

PROSTORNO PLANIRANJE KORIDORA AUTOPUTA KAO FAKTOR REGIONALNOG I LOKALNOG RAZVOJA – NA PRIMERU KORIDORA AUTOPUTA NIŠ-MERDARE I POŽEGA-BOLJARE (Uvodni referat)

Vladica Ristić, email: vladicar011@gmail.com

Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku

Marija Maksin, email: micic70a@yahoo.com

Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije, Beograd, Republika Srbija

Međunarodna istraživačka akademija za nauku i umetnost – MIANU

Sažetak: Cilj istraživanja je ocena mogućeg doprinosa koridora autoputa regionalnom i lokalnom razvoju u njegovom širem i neposrednom okruženju kroz proces prostornog planiranja. Istraživanje je realizovano na primeru dva prostorna plana područja posebne namene – za koridore autoputa autoputa Požega-Boljare (E-763) i Niš-Merdare (E-80). Na ovim primerima analizirani su očekivani pozitivni i negativni uticaji planiranih autoputeva na regionalni razvoj i razvoj njihovog neposrednog okruženja. U procesu izrade ova dva prostorna plana analizirani su uticaji lokalnih stejkholdera iz sektora privrede na prilagođavanja planskih rešenja kroz izradu i evaluaciju varijanti za deonice koridora i objekte autoputa. Rezultati istraživanja ukazuju na neujednačenost očekivanih uticaja na različite teritorijalne jedinice i na mere za jačanje pozitivnih uticaja planiranih koridora autoputeva na razvoj lokalnih zajednica i na regionalni razvoj.

Ključne reči: koridor autoputa, prostorno planiranje, regionalni i lokalni razvoj, uticaji.

SPATIAL PLANNING OF THE HIGHWAY CORRIDOR AS A FACTOR FOR REGIONAL AND LOCAL DEVELOPMENT - THE CASE OF CORRIDORS FOR NIŠ-MERDARE AND POZEGA-BOLJARE HIGHWAYS (Keynote paper)

Abstract: The aim of the research is to assess the possible contribution of the highway corridor to regional and local development in its wider and immediate surroundings through the spatial planning process. The research was carried out on the example of two spatial plans for the special purpose area – the corridors for Pozega-Boljare (E-763) and Niš-Merdare (E-80) highways. On these examples, the expected positive and negative impacts of the planned highways on regional development and the development of their immediate surroundings were analyzed. In the process of preparation of these two spatial plans, the impacts of local stakeholders from the economic sector on the adjustment of planned solutions for corridor sections and highway facilities were analyzed. The results of the survey indicate the unevenness of the expected impacts and on measures to strengthen the positive impacts of the planned highway corridors on the development of local communities and on regional development.

Key words: highway corridor, spatial planning, regional and local development, impacts.

1. Uvod

Obuhvat infrastrukturnog koridora sa aspekta prostornog planiranja definisan je u Srbiji tokom izrade prvih prostornih planova područja posebne namene za magistralne saobraćajne koridore poslednje decenije 20. veka. Obuhvata koridor infrastrukturnog sistema (trasu i objekte infrastrukturnog sistema sa zaštitnim pojasevima) i zonu njegovog neposrednog uticaja. Prema Spasić, Maksin-Mićić i Milijić (2003), kada su saobraćajni infrastrukturni koridori (od evropskog, nacionalnog i/ili regionalnog značaja) okosnica postojećih i potencijalnih osovina intenzivnog razvoja, obuhvat se proširuje na prostor osovine intenzivnog razvoja (s urbanim i ruralnim naseljima, zonama i kompleksima za razvoj proizvodnih, servisnih, turističkih, uslužnih i drugih privrednih aktivnosti).

Prema Prostornom planu Republike Srbije (1996, 2010) pristupačnost teritorije Republike Srbije i njenih regionalnih celina predstavlja jedan od ključnih kriterijuma za merenje uspešnosti prostornog razvoja i jedan je od najvažnijih indikatora za određivanje prostornih aspekata saobraćajnih sistema. Dobra pristupačnost saobraćajnoj infrastrukturi podrazumeva koordinirani razvoj saobraćajnih sistema i preduslov je poboljšanja uslova za ravnomeran ekonomski i socijalni razvoj, ostvarivanje uravnoteženog regionalnog razvoja i policentričnog sistema urbanih centara. Povećanje pristupačnosti treba da prati umrežavanje funkcionalnih urbanih područja. Prostornim planom Republike Srbije identifikovane su razvojne osovine I i II reda formirane duž postojećih i planiranih saobraćajnih koridora.

Istraživanja za potrebe izrade prostornog plana područja posebne namene za postojeći autoput E-75 od Beograda do Niša (Maksin-Mićić, 2003), u sklopu panevropskog saobraćajnog koridora X, ukazala su da taj autoput nije imao očekivane efekte na podsticanje uravnoteženijeg regionalnog i privrednog razvoja i saobraćajnu integraciju regionalnih celina u Srbiji. Među osnovnim razlozima navedeni su: ostvarena koncentracija stanovništva i privrednih aktivnosti znatno pre izgradnje autoputa; nedostajuće poprečne saobraćajne veze na pravcu istok-zapad koje autoput povezuju su regionalnim okruženjem; neravnomerna i nekvalitetna sekundarna saobraćajna mreža; novi i poboljšani infrastrukturni sistemi utiču na poboljšanje uslova za razvoj ali ne kreiraju sami po sebi razvoj ukoliko nisu praćeni konzistentnim paketom mera saobraćajne, regionalne, privredne, urbane, fiskalne i drugih politika.

U ovom radu istražuje se mogući doprinos koridora autoputa regionalnom i lokalnom razvoju u njegovom širem i neposrednom okruženju kroz proces prostornog planiranja. Istraživanje je realizovano na primeru dva prostorna plana područja posebne namene – za koridore autoputa autoputa Požega-Boljare (E-763) i Niš-Merdare (E-80). Na ovim primerima analizirani su očekivani pozitivni i negativni uticaji planiranih autoputeva na regionalni razvoj i razvoj njihovog neposrednog okruženja. U procesu izrade ova dva prostorna plana analizirani su

uticaji lokalnih stejkholdera iz sektora privrede na prilagođavanja planskih rešenja kroz izradu i evaluaciju varijanti za deonice koridora i objekte autoputa.

1. Studije slučaja

Prostorni planovi područja posebne namene (PPPPN) za studije slučaja nalaze se u različitim fazama izrade i donošenja. Donet je PPPPN za koridor autoputa Niš-Merdare (E-80), dok je u toku izrada PPPPN za koridor autoputa Požega-Boljare (E-763). Oba autoputa imaju saobraćajnu funkciju I reda koja podrazumeva međusobno povezivanje državnih (makroregionalnih) saobraćajnih težišta, odnosno prekogranično povezivanje centara sličnog značaja.

Deonica auto-puta E-80 Niš – Merdare pripada evropskom putu E-80 (SEETO ruta 7). Funkciju tog međunarodnog putnog pravca do sada je obavljao dvotračni državni put I reda (IB 35). Koridor se pruža preko ruralnog područja, jednog regionalnog urbanog centra (Prokuplje) i manjeg urbanog naselja (Kuršumlija) i njihovih privrednih zona. Pruža se u blizini jednog, manjeg urbanog naselja (Merošina), predela izuzetnih odlika „Radan”, spomenika prirode „Đavolja Varoš” i banja nacionalnog značaja (Prolom i Kuršumlijska banja).

Deonica autoputa Požega-Boljare pripada evropskom putu E-763 (SEETO ruta 4) Beograd – Čačak – Požega – Arilje – Ivanjica – Sjenica (Duga poljana) – Boljare. Funkciju tog međunarodnog puta samo je na kraćem delu pravca obavljao dvotračni državni put (IB 21), dok na preostalom dužem delu pravca egzistiraju saobraćajnice regionalnog i lokalnog značaja. Koridor se pruža preko ruralnog područja i privrednih zona u blizini Arilja. Pruža se u blizini samo jednog, manjeg urbanog naselja (Arilje), rezervata biosfere „Golija-Studenica” (međunarodnog značaja) i primarne turističke destinacije Golija (nacionalnog značaja).

2. Analiza očekivanih uticaja planiranih saobraćajnica na razvoj koridora i regiona

Na primeru oba PPPPN za koridore autopta za analizu očekivanih uticaja planiranih saobraćajnica na razvoj koridora i regiona primenjeni su sledeći kriterijumi:

1. analiza principa i ciljeva izrade prostornih planova;
2. analiza uticaja planskih rešenja na regionalni razvoj;
3. analiza uticaja planskih rešenja na razvoj zone uticaja u koridoru;
4. analiza uticaja planskih rešenja na zaštitu biodiverziteta, predela i prirodnih resursa.

Kriterijum 1: U oba PPPPN primenjeni su osnovni principi – održivog razvoja infrastrukture i smanjenja štetnih uticaja na životnu sredinu. Definisani su slični ciljevi izrade planova od značaja za analizirane uticaje, i to:

- Razvoj naselja i jedinica lokalne samouprave koje se neposredno vezuju za koridor, i to u prvom redu njihova saobraćajna i privredna integracija sa ukupnim prostorom Srbije.
- Privredni razvoj i integracija i drugih delova regiona koji nisu u neposrednom okruženju infrastrukturnog koridora.
- Definisanje odnosa sa ostalim namenama i infrastrukturnim sistemima u koridoru i okruženju autoputa, radi bolje integracije i veće uloge autoputa i uticaja na privredni i socijalni razvoj okruženja.
- Obezbeđenje uslova za kvalitetno saobraćajno povezivanje naselja, postojećih i planiranih privrednih kompleksa i zona sa autoputem i za razvoj drugih saobraćajnih pravaca koji omogućavaju povećanje kvaliteta dostupnosti i povezanosti naselja i aktivnosti u njegovom neposrednom i regionalnom okruženju.
- Ublažavanje razvojnih, fizičkih (prostornih) i ekoloških konflikata između autoputa (koridora), ostalih infrastrukturnih sistema i neposrednog okruženja koridora.

Kriterijum 2: Planska rešenja zasnovana su na koncepciji jačanja saobraćajne povezanosti, kvaliteta dostupnosti, podrške privrednom razvoju i integraciji regionalnog okruženja koridora, i to u:

PPPPN za koridor autoputa Niš-Merdare

- delova regiona koji nisu u neposrednom okruženju infrastrukturnog koridora, u prvom redu delova Nišavskog i Topličkog upravnog okruga u slivu Toplice;
- razvojne osovina II ranga na pravcu postojećeg i planiranog državnog puta Niš-Priština-Prizren;
- urbanog centra Niš i drugih urbanih centara u neposrednom funkcionalnom okruženju koridora i funkcionalnih područja tih urbanih centara;
- urbanih centara Beograda, Novog Sada i Prištine i većeg broja ostalih gradova i opština u širem okruženju koridora;
- turističkog klastera Središnja i Zapadna Srbija i klastera Jugoistočna Srbija intenzivnim razvojem turing turističkog pravca od Niša do Prištine, i njegovim efikasnijim integrisanjem sa turing pravcima ka međunarodnim i nacionalnim gradskim turističkim centrima – Beogradu, Vranju i Skoplju, Pirotu i Sofiji, Prizrenu (sa primarnom turističkom destinacijom Šarplanina) i Tirani;
- primarne turističke destinacije Kopaonik (preko Blaca i Brusa, DP IB 38 i DP IIA 208 i 211, preko Kuršumlje i Blaževa, DP IIA 213, 212 i 211) višim kvalitetom njene povezanosti sa aerodromima međunarodnog značaja „Konstantin Veliki” u Nišu i „Adem Jašari” u Prištini.

PPPPN za koridor autoputa Požega-Boljare

- delova regiona koji nisu u neposrednom okruženju infrastrukturnog koridora, u prvom redu delova Zlatiborskog i Moravičkog upravnog okruga;
- razvojne osovina II ranga na pravcu planiranog autoputa Beograd – Čačak – Požega – Arilje – Ivanjica – Sjenica (Duga poljana) – Boljare;

- urbanih centara Čačak, Užice i Novi Pazar i drugih urbanih centara u funkcionalnom okruženju koridora i funkcionalnih područja tih urbanih centara;
- urbanih centara Beograda, Novog Sada i Podgorice i većeg broja ostalih gradova i opština u širem okruženju koridora;
- turističkog klastera Središnja i Zapadna Srbija intenzivnim razvojem turing turističkog pravca u koridoru planiranog autoputa, i njegovim efikasnijim integrisanjem sa turing pravcima ka međunarodnim i nacionalnim gradskim turističkim centrima – Beogradu, Užicu, Čačku i Kraljevu, Podgorici i Sarajevu;
- primarnih turističkih destinacija Golija i Zlatar-Pešter i njihove bolje povezanosti sa drugim primarnim turističkim destinacijama (Koaponik i Drina-Tara-Zlatibor) i banjama nacionalnog/međunarodnog značaja (Vrnjačka, Mataruška, Jošanička i Lukovska banja);
- zaštićenih područja prirodnih vrednosti od međunarodnog i nacionalnog značaja (Rezervat biosfere Golija-Studenica, Ramsarsko područje Peštersko polje, Specijalni rezervat prirode Uvac, Predeo izuzetnih odlika Ozren-Jadovnik, klisura reke Mileševke i dr.), nepokretnih kulturnih dobara upisanih na UNESCO Listu svetskog nasleđa (Manastir Studenica, Stari Ras sa Sopoćanima, stećci u opštini Prijepolje) i drugih brojnih nepokretnih kulturnih dobara od izuzetnog i velikog značaja, akumulacija na Uvcu i Velikom Rzavu, i drugih turističkih resursa.

Kriterijum 3: Planska rešenja PPPPN za koridor autoputa Niš-Merdare zasnovana su na koncepciji jačanja saobraćajne povezanosti, kvaliteta dostupnosti i podrške privrednom razvoju i integrisanosti zone uticaja u koridoru, i to:

- regionalnog centra Prokuplje i manjih urbanih centara Merošina, Žitorađa, Doljevac i Kuršumlja u razvojnoj osovini II ranga i na funkcionalnom urbanom području Niša;
- izborom položaja petlji autoputa u funkciji povezivanja sa najfrekventnijim saobraćajnicama regionalnog i lokalnog značaja, sa urbanim naseljima, privrednim zonama i najznačajnijim turističkim centrima i resursima u zoni uticaja;
- izborom položaja denivelisanih ukrštanja na mestima ukrštanja većine lokalnih, opštinskih i atarskih puteva;
- omogućavanjem razvoja Prokuplja, Merošine i Kuršumlije opredeljivanjem trase i objekata autoputa koji zaobilaze postojeće i u najmanjoj mogućoj meri remete planirano proširenje građevinskog područja ovih centara (po potrebi i denivelisanim objektima iznad delova građevinskog područja - primer Prokuplja);
- omogućavanjem razvoja i povezivanja privrednih zona sa autoputem, opredeljivanjem trase i objekata autoputa koji zaobilaze postojeće i u najmanjoj mogućoj meri remete planirano proširenje postojećih i nove privredne zone u ovim centrima.

Nedostatak je što nisu sagledane nove potrebe za lokalnim kretanjima u uslovima izgrađenog autoputa i nisu predložena planska rešenja za povezivanje prekinutih lokalnih tokova kretanja - povezivanje opštinskih i atarskih puteva duž svake strane autoputa. Time nije rešen jedan od problema integrisanosti zone uticaja autoputa, jer je gustina lokalne putne mreže ispod

republičkog proseka, te je posebno značajno za lokalni razvoj da budući autoput ne ugrozi mogućnost razvoja lokalne putne mreže, naročito u zonama naselja.

Kako su planska rešenja PPPPN za koridor autoputa Požega-Boljare još na početku izrade, može se komentarisati samo položaj petlji na autoputu. Prostornim planom Republike Srbije (2010) prednost je data varijanti autoputa E-80 koja otvara slabo pristupačno i nerazvijeno područje u slivu Moravice i Peštera, sa značajnim prirodnim resursima za razvoj. Planskim rešenjima PPPPN predviđene su ukupno 4 petlje, od toga samo dve južno od Arilja na najdužem delu koridora. Verujemo da nedostaju još dve petlje - po jedna za kvalitetnije povezivanje primarnih turističkih destinacija Golija i Zlatar-Pešter sa autoputem, kao i kvalitetnije soobraćajne veze na pravcu istok-zapad, jer je ovo područje u još nepovoljnijem položaju od prethodno analiziranog u pogledu gustine i kvaliteta lokalne putne mreže.

Kriterijum 4: Planska rešenja za oba PPPPN zasnovana su na koncepciji očuvanja biodiverziteta i predela i na zaštiti prirodnih resursa, i to:

- izborom položaja trase i objekata autoputa koji ne ugrožavaju zaštićena područja biodiverziteta i nepokretna kulturna dobra, i predlaganjem varijantnih rešenja kraćih deonica autoputa za smanjenje njegovog uticaja na jedno zaštićeno područje biodiverziteta i na dva nepokretna kulturna dobra;
- izborom trase i objekata autoputa i mera zaštite od zagađenja kojima se štite postojeća izvorišta voda i objekti vodne infrastrukture.

Planskim rešenjima u oba PPPPN nisu mogli da se izbegnu nepovoljni uticaji na ostale prirodne resurse zbog pretvaranja poljoprivrednog i šumskog zemljišta i šuma u građevinsko zemljište za potrebe izgradnje autoputa. Planskim rešenjima u oba PPPPN nisu mogli da se izbegnu nepovoljni uticaji na defragmentaciju biodiverziteta i predela. Praksa u svetu je da se ovi uticaji ublažavaju omogućavanjem funkcionisanja postojećih i planiranjem novih ekoloških koridora, kao i očuvanjem karaktera predela. Kako u Srbiji nisu identifikovani ekološki koridori (osim u Vojvodini), to planskim rešenjima u oba PPPPN isti nisu analizirani i nisu predloženi denivelisani prelazi za divljač, u prvom redu nadzemni za krupni divljač. U Srbiji još uvek započela identifikacija tipova i karaktera predela, tako da je uređenje predela u koridoru autoputa samo formalno obrađeno u oba PPPPN, bez suštinskog uticaja na očuvanje karaktera i unapređenje kvaliteta predela.

4. Analiza uticaja lokalnih stejkholdera iz sektora privrede na prilagođavanja planskih rešenja

U oba PPPPN definisan je sličan cilj izrade planova od značaja za analizirani uticaj, i to:

- Aktivna implementacija politike učešće javnosti u postupku izrade i donošenja Prostornog plana, a naročito u pogledu uticaja na izbor pojedinih planskih rešenja, kao i veća transparentnost kod odlučivanja.

Problem u izradi prostornih planova područja posebne namene za saobraćajne i druge vrste infrastrukturnih koridora predstavlja visok stepen definisanosti tehničke dokumentacije za infrastrukturni objekat pre početka izrade planskog dokumenta. Iako prethodna studija opravdanosti sa generalnim projektom odgovara nivou PPPPN, retki su primeri njihove koordinirane i sinhronizovane izrade, naročito u pogledu vrednovanja i izbora najpovoljnije varijante položaja koridora, trase i objekata infrastrukturnog sistema. Time su ograničene mogućnosti za povratne uticaje prostornih analiza i predloga varijantnih rešenja iz PPPPN na promene rešenja u generalnom projektu, naročito po okončanju postupka njegove revizije. Još je nepovoljniji slučaj kada je završena izrada studije opravdanosti sa idejnim projektom pre početka izrade planskog dokumenta, kada su mogućnosti povratnog uticaja predloga rešenja iz PPPPN minimalne i svode se na sitne korekcije trase i objekata infrastrukture u tehničkoj dokumentaciji.

Najveći uticaj na promene rešenja iz tehničke dokumentacije i njihovo usklađivanje sa predloženim rešenjima iz PPPPN, ili nalaženje novih povoljnijih rešenja, imaju lokalni stejkholderi i javnost, putem lobiranja i korišćenja instrumenata participacije javnosti u procesu planiranja - ranog javnog uvida (na početku izrade planskog dokumenta) i javnog uvida u nacrt planskog dokumenta.

U analiziranim primerima PPPPN povoljna okolnost je bila što se izrada studije opravdanosti sa idejnim projektom odvijala naporedo sa izradom planskih dokumenata. Time je bilo omogućeno i preispitivanje pojedinih rešenja za deonice i objekte autoputa koje su bile definisane generalnim projektom.

U toku izrade i oba javna uvida u PPPPN za koridor autoputa Niš-Merdare stejkholderi iz sektora privrede i jedinica lokalne samouprave uticali su na promene položaja većine petlji na deonici autoputa od veze sa autoputem E-75 do naselja Pločnik, pre svega zbog konflikta sa planiranim širenjem postojećih i formiranjem novih privrednih zona i zbog ostvarivanja kvalitetnijih i povoljnijih veza tih zona sa pristupnim saobraćajnicama petlji. Na deonici autoputa od naselja Pločnik do Merdara podržali su definisana varijantna rešenja u PPPPN i uticali na izbor rešenja položaja trase i petlji na autoputu zbog konflikta sa formiranjem novih privrednih i mešovitih zona u Kuršumliji i zbog ostvarivanja kvalitetnijih veza tih zona i urbanog centra sa autoputem. Podržali su i predloženo rešenje iz PPPPN da se uvede nova petlja za vezu banje nacionalnog značaja (Prolom Banje), turističke atrakcije spomenika prirode „Đavolja Varoš” i predela izuzetnih odlika „Radan” sa autoputem E-80. Ovi predlozi povratno su uticali i na promene rešenja u tehničkoj dokumentaciji na nivou studije opravdanosti sa idejnim projektom.

U toku ranog javnog uvida u PPPPN za koridor autoputa Požega-Boljare stejkholderi iz sektora privrede i opštine Arilje uticali su na promene položaja trase autoputa na deonici kroz predmetnu opštinu. Zbog konflikta položaja trase autoputa iz generalnog projekta sa ključnim

proizvodnim pogonima i plantažama voća (lociranim duž postojećeg državnog puta IB 21), traženo je pomeranje njenog položaja na brdsku varijantu. Posle istraživanja više varijanti položaja brdske varijante, izabrana je najpovoljnija i zajednički prihvaćena od strane lokalnih stejkholdera i investitora autoputa. Izabrana varijanta uneta je u planska rešenja PPPPN i u tehničku dokumentaciju na nivou studije opravdanosti sa idejnim projektom. Lokalni stejkholderi sa područja opština Ivanjica i Sjenica, i susednih opština Tutin i Prijepolje, nisu konsultovali lokalne planske dokumente (prostorne planove opština) i nisu blagovremeno sagledali sve interese privrede i turizma za povezivanjem sa autoputem u budućnosti, tako da nisu imali predloge za nove petlje i povećanje kvaliteta i povezanosti lokalne putne mreže.

5. Zaključak sa preporukama

Rezultati istraživanja ukazuju na neujednačenost očekivanih uticaja planiranih saobraćajnica na razvoj različitih teritorijalnih jedinica.

Očekivani uticaj planskih rešenja u oba analizirana PPPPN za koridore autoputeva je pozitivan i podržava regionalni razvoj jačanjem saobraćajne povezanosti, kvaliteta dostupnosti, podrške privrednom razvoju i integraciji regionalnog okruženja koridora.

Očekivani uticaj planskih rešenja u oba analizirana PPPPN za koridore autoputeva pretežno je pozitivan i podržava razvoj zone uticaja autoputa jačanjem njene saobraćajne povezanosti, kvaliteta dostupnosti i podrške privrednom razvoju. Očekivani uticaji nisu povoljni i ne podržavaju integrisanost zone uticaja autoputa jer nisu sagledane nove potrebe za lokalnim kretanjima i nisu predložena planska rešenja za razvoj lokalne putne mreže u uslovima buduće barijere - izgrađenog autoputa. Očekivani uticaj planskih rešenja je samo delom pozitivan na zaštitu i očuvanje biodiverziteta, predela i prirodnih resursa kao osnove privrednog i ukupnog razvoja zone uticaja i neposrednog okruženja koridora autoputa. Planskim rešenjima u oba PPPPN nisu mogli da se izbegnu nepovoljni uticaji na poljoprivredno i šumsko zemljište i šume, defragmentaciju biodiverziteta i promenu predela, ali nisu predviđene ni sve neophodne mere za ublažavanje ovih uticaja.

Rezultati istraživanja ukazuju da su u izradi oba analizirana PPPPN za koridore autoputeva stejkholderi iz sektora privrede i opština, koji su aktivno učestvovali u sprovedenim postupcima javnog uvida, kroz proces participacije ostvarili znatan uticaj na prilagođavanje planskih rešenja u pogledu položaja trase i objekata (petlji) autoputa.

Ključne preporuke za jačanje pozitivnih uticaja planiranih koridora autoputeva na privredni, lokalni i regionalni razvoj su:

- koordinacija i sinhronizacija izrade studije opravdanosti sa generalnim projektom autoputa i PPPPN za koridor autoputa, i izrade studije opravdanosti sa idejnim projektom i

detaljne razrade trase i objekata autoputa (u sklopu PPPPN za koridor autoputa; videti: Spasić i Maksin-Mićić, 2003);

- proširenje obuhvata i sadržaja studije opravdanosti sa generalnim projektom autoputa i PPPPN za koridor autoputa na razvoj lokalne mreže puteva i integrisanost zone uticaja i neposrednog okruženja koridora autoputa;
- ublažavanje nepovoljnih uticaja u koridoru autoputa na poljoprivredno i šumsko zemljište i šume, defragmentaciju bidoverziteta i promenu predela u njegovom neposrednom okruženju kroz postupak vrednovanja izbora najpovoljnije varijante položaja trase i koridora autoputa i predviđenih mera za ublažavanje očekivanih negativnih uticaja;
- podsticanje i podrška paticipaciji ključnih lokalnih i regionalnih stejkholdera u sektoru privrede i jedinica lokalne samouprave i većeg uključivanja javnosti u proces izrade tehničke dokumentacije za autoput i PPPPN za koridor autoputa, a naročito u pogledu njihovog doprinosa definisanju varijantnih rešenja i uticanja na izbor najpovoljnijeg rešenja.

Zaključak

- [1] Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije (2018). Prostorni plan područja posebne namene infrastrukturnog koridora Beograd-Južni Jadran, deonica Požega-Boljare (granica sa Crnom Gorom) (autoput E-763), Interni materijali
- [2] Maksin-Mićić, M. (2003). Urbani centri i magistralni infrastrukturni koridori, U: Spasić, N. i Maksin-Mićić, M. (Ured.) *Prostorni razvoj magistralnih infrastrukturnih koridora*, Posebna izdanja 41, Beograd, Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije, 73-92.
- [3] Spasić, N., Maksin-Mićić, M., Milijić, S. (2003). Planiranje magistralnih infrastrukturnih koridora, U: Spasić, N. i Maksin-Mićić, M. (Ured.) *Prostorni razvoj magistralnih infrastrukturnih koridora*, Posebna izdanja 41, Beograd, Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije, 33-56.
- [4] Spasić, N., Maksin-Mićić, M. (2003). Uskladjivanje planskih i investicionih odluka o magistralnim infrastrukturnim koridorima, U: Spasić, N. i Maksin-Mićić, M. (Ured.) *Prostorni razvoj magistralnih infrastrukturnih koridora*, Posebna izdanja 41, Beograd, Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije, 73-92.
- [5] Uredba o utvrđivanju Prostornog plana područja posebne namene infrastrukturnog koridora auto-puta E-80, deonica Niš-Merdare (2017). Beograd, Službeni glasnik Republike Srbije, 102/17
- [6] Zakon o Prostornom planu Republike Srbije (1996). Beograd, Službeni glasnik Republike Srbije, 13/96
- [7] Zakon o Prostornom planu Republike Srbije od 2010 do 2020. godine (2010) Beograd, Službeni glasnik Republike Srbije, 88/10