем петље „Грамађе“ предвиђена је реконструкција поменутог прикључка уз проширење ивичне геометрије како би се омогућио пролаз тешког теретног возила, шлепера, који се као и за предметни денивелисани укрштај прописује као меродавно возило за пројектовање. Предвиђено је да приступна саобраћајница, дужине око 300м, има ширину коловоза од 3,25м и обостране банке ширине 1м.

Државни пут IIА реда број 258

На подручју предметног плана државни пут IIА реда бр. 258 се простире у дужини од око 100м. Веза денивелисане петље Грамађе са државним путем IIА реда бр. 258 планирана је на локацији постојећег прикључка локалног пута за насеље Симиговац, на оријентационој стационожи $\text{km } 61+930.50$. Приликом реконструкције постојећег прикључка и дела државног пута број 258, предвиђено је обједињавање пројекта одводњавања државног пута и регулација постојећег потока Вртакиња који се простире делом уз приступну саобраћајницу а делом уз трасу државног пута.

Као и за денивелисани укрштај, сви елементи нивелационог и регулационог плана приступне саобраћајнице и дела државног пута број 258 дефинисани су Идејним решењем које је саставни део овог Плана.

Приступни путеви

У границама Плана, предвиђено је задржавање постојећих јавних некатегорисаних путева у постојећим регулационим ширинама. Уколико се за то укаже потреба, посебно у делу насеља Симиговац, могућа је реконструкција постојећих приступа објектима кроз израду техничке документације.

Зона заштите путева

Планом је предвиђена зона заштите путева у складу са Законом о путевима („Сл.гласник РС“ број 41/18).

Предметним законом, дефинисане су ширине заштитног појаса и појаса контролисане изградње као и забрана изградње у заштитном појасу.

Заштитни појас са сваке стране јавног пута, ван насеља, има следеће ширине:

- 1) државни путеви I реда - ауто-путеви, 40 метара;
- 2) остали државни путеви I реда, 20 метара;
- 3) државни путеви II реда, 10 метара;
- 4) општински путеви, 5 метара.

Појас контролисане изградње, мерено од граница заштитног појаса јавног пута, ван насеља, има следеће минималне ширине:

- 1) ауто-путеви 40 метара;
- 2) остали државни путеви I реда 20 метара;
- 3) државни путеви II реда 10 метара;
- 4) општински путеви 5 метара.

Изградња објеката у појасу контролисане изградње дозвољена је на основу донетих планских докумената који обухватају тај појас.

У заштитном појасу поред јавног пута ван насеља, забрањена је изградња грађевинских или других објеката, као и грађење и постављање постројења, уређаја и инсталација, осим изградње саобраћајних површина пратећих, функционалних, садржаја јавног пута, као и постројења, уређаја и инсталација који служе потребама јавног пута и саобраћаја на јавном путу.

У заштитном појасу може да се гради, односно поставља линијски инфраструктурни објекат: железничка инфраструктура, електроенергетски вод, нафтовод, гасовод, објекат висинског превоза, линијска инфраструктура електронских комуникација, водоводна и канализациона инфраструктура и слично, ако су за извођење тих радова прибављени услови и решења надлежног управљача јавног пута.

У границама предметног плана, дефинисана је зона заштите ауто-пута и планиране денивелисане раскрснице у ширини од 40м, зона заштите државног пута број 258 у ширини од 10м, док је зона заштите приступне саобраћајнице дефинисана на растојању од 5м. Зона заштите државних путева истовремено представља и зону забране изградње у датом појасу, а зона заштите приступног пута, у делу насеља Симиговац, поклапа се грађевинском линијом.

Инсталације

Услови за укрштање инсталација са предметним путем:

- укрштање са путем се мора предвидети механичким подбушивањем испод трупа пута, управно на пут, у прописаној заштитној цеви
- заштитна цев мора бити пројектована на целој дужини између крајњих тачака попречног пута профила пута (изузетно спољна ивица реконструисаног коловоза) увећан за 3м са сваке стране
- минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви од најниже коте коловоза до горње коте заштитне цеви износи 1,5м

- минимална дубина предметних инсталација и заштитних цеви испод путног канала за одводњавања од коте дна канала до горње коте заштитне цеви износи 1.2м
- приликом постављања надземних инсталација водити рачуна о томе да се стубови поставе на растојању које не може бити мање од висине стуба, мерено од спољне ивице земљишног појаса пута, као и да се обезбеди сигурносна висина од 7м, од највише коте коловоза до ланчанице, при најнеповољнијим температурним условима

Услови за паралелно вођење инсталација са предметним путем:

- инсталације се могу постављати ван ограде ауто-пута у путном земљишту
- није дозвољено водити инсталације по банкени, по косинама усека или насипа, кроз јаркове и кроз локације које могу бити иницијалне за отварање клизишта

4.3.2. Водоводна трежа и објекти

Планским решењем задржава се постојећа водоводне трежа с тим што је потребно због изградње петље "Грамађе" продужити заштитну цев водовода до линије експропријације и водоводни вод поставити у заштитну цев у делу укрштатања са прилазним путем за наплатну рампу. Објекат наплате ће бити прикључен на секундарни вод ДН32 у складу са графичким прилогом.

Правила за хидротехничку инфраструктуру

Положај у односу на друге инсталације и објекте

Код одређивања траса водовода вођено је рачуна у односу на друге инсталације и објекте. Ови услови произилазе из карактеристика појединих инсталација имајући у виду и изградњу и погон. Ови услови су базирани на прописима који важе у овој области и дати су у наредној табели.

Табела 7: Положај у односу на друге инсталације и објекте

Врста комуналне инсталације (објекта)	потребно тинимално одстојање [m] ¹³	
	водовод	канализација
до грађевинске линије ¹⁴ (до темеља објекта)	5	5
енергетски каблови	1,0	1,0
телекомуникациони, сигнални каблови	1,0	1,0
стуб уличног осветљења	1,5	1,5
ивичњак саобраћајнице	1,5	1,5
стабло дрвета(значајнијег)	2,0	2,0

По правилу, полазећи од објекта, ближа грађевинској линији постављају се плиће инсталације, а даље оне које се постављају на већим дубинама.

Код државних путева, минимална удаљеност инсталација 3,0 m од крајње тачке попречног профила - ножице усека или насипа, или спољње ивице путног канала за одводњавање (изузетно другачије уз обавезну сагласност управљача државног пута).

¹³ предвиђења растојања нису осовинска већ растојања од зида до зида. Назначена одстојања су минимална, што значи да треба тежити већим вредностима. Ако се постављени захтеви не могу испунити онда је то посебно стање где треба предвидети посебно решење у пројекту, водећи рачуна о битним специфичностима водовода и канализације(посебно решење је, на пример, смештај у комуналну галерију итд.)

¹⁴ Ако се мора одступити морају бити дати докази да неће наступити штета.

Уколико није могуће задовољити услове полагања и вођења инсталација у појасу државног пута прописане у овом поглаљу, неопходно је извршити адекватну заштиту трупа предметног пута.

Код укрштања инсталација водити рачуна о следећем:

- да водоводне цеви буду постављене изнад канализација, с тим што по потреби може бити предвиђена заштита водовода (цев у цев)
- Код укрштања са електро-кабловима треба водити рачуна о свим аспектима безбедности како код изградње, тако и у фазама које се појављују у погону.

Код пролаза водовода, односно канализације испод водотока (површинских или уцевљених) у првом плану се мора водити рачуна о :

- условима код изградње,
- о стабилности у погону
- о условима за одржавање
- о погонској сигурности(дупли цевоводи, дупли канал, ако треба)
- Ако је примењено решење са сифоном, о условима одржавања, о евакуацији ваздуха, односно о функционалности.

Дубина укопавања код водовода произилази из захтева стабилности, т.ј. да цевовод не буде повређен, од саобраћаја. Оквирно, надслој изнад темена цеви треба да буде 1,5 m.

Остала правила за пројектовање и извођење

Водоводну трежу пројектовати и градити тако да се реализује циркуларни систем (прстенасти), да буду задовољени захтеви из противпожарне заштите (минимални пречник 100 mm) и потребан минимални притисак.

Прикључење појединих потрошача извршити преко прикључних шахтова.

Водомер може бити смештен у подруму зграде или у посебном склоништу одговарајућих димензија, односно прикључном шахту из којег се разводе прикључци за више потрошача, према прописима општине. Потребно је:

- да водомер буде приступачан радницима комуналног предузећа ради читавања,
- да водомер буде заштићен од било каквих повреда,
- да буде заштићен од замрзавања код ниских температура.

За противпожарну заштиту, када је у питању водовод, одлуке о томе како ће се гасити пожар у одређеном месту, доноси се у сагласности са надлежном ватрогасном организацијом. На водоводној трежи се постављају хидранти који могу служити за гашење пожара. Хидранти могу бити подземни или надземни и постављају се на растојању до 80,0m. минималан притисак у водоводној трежи не може бити мањи од 250кра.

Забрањено је извођење физичке везе градске водоводне треже са трежама другог изворишта: хидрофори, бунари и пумпе.

Забрањено је грађење сталних или постављање привремених објеката по траси (објектима) водовода и канализације који би сметали функционисању и одржавању објеката водовода и канализације.

4.3.3. Канализациона трежа и објекти

У оквиру простора планиране петље "Грамађе", не постоји канализациони колектор, па је обзиром да се подручје не налази у зони санитарне заштите, питање одвођења отпадних вода ће се решити изградњом непропусних септичких јама.

За одводњавање деонице ауто-пута усвојен је концепт отвореног система одводњавања са слободним упуштањем воде са коловоза у околни терен односно у природне реципијенте обзиром да у непосредној близини локације нема заштићених подземних изворишта воде.

За приступни пут од паралелног пута до наплатног платоа предвиђено је контролисано прикупљање воде системом ригола и упуштање у природни реципијент, поток.

Остала правила за пројектовање и извођење

Вода из дренажа, сме се уводити у канализацију за отпадне воде само ако је максималан доток воде из дренаже веома мали и ако не постоји други начин где би се воде из дренаже испуштале (случајеви када не постоји канализација за атмосферске воде или какав поток).

За одвођење атмосферских вода користи се канализација за те воде. може се предвидети решење канализације за атмосферске воде тако да се евакуишу риголама најкраћим путем.

Минимални пречник канала за атмосферске воде не треба да буде испод 300mm. Рачунско пуњење узети 100%. Не треба дозволити веће брзине од 5 m/s.

Сливници за увођење воде у канализацију постављају се на растојању до 50 m и на раскрсницама. У зависности од количине воде треба изабрати тип сливничке решетке. Сливник може бити прикључен на канализацију било преко рачве или на ревизиони силаз.

Ако у води која се уводи у канализацију за атмосферске воде (паркинзи, сервиси, и сл.) има уља, нафте, бензина и сл., треба предвидети сепараторе да се они издвоје и посебно уклоне.

Да би се избегло уношење ризле и ситног камена у канализацију потребно је на свим канализационим поклопцима уградити сито (СРПС mJ 6.226).

4.3.4. Водопривреда

Ширина парцела канала - потока планирана је имајући у виду ширину дна од 1,0m и нагибима косина у односу 1:1.5, приказано у графичком прилогу 03: План саобраћаја, регулације и нивелације.

Канал је трапезни у земљаном профилу. Није планирано зацевљење канала осим на кратким деоницама: испод саобраћајнице (где саобраћајница прелази преко канала). У циљу нормалне евакуације вода цеваста пропуст мора да буду минимум Ø1400 mm.

Тамо где постоји саобраћајница дуж канала планирано је да се одржавање канала обавља са саобраћајнице.

Концепцију формирања зеленила на овим површинама треба ускладити са концепцијом озелењавања у контактним целинама. Неопходно је редовно чишћење и одржавање овог простора формирање нових травњака.

На водном земљишту је ради очувања и одржавања водних тела као и заштите животне средине:

- забрањена изградња објеката чије отпадне материје могу загадити воду и земљиште или угрозити безбедност водопривредне инфраструктуре;

- дозвољена је изградња објеката јавне инфраструктуре, спровођење мера очувања и унапређења и презентације природних вредности.

У случају фазне изградње за реконструкцију протицајног профила и уређења водотока-канала, дати решења којима ће се сагледати техничко-технолошка целина за коначну фазу.

4.3.5. Електроенергетска трежа

За напајање објеката на наплатној станици планиране петље "Грамађе" предвиђена је изградња стубне трафостанице 10/0,4 kV која се напаја са надземног 10kV вода уметањем армиранобетонског стуба уз прилазни пут објектима индивидуалног становања у селу Симиговац. Са новопроектване СТС "Грамађе" предвиђено је напајање расвете петље и напајање села Симиговац (које се до сада напајало из села Грамађе). Тачна позиција стубова биће дата кроз израду техничке документације. Део надземне треже у селу Симиговац који се укида због рушења објеката у зони петље се каблира и реконструише у складу са техничком документацијом. На укрштањима са саобраћајницама енергетски кабл заштитити полагањем кроз ПВЦ цеви а у зони регулисаног корита потока предвидети челично-поцинковане цеви или окитен цеви због додатне заштите.

Кроз израду техничке документације планирати електро и телекомуникационо напајање за: хидрометеоролошку станицу (ради преузимања параметара); саобраћајне портале са видеонадзорним камерама; систем за детекцију вангабаритних возилакоа и возила за транспорт опасних материја и динамичко мерење осовинског оптерећења

Јавно осветљење

Планом се предвиђа осветљење петље "Грамађе" на начин да се на основној траси поставе стубови у централном распореду а на уливно-изливним крацима петље планирано је да се поставе стубови једнострано по спољашњем луку. Предвиђено је осветљење наплатног платоа као и осветљење везе наплатног платоа са државним путем IIА реда број 258. На државном путу IIА реда број 258 у зони улива везе саобраћајнице са наплатног платоа планирано је постављање додатних стубова за расвету у оба правца.

Стубови се постављају у оквиру путног појаса петље, у оквиру постојећег путног појаса државног пута IIА реда број 258 и у оквиру постојећег путног појаса ауто-пута Е75 у зони петље.

4.3.6. Телекомуникациона трежа

Део надземне телекомуникационе треже у селу Симиговац се због изградње петље "Грамађе" реконструише и каблира. Ради повезивања опреме неопходне за функционисање петље планирани телекомуникациони шахтови се међусобно повезују и сапајају са магистралним оптичким каблом ауто-пута. Тачна позиција биће утврђена кроз израду техничке документације.

4.3.7. Заштитно зеленило у профилу саобраћајница

Уређивање зелених површина у саобраћајном коридору, радити на основу ситуације, биолошке основе и синхрон плана. Препоручују се травнате површине које су предвиђене за гажење. Препоручују се травњаци односно засади ниске вегетације чија висина не прелази 70 см, обликоване тако да не погоршавају услове видљивости, прилагођене природним и створеним условима станишта и резистентне су на екстремне температурне услове, аерозагађења и др. Потребни су редовни радови у

смислу одржавања (чишћење растиња) и санације пропуста, успостављањем процеса евапотранспирације на овом простору.

4.4. УСЛОВИ И МЕРЕ ЗАШТИТЕ И УРЕЂЕЊА ПРОСТОРА

Дефинисање мера заштите има за циљ да се утицаји на животну средину сведу у границе прихватљивости, односно допринесу спречавању, смањењу или отклањању сваког штетног утицаја на животну средину.

Основни развојни циљ – заштита и унапређење животне средине постићи ће се кроз побољшање њеног квалитета укупно, као и појединих њених елемената: ваздуха, воде, земљишта и живог света. Овај развојни циљ оствариће се спровођењем низа мера различитог карактера:

- правних – нормативних мера: доношење општих нормативно-правних аката Општинске управе о заштити и унапређењу животне средине, као и програма заштите и поступака и активности, критеријума понашања, а у вези са тим и санкционих поступака у случају непоштовања Закона; израда катастра загађивача и стално ажурирање од стране надлежних органа, при чему је нарочито важно успостављање мерних пунктова загађивања и услова праћења загађивања; забрана и ограничавање градње објеката који су потенцијални загађивачи у зонама становања, друштвених, рекреативних, здравствених, школских и других центара активности;
- техничко-технолошких мера: прилагођавање технолошких и производних процеса у индустрији захтевима и условима заштите од загађивања животне средине; уградња, контрола, употреба и одржавање инсталација и уређаја за пречишћавање загађених отпадних гасова и вода;
- просторно-планских мера: правилан избор локације (нарочито производних и непроизводних објеката) уз поштовање мезо и микролокационих карактеристика простора; формирање санитарних заштитних зона око индустрија и великих саобраћајница, при чему ширина санитарних зона зависи од степена загађења; овде се посебно наглашава *израда елабората процена утицаја* којима ће се оцењивати планска и пројектна решења у односу на захтеве животне средине, у складу са Законом.
- економских мера: прибављање материјалних средстава потребних за остваривање циљева заштите и унапређења животне средине кроз мере фискалне политике, издвајање доприноса из цене производа и услуга, накнаде за коришћење грађевинског земљишта, као и финансирање из новчаних накнада и казни за емитовање штетних продуката преко мДК у животну средину.

Концептом ПДР-а дате усмеравајуће одреднице послужиле су као оквир за дефинисање мера и активности везаних за планирање организације, уређења и заштите планског подручја, при чему је захтевима унапређења квалитета и заштите животне средине посвећена одговарајућа заслужена пажња. Заштита животне средине у овом плану обухвата мере заштите природне средине (ваздуха, воде, земљишта и заштите од буке и вибрација), заштите природе и вегетације, заштите непокретних културних добара и заштите од елементарних непогода и ратних разарања.

Спровођење ових и других мера утицаће на смањење ризика од загађивања и деградације животне средине, као и на подизање постојећег квалитета животне средине, што ће се одразити и на подизање квалитета живљења уопште на подручју ПДР-а.

При изради техничке документације за предметне саобраћајне површине неопходно је поштовање мера заштите утврђених овим Планом и Извештајем.

Планска решења су дефинисана тако да њихова примена и спровођење у склопу израде техничке документације омогућити техничка решења која, у датим условима, максимално могуће штите околну земљиште, воде, ваздух, материјална добра и становништво, као и природне екосистеме у редовним и акцидентним ситуацијама.

Напомиње се да тек предстоји израда техничке документације за извођење планираних саобраћајних површина, у склопу које ће се кроз израду процене утицаја на животну средину прецизно утврдити колики се нивои аерозагађења и буке (пореклом од саобраћаја) могу јавити, те у складу са тим и прецизирање врста и положаја зеленила и евентуално потребних конструкција за заштиту околине од неповољног дејства аерозагађења и буке пореклом од саобраћаја. Стога се у Плану утврђују услови који ће бити саставни део локацијских услова из овог Плана.

Кроз израду техничке документације обезбедити да се приликом пројектована и изградње поштују следећи услови:

- техничка решења базирати на примени материјала и технологије који неће угрожавати животе и здравље људи и неће негативно утицати на околину током изградње и експлоатације.
- одређеним техничким решењима, спровести све мере заштите ваздуха, воде, земљишта, природе и вегетације, културних добара, заштите од буке и вибрација, дефинисане овим Планом и Извештајем;
- спровести поступак одлучивања о потреби израде студије процене утицаја у складу са законском регулативом; овом студијом треба анализирати:
 - постојеће индикаторе стања животне средине; извршити циљана мерења квалитета ваздуха, земљишта и водотокова, нивоа комуналне буке, ради утврђивања „0“ стања,
 - капацитет животне средине, услове и ограничења простора кроз који предметна саобраћајница пролази,
 - геолошко-геотехничке и хидрогеолошке карактеристике терена на предметном простору, ради утврђивања адекватних услова изградње саобраћајнице,
 - потенцијалну угроженост становништва, биљног и животињског света, као и објеката у контактним зонама у редовној експлоатацији и за случај удесних ситуација; такође, дефинисати ужу и ширу зону утицаја изградње и функционисања пута на животну средину (са аспекта очувања пољопривредног земљишта и производње хране одговарајућег квалитета);
- Пре почетка било каквих радова морају се прибавити подаци о тачном положају постојећих инфраструктурних објеката (подземни електрични каблови, цевоводи и сл.) како не би дошло до оштећења истих.
- у циљу спречавања, односно смањења утицаја планираних саобраћајница и пратећих објеката на чиниоце животне средине предвидети:
 - садњу / ревитализацију заштитног појаса зеленила дуж саобраћајница;
 - у зонама становања по потреби извести одговарајуће звучне баријере;
 - обратити пажњу на решења при пројектовању система одвођења атмосферских вода са коловоза; отворени систем одводњавања за деоницу ауто-пута, који подразумева слободно упуштање воде са коловоза у околни терен односно у природне реципијенте обзиром да у непосредној близини локације нема заштићених подземних изворишта воде, а за приступни пут од паралелног пута до наплатног платоа - контролисано прикупљање воде системом ригола и упуштање у природни реципијент, поток Симиговац
 - опремање подручја плана објектима комуналне и друге инфраструктуре,
 - одговарајући начин складиштења материја и материјала неопходних за одржавање предметне саобраћајнице, у циљу заштите земљишта и

- подземних вода од загађења, у складу са посебним законима,
 - сакупљање, разврставање, привремено складиштење и предају отпадних материја које имају карактеристике штетних и опасних материја, а које настају у процесу одржавања предметне саобраћајнице, као и отпада из сепаратора масти и уља, у складу са важећим прописима из ове области;
- обезбедити одговарајуће услове од надлежних институција и организација за израду техничке документације;
- обезбедити одговарајуће услове од надлежне водопривредне организације за планиране радове на изградњи пропуста за постојећи поток;
- планирати изградњу система јавне расвете поготову на раскрсницама насеља;
- размотрити проблем акцидентних ситуација при превозу отпадних материја, пожара и сл. и дефинисати одговарајуће мере за заштиту људи и животне средине.

Опште мере заштите током уређења терена, изградње и експлоатације објеката

На Планском подручју обезбедити:

- одговарајућу организацију градилишта за потребе изградње, како привремених локација за депоновање грађевинског материјала и опреме неопходног за изградњу, тако и привремених или трајних локација (постојеће уређене комуналне објекте) за одлагање депонованог отпада укључујући и комунални настао у току извођења радова;
- очување ресурса, односно рационално коришћење земљишта, да се хумусни слој сачува како би се користио за озелењавање или санирање простора, након изведених радова;
- забрану сервисирања возила и грађевинских машина за време извођења радова на самој локацији. Уколико дође до хаваријског изливања горива, уља/мазива и других штетних материја обавезна је санација површине и враћање у првобитно стање;
- да, уколико се током радова наиђе на геолошко-палеонтолошке или тинералолошко-петролошке објекте, за које се претпоставља да имају својство природног добра, сходно Члану 99. Закона о заштити природе («Службени гласник РС», бр. 36/09, 88/10, 91/10) извођач радова је дужан да у року од 8 дана обавести тинистарство пољопривреде и заштите животне средине, односно предузме све мере заштите од уништења, оштећења или крађе до доласка овлашћеног лица.
- да, уколико се приликом извођења земљаних радова наиђе на археолошке остатке, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања, прекине радове, обавести о томе Завод за заштиту споменика културе града Београда и предузме мере да се налаз не уништи, не оштети и сачува на месту и у положају у коме је откривен (члана 109. Закона о културним добрима, „Службени гласник РС“, број 71/94, 52/11-др. закон и 99/11- др. закон). Инвеститор је дужан да по члану 110. истог закона, обезбеди финансијска средства за истраживање, заштиту, чување, публикавање и излагање добра, до предаје добра на чување овлашћеној установи заштите
- да се предвиђеним радовима не смеју изазвати инжењерскогеолошки или други деградациони процеси. У случају да у току извођења планираних радова дође до појаве ерозије земљишта са околног терена инвеститор је у обавези да хитно предузме одговарајуће антиерозионе мере.
- организацију градилишта, при чему је неопходно дефинисати и обезбедити: привремене локације за складиштење потребног грађевинског и другог материјала и опреме а ограничити их искључиво на време трајања радова; привремене или трајне локације (постојеће уређене комуналне објекте/депоније) за одлагање и депоновање шута и другог отпадног грађевинског материјала у било каквом стању и комуналног отпада насталог у току извођења радова, као и забрану њиховог одлагања у обалском појасу река и пољопривредном земљишту, осим на локацијама дефинисаним техничком документацијом;

- рационално користити земљиште – максимално спровести очување ресурса, односно рационално коришћење земљишта, да се хумусни слој сачува како би се користио за озелењавање или санирање простора, након изведених радова;
- да се при извођењу планираних радова придржавати се трасе пута како манипулација возила и машина не би оставила последице на шири простор;
- просотрно ограничити манипулативне површине током изградње саобраћајнице;
- максимално очувати водене површине при извођењу радова на изградњи моста;
- строго се придржавати предвиђеног коридора, како земљани радови и употреба машина не би оставили последнице на шири простор;
- одређеним техничким решењима умањити буку која ће настати током изградње обилазнице;
- да се након завршетка предметних радова све површине које су на било који начин деградиране грађевинским и другим радовима што пре санирају;
- уклањање отпада, који настане у току изградње предметне саобраћајнице и пратећих објеката извршити у складу са важећим прописима о управљању отпадом (сакупљање, разврставање и одлагање на за то предвиђену локацију или искоришћење рециклабилних материјала и посебних судова) - дефинисати привремене локације за депоновање опреме, грађевинског и другог материјала потребног за изградњу, лоциране изван простора са високом вегетацијом;
- да по изведеним грађевинским радовима извођач радова што пре уклонити сву механизацију, грађевински материјал и друго. Уколико је дошло до нарушавања предметног подручја треба га санирати. У том смислу, успоставити биљни покривач (култивисати терен) на свим угроженим местима, применом одговарајуће флоре која је биолошки постојана у датим климатским условима (отпорна на штетне утицаје издувних гасова) као и да је избор врста усклађен са околним простором и његовом наменом (предлажемо аутохтону вегетацију која расте поред трасе пута (раскрснице).
- ако при извођењу предметних радова дође до удеса на грађевинским машинама или транспортним средствима, односно изливања уља и горива у земљиште, извођач је у обавези да одмах прекине радове и изврши санацију, односно ремедијацију загађене површине;
- извршити санацију терена уколико дође до хаваријског изливања уља или горива;
- константно пратити параметре који утичу на промену / погоршавање квалитета ваздуха, воде и земљишта, утицаје буке и утицаје на живи свет и створене (поготово заштићене) вредности, како током изградње, тако и током експлоатације саобраћајнице.
- Положени електрични каблови (цеви са кабловима) поставити на прописан и безбедан начин (на одговарајућој дубини) и осигурати исте од спољног утицаја (људи, воде, клизишта и сл).
- Метални стубови на којима ће се поставити осветљење морају бити чврсто постављени на бетонским темељима.
- одговарајућа техничка решеља осветљења пута (раскрснице) која су у складу са потребама јавних површина и еколошком функцијом локације (усмереност светлосних извора ка тлу и друга решеља која обезбеђују минимално светлосно загађење) као и привремену и сталну хоризонталну и вертикалну сигнализацију у складу са Законом о безбедности саобраћаја и Правилником о саобраћајним знаковима на путевима.
- Изградња комплетне комуналне инфраструктуре, а посебно оне за одвођење отпадних, треба да буде планирана на основу услова надлежних комуналних организација.
- предвидети такво решење одводњавања пута (раскрснице) које ће обезбедити ефикасно одвођење атмосферских и евентуално загађених вода и опасних материја која на коловоз могу доспети при редовној експлоатацији пута и у инцидентним ситуацијама, реализацијом отвореног система одводњавања са

слободним упуштањем воде са коловоза у околни терен односно у природне реципијенте обзиром да у непосредној близини локације нема заштићених подземних изворишта воде; за приступни пут од паралелног пута до наплатног платоа предвиђено је контролисано прикупљање воде системом ригола и упуштање у природни реципијент, поток Симиговац.

- да се кроз обраду пројектне документације посебну пажњу посвети мерама заштите у случају акцидентних ситуација. Предвидети одговарајуће мере заштите природе и животне средине (заштита од пожара, заштита вода од загађења и др.).
- да се приликом радова на регулацији пута и изградњи раскрснице хумусни материјал одваја и депонује на градилишту, да би се након завршетка грађевинских радова користио за санацију околног терена.
- сигурност саобраћаја (видљивост стабилност терена на путном правцу, итд.) и минимално оштећење околног простора (спречавање ширење утицаја пута на околину).
- да се током извођења радова одржавати максимални ниво комуналног реда.

Општа мера за израду планске документације:

При изради измена и допуна планске документације за контактено подручје, обавезно имати у виду утицаје на животну средину контактеног подручја раскрснице и ауто-пута те планирање намена простора ускладити са овим утицајима. Овде се посебно мисли на евентуалне измене ППО и израду урбанистичких планова и пројеката где је на свим површинама које су сада неизграђене и користе се за пољопривреду, а у будућности би се могле пренаменити за стамбене и друге намене које могу бити угрожене одвијањем саобраћаја на обилазници. У овим зонама у контактеном подручју потребно је планирати зелене заштитне појасеве од шумског и жбунастог зеленила, као тампон зоне ка становању и другим наменама. Димензионисање ових зелених појасева и њихов састав вршити у складу са проценом утицаја која ће се обавити у склопу израде техничке документације за обилазницу, а у односу на процењено загађење ваздуха, као и буку која ће се јавити од саобраћаја, односно евентуалну угроженост од стварања снежних наноса и поледице.

- мере заштите ваздуха

Заштита ваздуха остварује се предузимањем мера систематског праћења квалитета ваздуха, смањењем загађивања ваздуха загађујућим материјама испод прописаних граничних вредности имисије, предузимањем потребних мера за смањење емисије, као и праћењем утицаја загађеног ваздуха на здравље људи, природна добра и животну средину. Потребно је предузети следеће мере заштите ваздуха:

- формирањем зелених површина дуж планираних саобраћајница у оквиру раскрснице и ауто-пута са травнатом и жбунастом вегетацијом од различитих врста засада отпорних на аерозагађење. Појасеве успоставити дуж целог коловоза (изузев у зонама моста/објекта петље, пропуста и сл.) а обавезно на свим местима где саобраћајнице тангирају насељске зоне, што ће се ближе дефинисати израдом пројектне документације; успостављањем зелених појасева између саобраћајница и околних објеката (где год је то могуће) ће се смањити запрашеност улица и загађеност ваздуха
- применом стимулативних финансијских мера за сва возила која користе еколошки прихватљива горива (нпр, биодизел);
- израдом пројеката хортикултурних решења за заштиту од загађења ваздуха као последица коришћења пратећих садржаја ауто-пута (одморишта, станице за снабдевање горивом, мотели и др.);

- санацијом и рекултивацијом свих привремених позајмишта грађевинског материјала, ради смањења могућег развејања честица прашине на околна насеља.

Успоставити систем мониторинга квалитета ваздуха у складу са Европском директивом о процени и управљању кV алитетом амбијентног ваздуха (96/62/ЕС)¹⁵.

- **Мере за заштиту 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. Као мере заштите вода морају се предузети следеће активности:

У циљу заштите вода неопходно је спровести превентивне и санационе мере ради очувања квалитета површинских и подземних вода, како на предметном подручју, тако и у ближем окружењу. У том смислу спроводиће се следеће мере:

- обавезно је очување квалитета површинских и подземних вода у складу са захтеваном класом квалитета, у складу са законским прописима - пројектовање и изградња канала и ригола којима ће се саобраћајних површина, потенцијално зауљене отпадне воде и воде од одржавања одводити у околни терен односно у природне реципијенте обзиром да у непосредној близини локације нема заштићених подземних изворишта воде;
- извођењем регулационих радова на водотоковима и изградњом планираних саобраћајница и раскрснице не смеју да се изазову промене хидролошког режима водотокова; то подразумева да код извођења радова треба узети у обзир и минимални одрживи проток и регулацију планирати тако да у кориту увек буде остављена неопходна количина воде, односно да не буде угрожен опстанак и миграције риба и других водених организама, а све у складу са важећом законском регулативом;
- у непосредној близини потока се мора избећи просипање било каквих опасних супстанци. У том смислу, од извођача радова треба захтевати да за своје машине користе биоразградива средства за подмазивање као и биоразградива уља за мењаче, како би се на минимум svelo загађивање у току извођења радова;
- сакупљање санитарних отпадних вода објеката у насељу и објекта наплатне рампе одвијаће се сакупљањем истих у водонепропусне септичке јаме које ће се периодично празнити од стране надлежних комуналних предузећа и организација;
- обавезна је изградња непропусних септичких јама за сакупљање отпадних вода, а сев до повезивања на комунални систем каналисања отпадних вода;
- на подручјима са високим нивоом подземних вода као и у подручјима са водопрпусном литологијом, треба обратити пажњу на могућност продирања течности које угрожавају воду у току фазе извођења. морају се узети у обзир напредна планирања хитних процедура у случају просипања опасних материја, као и пажљив избор локације градилишта.

¹⁵ Council Directive 96/62/EC of 27 September 1996 on ambient air quality assessment and management, Official Journal L 296, 21/11/1996

- Мере за заштиту земљишта

Заштита пољопривредног, грађевинског и осталог неплодног земљишта ће се постићи спровођењем следећих мера:

- озелењавањем, утицаће се на смањење ерозије нагнутих / насутих терена;
- регулацијом саобраћаја смањиће се аерозагађење, као и таложјење чврстих материја из ваздуха на тло; и
- забраном одлагања отпадних материја на за то непредвиђеним локацијама;
- рационално коришћење земљишта - смањити коришћење kV алитетног земљишта за непољопривредне сврхе,
- свести на минимум употребу хемијских средстава за негу зеленог појаса уз саобраћајницу.
- рационално користити простор приликом изградње пута;
- у случају отварања привремених позајмишта грађевинског материјала на планском подручју у фази изградње пута, неопходно је да се исти након завршетка изградње у што краћем временском периоду санирају и рекултивишу, тј. да се карактеристике ових локација врате у претходно стање, и по могућству унапреде;
- противерозиона заштита косина уз пут обезбедиће се спровођењем биоинжењерских мера заштите земљишта од ерозије, тако да се у случају великих нагиба шарпи препоручује постављање жичаних трежа, испод којих се сади трава и аутохтоно шибље; такође, ради учвршћивања тла и смањивања ерозионих процеса, вршиће се пожбуњавање косина насипа партерним зеленилом;
- спровођењем биолошких, биотехничких и техничких мера за контролу ерозионих и транспортних процеса у сливовима (у ширем подручју), смањиће се ерозиона продукција и транспорт наноса, а тиме и степен угрожености планираног ауто-пута од неповољних дејстава ерозија и бујица;
- обезбедити услове за чишћење свих дивљих депонија и спречити њихово обнављање,
- спроводити рационалну изградњу канализацијске треже с уређајима за пречишћавање отпадних вода,
- посебним мерама смањивати ризике од загађивања земљишта при складиштењу, превозу и претакању нафтних деривата и опасних хемикалија,
- предвидети превентивне и оперативне мере заштите, реаговања и поступке санације за случај хаваријског изливања опасних материја у околину,
- спровођење рекултивације и ревитализације свих привремених позајмишта која су престала са радом, у складу са Законом у рударству, који посебно наглашава обавезу рекултивације деградираног земљишта. Дозвољено коришћење тинералних сировина се мора одвијати паралелно са ремедијацијом деградираних површина у функцији заштите животне средине,
- код одређивања траса инфраструктурних система у простору, пољопривредно земљиште се мора у највећој могућој мери штитити, нарочито избегавањем фрагментације.

- мере заштите од буке и вибрација

Законски нормативи у вези заштите становништва од штетног дејства буке доносе се у облику максимално дозвољеног нивоа меродавног параметра или параметара који представљају полазну обавезу испуњења услова везаних за проблематику буке.

При изради техничке документације обезбедити да се за изградњу коловозног застора користи материјал који ће смањити ниво буке и вибрација.

Емитовање буке из планираних објеката (саобраћајнице) не сме прекорачити законске норме дефинисане „Уредбом о индикаторима буке, граничним вредностима, методама за оцењивање индикатора буке, узнемиравања и штетних ефеката буке у животној средини" („Сл. гласник РС", бр. 75/10). При процени буке водити рачуна о синергијском деловању са осталим околним изворима буке.

С обзиром да Планско подручје обухвата уски појас саобраћајнице која је на ограниченом простору трасирана кроз постојеће стамбено ткиво (само у зонама укрштања са државним путем), неповољни утицаји на постојеће стамбене зоне су изузетно просторно локализовани на наведене зоне. Током експлоатације планиране саобраћајнице у овим зонама ће се применити техничко регулисање саобраћаја хоризонталном и вертикалном сигнализацијом, уз обавезну примену светлосне сигнализације, чиме ће се утицати на успоравање саобраћајних токова и тиме смањење буке на нивое који су типични и дозвољени са зоне дуж државних путева.

Због уског појаса који заузимају планиране саобраћајнице, предвиђена је садња ниског растиња – траве и жбунастих врста које не смеју угрозити подземне инсталације. С обзиром да оваква вегетација не пружа значајну заштиту од буке, као ефикасна мера предлажу се, на деоницама где се кроз процену утицаја покаже да је потребно, постављање заштитних конструкција типа екрана.

Уколико процена утицаја покаже да је потребна примена конструкција за заштиту од буке оне ће се поставити у регулацији саобраћајнице у виду заштитних зидова или саремених транспарентних зидова типа екрана који су се показали ефикасни а за њихову реализацију није потребно ангажовати додатни простор поред саобраћајнице. Овај вид заштите од буке је рационалан и са аспекта заштите пољопривредног земљишта јер не заузима околно земљиште (као што би то на пример било у случају заштитних зелених појасева или насипа).

- Мере заштите природних добара и вегетације

Иако на Планском подручју нема заштићених природних вредности, при изради техничке документације (уз израду студије процене утицаја), извођења и функционисања предметне саобраћајнице:

- настојати да се максимално сачувају екосистеми, јер представљају природна станишта флоре и фауне. Такође, трасу и техничке елементе пута треба дефинисати тако да се на ова станишта врши што мањи утицај, а у исто време потребно је валоризовати и очувати високо зеленило, уколико га има;
- спровести очување значајних и карактеристичних обележја предела кроз израду и имплементацију Пројекта уређења предела дуж трасе предметне саобраћајнице (како ауто-пута, тако и раскрснице Грамађе); .
- извршити валоризацију постојеће вегетације и размотрити могућност задржавања постојећих стабала; изузетно, сечу појединих стабала може одобрити надлежна организациона јединица локалне управе;
- не планирати преграђивање водотока (потока), исушивање, затрпавање или њихово мењање ако се тиме угрожава опстанак природних вредности и очување биолошке разноврсности;

Уколико се у току радова наиђе на геолошка или палеонтолошка документа (фосили, минерали, кристали и др.), која би могла представљати заштићену природну вредност, одредбом члана 99. Закона о заштити природе, налазач је дужан да о налазу обавести

надлежно министарство у року од осам дана од проналаска и предузме мере заштите од уништења, оштећивања или крађе, до доласка овлашћеног лица.

- Услови и мере заштите културних добара

Уколико се приликом извођења земљаних радова наиђе на археолошке остатке, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања, прекине радове, обавести о томе Завод за заштиту споменика културе града Београда и предузме мере да се налаз не уништи, не оштети и сачува на месту и у положају у коме је откривен (члана 109. Закона о културним добрима, „Службени гласник РС“, број 71/94, 52/11-др. закон и 99/11- др. закон). Инвеститор је дужан да по члану 110. истог закона, обезбеди финансијска средства за истраживање, заштиту, чување, публикување и излагање добра, до предаје добра на чување овлашћеној установи заштите.

- Услови и мере заштите од пожара, елементарних и других већих непогода, техничко-технолошких несрећа и ратних дејстава

Ради заштите од пожара путни објекат мора бити реализован према одговарајућим техничким противпожарним прописима, стандардима и нормативима и у вези тога треба се придржавати следећих услова у погледу потребних мера заштите од пожара:

- објекти морају бити изведени у складу са Законом о заштити од пожара ("Сл. гласник РС" бр. 111/09 и 20/15),
- Објекти морају бити изведени у складу са Законом о запаљивим - горивим течностима. и запаљивим им гасовима ("Сл. Гласник РС" број \.- 54/5015).
- реализовати изградњу саобраћајница у складу са Правилником о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређење платоа за ватрогасна возила у близини објеката повећаног ризика од пожара ("Сл. лист СРЈ" бр. 8/95),
- приликом пројектовања и извођења применити одредбе Правилника о техничким нормативима за хидрантску трежу за гашење пожара ("Сл. Лист СФРЈ" број 30/91), при чему се напомиње да ће се потребне количине воде за противпожарне потребе обезбедити из јавне комуналне треже.
- објекти морају бити реализовани у складу са Правилником о техничким нормативима за електричне инсталације ниског напона ("Сл. Лист СФРЈ", број 53 и 54/88 и 28/95) и Правилником о техничким нормативима за заштиту објеката од атмосферског пражњења ("Сл. Лист СРЈ", број 11/96);
- електроенергетске објекте и постројења ниског напона морају бити реализовани у складу са Правилником о техничким нормативима за заштиту електроенергетских постројења и уређаја од пожара ("Сл. Лист СФРЈ", број 87/93), Правилником о техничким нормативима за заштиту нисконапонских трежа и припадајућих трафостаница ("Сл.лист СФРЈ", број 1 3178) и Правилником о изменама и допунама техничких норматива за заштиту нисконапонских трежа и\ припадајућих трафостаница ("Сл. Лист СФРЈ", број 37/95)
- реализовати објекте у складу са техничким препорукама СРПС ТП. 21 :2003, и СРПС ТП 19:2003.
- предвидети употребу материјала и опреме за коју се могу обезбедити извештаји и атестна документација домаћих акредитованих лабораторија и овлашћених институција за издавање атеста.
- применити одредбе Правилника о техничким нормативима за пројектовање и извођење завршних радова у грађевинарству ("Сл. Пист СФРЈ", број 21/90).
- уколико се предвиђа гасификација, реализовати објекте у складу са Правилником о техничким нормативима за пројектовање, грађење, погон и одржавање гасних котларница ("Сл. Лист СФРЈ", број 10/90), уз предходно прибављање одобрења локације за трасу гасовод а и место мерно регулационе станице од стране

Одељења за ванредне ситуације, сходно чл. 6 и 7 Закона о запаљивим и горивим течностима и запаљивим гасовима ("Сл.гласник РС", број 54/2015), Правилником о техничким нормативима за пројектовање и полагање дистрибутивног гасовода од полиетиленских цеви за радни притисак до 4 бара ("Сл. Лист СРЈ" број 20/92 и 33/92).

- приликом израде техничке документације и реализације објеката, придржавати се одредби члана 29 Закона о заштити од пожара и то нарочито у погледу обезбеђења приступних путева и пролаза за ватрогасна возила, безбедносних појасева између објеката којима се спречава ширење пожара и експлозије, сигурносне удаљености између објеката или њихово пожарно одвајање, и могућности евакуације и спасавања људи.
- применити одредбе Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник РС" бр. 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13, 50/13, 98/13, 132/14 145/14 и 83/18),
- приликом израде пројеката за извођење придржавати се препорука ЈКО (Југословенског комитета за осветљење) за јавну расвету дуж саобраћајница.

Осим ових услова потребно је доставити МУП-у Србије, Управи противпожарне полиције у Београду, на сагласност Главне пројекте за изградњу објеката ради провере примењености изнетих услова (у складу са чланом 12. Закона о заштити од пожара "Службени гласник СР Србије", бр.37/88).

Ради заштите од поплава и штетног дејства вода Планског подручја није потребно предузимати посебне мере, с обзиром да ово подручје није у зони поплавних таласа водотокова, као и да ће постојећи поток бити уцевљен испод планираног ауто-пута и саобраћајница у оквиру раскрснице.

Ради заштите од земљотреса при пројектовању саобраћајнице потребно је да техничка решења буду у складу са степеном сеизмичности подручја (8-8,5°MCS), обавезно рачунајући са појачаном резонанцом од потреса услед утицаја растресите подлоге која обилује подземним водама, због чега се, могу очекивати позитивни прираштаји сеизмичког интензитета (од 0,5 до 1,0°MCS).

Заштита од утицаја земљотреса наведене јачине подразумева строгу примену важећих техничких прописа за изградњу на сеизмичким подручјима при пројектовању и грађењу планиране саобраћајнице, као и свих осталих објеката дуж коридора.

Ради заштите простора у случају акцидентних ситуација – техничко-технолошких несрећа, првенствено саобраћајних удеса од последица по простор, објекте и становништво, при којима може доћи до изливања загађујућих материјала у околно тло и подземне и површинске воде, спроводити мере заштите вода (површинских и подземних), од загађивања опасним течностима и материјама који се транспортују путем (у нормалним условима и у случају хаварије), уз истовремену заштиту пута од штетног дејства вода на саобраћајницу.

Током транспорта цистерни и осталих возила могуће је акцидентно изливање нафте, нафтних деривата и осталих опасних и запаљивих метерија, због чега је неопходно применити следеће мере заштите:

- извршити хитну деконтаминацију и санацију земљишта загађеног нафтним дериватима и одлагање контаминираниог земљишта;
- затварање оштећених цистерни;
- на пољопривредном земљишту које је угрожено разливањем нафте и њених деривата, гајити културе које имају способност деконтаминације терена;
- у близини места изливања нафтних деривата неопходно је црпљење загађене подземне воде, ради спречавања коришћења загађене воде из локалних бунара.

У склопу превентивних мера заштите спроводити низ активности којима ће се обезбедити заштита од негативних последица удеса, пожара и експлозија, ледених и снежних наноса и др.:

- Превентивне мере заштите од експлозије, пожара и акцидентних ситуација подразумевају строгу примену прописа који регулишу рад са експлозивним материјама, запаљивим течностима и гасовима, као и начин њиховог ускладиштења, превоза и промета. Поред тога, мере заштите обухватају и редовну контролу и одржавање резервоара и постројења, уградњу сигурносне опреме, добру обученост и опремљеност људи за пружање хитних интервенција на терену.
- Приликом изградње обилазне предметне раскрснице и ауто-пута посебну пажњу обратити на сва места где ће планирана траса пута прелазити преко потока. У том смислу, неопходно је спроводити изградњу пропуста, одговарајућих карактеристика, с обзиром на услове тла и оптерећења тла градитељским објектима ауто-пута и саобраћајнице у раскрсници, ради минимизирања опасности од могуће дестабилизације објеката.
- Превентивне мере заштите од пожара подразумевају планске мере заштите које се разрађују кроз техничку документацију, а у насељским зонама и кроз планове нижег реда, а обухватају зонирање градова и насеља, изградњу нових саобраћајница и реконструкцију постојећих одговарајуће ширине, изградњу уличне хидрантске треше, планирање уређења црпилишта воде за потребе гашења пожара и др.
- Ради заштите од стварања снежних наноса и поледице, али и аерозагађења и у случају евентуалних удеса на путу, при изради планске документације за контактна подручја (у складу са Извештајем о стратешкој процени утицаја овог Плана на животну средину) планирати појасеве заштитног зеленила на неизграђеним деловима терена дуж пута, који би служили као тампон зоне у погледу аерозагађења, евентуалних удеса, као и ради спречавања појаве снежних наноса и поледице; оправданост за подизањем ових појасева као и њихове карактеристике ће бити утврђена на основу израде студије о оправданости подизања ових појасева и пројектне документације која ће се израдити за те потребе.

Мере заштите у случају ратних дејстава треба да обезбеде несметану заштиту људи и добара у случају ратних операција и разарања.

Регулација јавних површина и позиција грађевинских линија у односу на исту, треба да омогуће несметано функционисање свих служби у случају елементарних непогода, пожара и ратних услова. Елементи саобраћајница у смислу зависности од зарушавања и могућности прилаза објектима у фази спасавања, дефинисање могућности прилаза местима за водоснабдевање противпожарних јединица као и други значајни елементи са аспекта заштите и спасавања људи и материјалних добара су уграђени у урбанистичко решење ПДР-а.

4.5. УСЛОВИ ЗА УРЕЂЕЊЕ ПОВРШИНА ОСТАЛИХ НАМЕНА

4.5.1. Општа правила грађења

Правила грађења важе за изградњу објеката, замену постојећих, доградњу и реконструкцију постојећих што значи да се приликом изградње не могу прекорачити урбанистички параметри дефинисани овим планом.

На грађевинској парцели дозвољена је изградња једног или више објекта, тако да се сви објекти обрачунавају у параметре.

Остваривање пешачког и колског приступа када се канал налази између грађевинске парцеле и јавне саобраћајнице, приступ објекту планира се зацевљењем канала испод прилаза објектима.

Висинска регулација

Нулта кота је тачка пресека линије терена и вертикалне осе објекта у равни фасадног платна према приступној саобраћајници..

Кота приземља објекта – кота пода приземне етаже, дефинисана као удаљење од нулте коте. Кота пода приземља објекта може бити максимум 1,6м виша од нулте коте. Код објекта у чијем приземљу се планира нестамбена намена кота приземља може бити максимално 0,2м виша од нулте коте, денивелација до 1,6м савладава се унутар објекта.

Висина објекта је растојање од нулте коте објекта до коте слемена (за објекте са косим кровом) односно до коте венца (за објекте са равним кровом). Дозвољена висина објекта дефинисана је максималном спратношћу. Висина помоћних објекта ограничена је на 7м висине слемена.

4.5.2. Правила парцелације

Овим планом дефинишу се грађевинске парцеле за јавне намене и правила парцелације за формирање парцела остале намене.

Парцеле јавних намена (J1 – J13) приказане су на граф. прилогу 4 “План парцелације јавних површина са елементима за спровођење”.

Нове грађевинске парцеле формирају се према општим правилима парцелације, спајањем (препарцелацијом) постојећих целих или делова катастарских парцела, на начин како је то дато у табели 6а, 6б, 6в.

Свака грађевинска парцела мора имати приступ на јавну саобраћајну површину, директно или преко приступног пута и прикључак на инфраструктурну трежу.

За грађевинске парцеле, које приступ јавној саобраћајној површини остварују посредно преко приступног пута, ширина фронта парцеле је минимално 9м.

Грађевинска парцела која има излаз на више јавних саобраћајних површина, мора да испуњава услов за минималну ширину фронта према једној саобраћајници.

Положај, величину и облик грађевинских парцела одредити у складу са наменом земљишта, карактеристикама типичне целине и минималној величини парцеле.

Положај парцеле дефинисан је регулационом линијом у односу на саобраћајнице и разделним границама према суседним парцелама.

4.5.3. Општа правила за постојеће објекте

На постојећим објектима дозвољена је реконструкција, доградња и надзиђивање у складу са параметрима и правилима овог Плана, уколико постојећи објекти не прелазе планирану регулациону линију односно зону градње – грађевинску линију.

Радови на постојећем објекту, што важи и за изградњу нових објеката не смеју:

- угрозити начин коришћења предметног и околних објеката,
- угрозити стабилност објекта на коме се изводе радови, као ни околних објеката, у свему према прописима за изградњу објеката,
- угрозити животну средину у зони заштите.

Постојећи објекти који не прелазе регулациону линију али прелазе планирану грађевинску линију задржавају грађевинску линију изграђеног габарита објекта за адаптацију и техничко одржавање. Уколико се врши замена објекта или реконструкција, објекат се мора градити по свим условима за нове објекте.

4.5.4. Становање

Плановима вишег реда није предвиђено проширење постојећег насеља Симиговац, чији је део обухваћен територијом предметног плана. За потребе изградње саобраћајних површина неопходно је извршити уклањање објеката на катастарским парцелама број 1634/1, 1634/2 и 1636 К.О.Грамађе.

Намена становање планирана је за изградњу објеката породичног становања . Однос становања и делатности појединачне грађевинске парцеле је становање 70-100% : делатности 0-30%.

Као компатибилни садржаји у оквиру претежне намене становања, дозвољене су друге намене: трговина, пословање, угоститељство, агенцијски послови, и сл. Оне могу бити организоване у оквиру стамбених објеката (најчешће у приземљу) или у оквиру помоћног објекта на парцели.

Такође, у објектима становања, може се организовати становање уз пољопривредно домаћинство и то са стамбеним и економским двориштем на парцели. Оријентациони показатељи и правила градње за овај тип изграђености се у том случају примењују на стамбено двориште.

- индекс изграђености парцеле до 0,6,
- најмања површина парцеле 600 m²
- спратност објеката до П+1+Пот,
- Међусобна удаљеност објеката 10,0m,
- Висина објекта је растојање од нулте коте до коте венца и не сме бити већа од 11.5m. Нулта (апсолутна) кота је тачка пресека линије терена и вертикалне осе објекта.
- Кота приземља не може бити нижа од коте улице, а највише 1,2m изнад нулте коте за стамбену намену и највише 0,2m за локале у приземљу.
- Висина назитка поткровне етаже може да износи највише 1,6m (рачунајући од пода поткровне етаже до венца).
- Највећи дозвољени нагиб кровне равни је 35° (раван од прелома кровне косине до слемена, код мансардних кровова).
- При изградњи подземних етажа обратити пажњу на ниво подземних вода и геотехничке препоруке.
- Грађевинске парцеле могу да се ограђују транспарентном оградом до висине од 1.4m, односно до висине од 0,9m, када је у питању зидана ограда. Ограду поставити на регулациону линију, тако да се стубови ограда, капија и врата налазе и отварају унутар грађевинске парцеле која се ограђује.
- Стамбено двориште може да садржи: објекте за становање и помоћне објекте уз стамбени објекат (летња кухиња, гаража, остава, надстрешница и слично);
- Најмања дозвољена ширина колског прилаза на парцели износи 3,00m;
- Потребан број паркинг места обезбедити у оквиру грађевинске парцеле, на отвореном или у гаражи у склопу објекта.
- Економско двориште може да садржи економске и помоћне објекте. Економски објекти могу бити: објекти за смештај стоке, производни објекти, објекти за прераду пољопривредних производа, објекти за складиштење пољопривредних производа, као и гараже за пољопривредну механизацију, машине и возила, нето површине веће од 30,00m²
- Помоћни објекти се не обрачунавају у индексе, тако да под помоћним објектима не може бити више од 10% површине парцеле;
- Највећа дозвољена висина помоћног објекта је 5,00m;
- Најмање дозвољено растојање између стамбеног објекта и сточне стаје је 15,00m;
- Ђубриште и пољски клозет морају бити удаљени од стамбеног објекта, бунара, односно живог извора воде најмање 20,00m.
- Ако се економски делови суседних парцела непосредно граниче, растојање нових економских објеката од границе парцеле не може бити мање од 1.5m.
- Минимална комунална опремљеност грађевинске парцеле: електрична енергија, водовод, канализација.

4.5.5. Пољопривредно земљиште

У складу са ППО Владичин Хан, основни развојни циљеви у области пољопривреде су:

- очување пољопривредног земљишта;
- стварање задовољавајућих услова живљења породичних пољопривредних газдинстава као носиоца развоја руралног развоја и пољопривреде и свих његових вредности;
- проширење система наводњавања/одводњавања земљишта и заштите од сувишних вода
- чување животне средине од утицаја негативних ефеката пољопривредне производње (ђубрива, пестицида, животињског отпада и др.)
- финализација пољопривредних производа, односно заокруживање потпуног циклуса пољопривредне производње на селу (од примарне производње до прераде и продаје),
- очување природних, културних и традиционалних вредности руралних простора;
- подстицање преноса власништва над земљом и другим пољопривредним ресурсима (стоком, механизацијом и сл.) са породичних газдинства који губе или немају интерес, вољу и снагу за бављење пољопривредом на витална породична газдинства;
- подстицање развоја пољопривредне инфраструктуре – складишта, расхладних простора, дорадних погона, пијаца и сл.;
- подстицање диверзификације руралне економије (сеоског туризма, кућне радиности, трговине, малих и средњих погона и сл.); ради привлачења младог становништва;

Правила коришћења простора са аспекта погодности терена за пољопривредну производњу

На основу критеријума за издвајање терена погодних за пољопривреду (педолошки покривач, висина подземних вода, степен ерозије, климатски услови, нагиб и надморска висина, као основни критеријуми и експозиција, као допунски фактор) предметно подручје припада Зони повољној за оранице и баште а превасходно са условима за гајење житарица, крмног биља, поврћа, јагодичастог и коштуњавог воћа, цвећа и других култура. У овим зонама производњу поврћа, цвећа и др. могуће је организовати и у пластеницима и стакленицима, чиме се постиже независност приноса од метеролошких прилика.

На пољопривредном земљишту, у складу са Законом дозвољена је изградња:

- објеката у функцији пољопривреде – изградња појединачних економских и пословних објеката у функцији пољопривреде, као и објеката складиштења и прераде пољопривредних производа, помоћних објеката у функцији пољопривреде - гараже, кошеви, амбари, оставе, настрешнице за пољопривредну механизацију, машине и возила и слично
- стамбених објеката пољопривредног домаћинства
- економских објеката пољопривредног домаћинства
- објеката инфраструктуре и саобраћајница

За објекте чија је изградња дозвољена важе правила грађења дефинисана Просторним планом Општине, односно правила за изградњу ових објеката утврђују се урбанистичким пројектом а у складу са Законом.

5.0. СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНА

Планом је дефинисана граница у оквиру које је дато техничко решење трасе- на овај начин је омогућено да се даљом разрадом решења трасе, кроз техничку документацију унапреди (и коригује) поједина решења дата у плану у циљу побољшања саобраћајних ефеката и рационализације трошкова изградње.

У току израде техничке документације саобраћајница са припадајућом инфраструктуром, уколико постоји прихватљивије решење у инвестиционо-техничком смислу, у оквиру дефинисане регулације могућа је прерасподела инсталационих водова која не утиче на режим саобраћаја.

План представља плански основ за формирање грађевинских парцела јавне намене (према табели бр 6а, 6б и 6в), израду Урбанистичког пројекта, израду пројекта препарцелације, издавање информација о локацији, локацијских услова, све у складу са правилима овог Плана и у складу са Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, број 72/09, 81/09, 64/10 24/11, 121/12, 42/13, 50/13, 98/13, 132/14 145/14 и 83/18).

Овим планом је омогућена препарцелација постојећих катастарских парцела за потребе формирања грађевинских парцела за јавне саобраћајне површине J1, J2, J3, J6, J10, приступних путева J5, J8, J9, J12 и J13, и заштитног зеленила J4 са припадајућим аналитичко геодетским тачкама које се дате у табели на графичком прилогу 04. План парцелације парцела јавне намене.

До реализације планираних решења инфраструктурних мрежа дозвољена је примена техничких решења, уз прибављање одговарајућих услова и сагласности надлежних институција и предузећа пре издавања локацијских услова.

Саставни део Плана су:

ГРАФИЧКИ ДЕО

		Размера:
0-	КАТАСТАРСКО ТОПОГРАФСКА ПОДЛОГА СА ГРАНИЦОМ	1: 1000
1.	ПОСТОЈЕЋЕ НАМЕНА ПОВРШИНА	1: 1000
2.	ПЛАНИРАНА НАМЕНА ПОВРШИНА	1: 1000
3.	ПЛАН САОБРАЋАЈА, НИВЕЛАЦИЈЕ И РЕГУЛАЦИЈЕ	1: 1000
4.	ПЛАН ПАРЦЕЛАЦИЈЕ ПОВРШИНА ЈАВНИХ НАМЕНА	1: 1000
5.	СИНХРОН ПЛАН	1: 1000

ДОКУМЕНТАЦИЈА

- Одлука о приступању изради ПДР и Одлука о приступању изради Стратешке процене утицаја на животну средину
- Одлука о усвајању Плана
- Услови ЈКП и осталих институција
- Извештаји о стручној контроли
- Регистрација ЈУГИНУС ДОО и Лиценца одговорног урбанисте.

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ ВЛАДИЧИН ХАН

ПРЕДСЕДНИЦА СКУПШТИНЕ ОПШТИНЕ

Данијела Поповић

Одлука о приступању изради ПДР и Одлука о приступању изради Стратешке процене утицаја на животну средину

Одлука о усвајању Плана

Услови ЈКП и осталих институција

Извештаји о стручној контроли

Регистрација ЈУГИНУС ДОО и Лиценца одговорног урбанисте.