



РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ  
СЕКТОР ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ И УРБАНИЗАМ

**ПРОСТОРНИ ПЛАН ПОДРУЧЈА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ  
ИНФРАСТРУКТУРНОГ КОРИДОРА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ  
БЕОГРАД-НИШ**

- РАНИ ЈАВНИ УВИД -

Београд, августа 2019. године

## УВОД

Приступа се изради Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Београд - Ниш (у даљем тексту: Просторни план), на основу Одлуке о изради Просторног плана („Службени гласник РС”, број 38/2019) и Одлуке о изради Стратешке процене утицаја Просторног плана на животну средину („Службени гласник РС”, број 14/2019).

Планирање, коришћење, уређење и заштита коридора железничке пруге засниваће се на принципима уређења и коришћења простора утврђеним Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18 и 31/19), као и на Закону о железници („Службени гласник РС”, број 41/18), Закону о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, бр. 88/10), Закону о заштити животне средине („Службени гласник РС”, бр. 135/04, 36/09, 36/09-др.закон, 72/09-др.закон, 43/11-одлука УС, 14/16, 78/18 и 95/18-др.закон), Закону о стратешкој процени утицаја на животну средину („Службени гласник РС”, бр. 135/04 и 88/10), Правилнику о елементима железничке инфраструктуре („Службени гласник РС”, бр. 10/14), Правилнику о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, бр. 32/19) и другим законима Републике Србије којима се дефинишу и одређују услови, начин и садржај израде планске, развојне и пројектне документације.

Основни разлог за израду и доношење Просторног плана је стварање услова за реализацију националних интереса у области саобраћајне инфраструктуре на принципима одрживог развоја. Подизање квалитета железничке инфраструктуре Е-70 и Е-85 у Коридору 10 утицаће на квалитет приступачности Републике Србије и остваривати позитивне ефекте на подизање нивоа њене територијалне конкурентности, а самим тим и на динамику будућег развоја.

Концепција планирања, коришћења и уређења простора дефинисаће се на начин којим се обезбеђује модернизација и реконструкција постојеће железничке пруге Београд – Ниш (двоколосечне деонице Велика Плана – Гилје, Параћин – Сталаћ и Ђунис – Трупале), на начин да се максимално задрже постојећи коридори са минимумом неопходног заузимања новог земљишта.

Просторни план је заснован на студијској, техничкој и другој документацији, резултатима досадашњих истраживања и важећим планским и развојним документима у Републици Србији. Саставни део Просторног плана чини и Извештај о стратешкој процени утицаја Просторног плана на животну средину.

Просторни план ће садржати елементе детаљне регулације за планиране девијације које одступају од постојеће трасе железничке пруге, чиме се ствара плански основ за директно спровођење издавањем локацијских услова, израду техничке документације, прибављање дозвола у складу са законом, односно стварање услова за изградњу планираних девијација.

## 1. ОПИС ГРАНИЦА ПЛАНСКОГ ДОКУМЕНТА

Одлуком о изради Просторног плана дата је прелиминарна граница обухвата Просторног плана, која треба да буде утврђена Нацртом Просторног плана. За потребе упућивања у процедуру раног јавног увида предлаже се обухват Просторног плана на деловима територија градова Јагодина и Крушевац, градске општине Ниш „Црвени крст” и општина Велика Плана, Лапово, Баточина, Ћуприја, Свилајнац, Параћин, Ћићевац, Варварин и Алексинац, и то (Табела 1):

- 1) на територији града Јагодина - катастарске општине (8): Багрдан (село), Милошево, Ланиште, Рибник, Буковче, Јагодина, Кончарево и Мајур;
- 2) на територији града Крушевца - катастарска општина (1): Ћунис;
- 3) на територији градске општине Ниш „Црвени крст” - катастарске општине (4): Суповац, Мезграја, Вртиште и Трупале;
- 4) на територији општине Велика Плана - катастарске општине (5): Велика Плана I, Велика Плана II, Старо Село, Ново Село и Марковац;
- 5) на територији општине Лапово - катастарска општина (1): Лапово;
- 6) на територији општине Баточина - катастарска општина (1): Брзан;
- 7) на територији општине Ћуприја - катастарска општина (1): Мијатовић;
- 8) на територији општине Свилајнац - катастарска општина (1): Војска;
- 9) на територији општине Параћин - катастарске општине (6): Параћин, Параћин град, Стрижа, Ратаре, Сикирица и Дреновац;
- 10) на територији општине Ћићевац - катастарске општине (5): Појате, Ћићевац, Ћићевац град, Лучина и Сталаћ;
- 11) на територији општине Варварин - катастарска општина (1): Варварин (село);
- 12) на територији општине Алексинац - катастарске општине (16): Витковац, Доњи Љубеш, Срезовац, Горњи Љубеш, Корман, Трњане, Доњи Адровац, Прфиловица, Житковац, Моравац, Нозрина, Лужане, Тешица, Банковац, Грејач и Велики Дреновац.

Оквирна граница Просторног плана дата је границама наведених катастарских општина.

Просторним планом биће обухваћени:

- 1) коридор железничке пруге Е-70 и Е-85 Београд - Ниш са три (3) деонице укупне дужине 110 km:
  - Велика Плана – Гиље, дужине 50 km,
  - Параћин – Сталаћ, дужине 21 km,
  - Ћунис – Ниш (Трупале), дужине 39 km,чија је ширина око 200 m (по 100 m обострано мерено од осе крајњег колосека) и обухвата пружни појас (непосредни појас заштите) и све елементе железничке инфраструктуре (грађевински објекти, путни прелази, прилази за путнике и робу, инсталације и постројења, зграде у функцији управљања железничком инфраструктуром) са заштитним појасевима; и
- 2) постојећи и планирани коридори других магистралних инфраструктурних система са трасом и заштитним појасима инфраструктурних система који су у обухвату планског подручја, и то: државни путеви, железничке пруге, гасоводи, далеководи и оптички каблови.

Просторним планом биће сагледана зона утицаја коридора железничке пруге – простор између коридора, то јест ширих појаса заштите појединих магистралних инфраструктурних система, који су у физичкој и функционалној вези са коридором железничке пруге (најближа насеља, туристички простори и сл.).

Део коридора за планиране девијације које одступају од постојеће трасе железничке пруге биће предмет регулационе разраде у инфраструктурном појасу – ужем појасу заштите у склопу Просторног плана:

- Девијација Велика Плана, од km 91+150 до km 93+700;
- Девијација Милошево од km 114+300 до km 119+600;
- Девијација Буковче – Ланиште од km 125+200 до km 132+000;
- Девијација Суповац од km 226+600 до km 229+200;
- као и друге мање девијације на основу техничке документације на нивоу Идејног решења и Идејног пројекта<sup>1</sup>.

Обухват регулационе разраде прецизније ће се одредити нацртом планског документа.

На преостале две деонице коридора железничке пруге Е-70 и Е-85 од Београда до Ниша (деоница Гиље – Ђуприја – Параћин дужине 10,2 km, која је реализована и деоница Сталаћ – Ђунис дужине 17,5 km, чија је реализација планирано да започне 2019. године<sup>2</sup>) плански основ за модернизацију и реконструкцију представљају донети плански документи:

- 1) План детаљне регулације за модернизацију и реконструкцију дела железничке пруге Београд – Ниш, деоница Гиље – Ђуприја – Параћин („Службени гласник општине Ђуприја”, број 03/07, и „Службени лист општине Параћин”, број 04/07);
- 2) Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора железничке пруге Сталаћ – Ђунис („Службени гласник РС”, број 32/17).

Укупна површина Просторног плана је око 690 km<sup>2</sup>. Шире подручје Просторног плана приказано је на графичком прилогу: Посебна намена простора. Коначна граница обухвата Просторног плана биће прецизније одређена нацртом планског документа.

Табела 1: Обухват подручја Просторног плана

Јединица локалне самоуправе (ЈЛС)	Површина обухваћеног дела територије ЈЛС, km <sup>2</sup>	Дужина деоница железничке пруге на територији ЈЛС, km
Велика Плана	128.00	14.70
Свилајнац	20.57	/
Лапово	54.87	8.45
Баточина	29.00	5.18
Јагодина-град	102.89	23.52
Ђуприја	10.15	3.67
Параћин	74.68	16.62
Варварин	18.53	/
Ћићевац	66.29	16.54
Крушевац-град	17.19	4.24
Алексинац	135.05	30.67
ГО Ниш-„Црвени Крст”	32.20	8.35
Укупно	689.42	131.94

<sup>1</sup> Израда Идејног решења и Идејног пројекта за реконструкцију 3 деонице (Велика Плана – Гиље, Параћин – Сталаћ и Ђунис –Трупале) са Студијом оправданости је у току, са роком завршетка у 2019. години (финансира се из ИПА фонда).

<sup>2</sup> Инфраструктура Железнице Србије а.д., 2018, Пројекти Инфраструктуре Железнице Србије

## **2. КРАЋИ ИЗВОД ИЗ ПЛАНСКИХ ДОКУМЕНАТА ВИШЕГ РЕДА**

### **2.1. Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10)**

Законом о Просторном плану Републике Србије за период од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 88/10; у даљем тексту: ППРС) утврђене су дугорочне основе организације, уређења, коришћења и заштите простора Републике Србије у циљу усаглашавања економског и социјалног развоја са природним, еколошким и културним потенцијалима и ограничењима на њеној територији.

У ППРС утврђена је концепција развоја свих саобраћајних инфраструктурних система, чији интегрални део је и мрежа магистралних железничких пруга. Основна концепција развоја саобраћаја Републику Србију дефинише као велики саобраћајни и транспортни центар, а унутар тога неколико већих урбаних центара као носиоце примарних функција. Према тој концепцији токови људи, добара и капитала ићи ће ка великим центрима, где се Београд појављује као европски МЕГА центар, а Ниш као центар међународног значаја (2020. године).

Развој железничке инфраструктуре планира се ревитализацијом, реконструкцијом, изградњом и модернизацијом (електрификација, савремена СС, ТК и друга опрема), са циљем да се при дефинисању реконструкција траса максимално задрже постојећи коридори. На основу планова развоја железничке мреже Европе, Међународне железничке уније (УИЦ), ратификованих међународних споразума (АГЦ, АГТЦ, СЕЕЦП и др.) и потребе развоја железничког саобраћаја, у стратешки приоритет сврстан је развој Коридора 10, магистралне „Е” пруге: Е 70 и Е 85 Београд – Ниш. Планирана је реконструкција, изградња и модернизација постојећих пруга на Коридору 10 у двоколосечне пруге високе перформансе за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и пројектоване брзине од 160 km/h, а где год је то могуће 220 km/h.

### **2.2. Уредба о утврђивању Програма имплементације Просторног плана Републике Србије за период од 2016. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 104/16)**

Уредбом о утврђивању Програма имплементације Просторног плана Републике Србије за период од 2016. до 2020. године („Службени гласник РС”, број 104/16) разрађени су стратешки приоритети утврђени Просторним планом Републике Србије за период од 2010. до 2020. године за реализацију у другој етапи његове имплементације до 2020. године.

У тематској области саобраћајна инфраструктура, подобласт железничка мрежа и објекти (Табела А-3) за магистралне „Е” пруге: Е-70 и Е-85 Београд – Ниш у Коридору 10 детаљно су разрађене: изградња нове двоколосечне деонице Гиле - Ћуприја - Параћин са мостом преко Велике Мораве, и реконструкција и изградња једноколосечне деонице за двоколосечну деоницу Сталаћ - Ђулис.

### **2.3. Уредбе о утврђивању регионалних просторних планова**

Изменама и допунама Регионалног просторног плана административног подручја града Београда („Службени лист града Београда”, број 38/11) није обухваћена ни једна од три деонице коридора железничке пруге Е-70 и Е-85 Београд - Ниш у обухвату овог Просторног плана.

Уредбом о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Подунавског и Браничевског управног округа („Службени гласник РС”, број 08/15) и Уредбом о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа („Службени гласник РС”, број 56/10) у развоју железничког саобраћаја у

приоритетна планска решења сврстана је реконструкција и модернизација међународне пруге Београд – Ниш у Коридору 10.

Уредбом о утврђивању Регионалног просторног плана за подручје Нишавског, Топличког и Пиротског управног округа („Службени гласник РС”, број 01/13) у развоју железничког саобраћаја у приоритетна планска решења сврстана је реконструкција и модернизација међународне пруге у Коридору 10, са детаљнијим одредницама за правце пруге на урбаном подручју и јужно од урбаног центра Ниш.

#### **2.4. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд - Ниш** („Службени гласник РС”, бр. 69/03 и 121/14)

Просторним планом подручја инфраструктурног коридора аутопута Е-75, деоница Београд-Ниш („Службени гласник РС”, бр. 69/03 и 121/14; у даљем тексту: ППП аутопута Београд - Ниш) утврђена су планска решења и пропозиције за магистрални инфраструктурни коридор са постојећим и планираним магистралним инфраструктурним системима и њиховим заштитним појасима – ауто-пут Е-75, железничка пруга, гасовод, оптички кабл, водопривредна инфраструктура и водоток Мораве (потенцијални пловни пут); и зона утицаја инфраструктурног коридора која обухвата простор и зоне ширине од 1 до 5 km од крајњег магистралног инфраструктурног система, који је у функционалној вези са коридором од Београда до Ниша.

У обухвату ППП аутопута Београд - Ниш предвиђена је: 1) реконструкција и модернизација постојеће и изградња нових (једно и двоколосечних) пруга са параметрима за саобраћај возова брзинама од 120-160 km/h, уз коришћење у највећој могућој мери постојећих коридора пруге; 2) уклапање техничких и других елемената пруге у европске захтеве и стандарде, као и задовољење потреба домаћег, у првом реду мешовитог саобраћаја; и 3) изградња нове посебне пруге за саобраћај возова брзинама већом од 160 km/h са елементима трасе за брзине преко 200 km/h.

У ППП аутопута Београд - Ниш предвиђено је задржавање постојећег коридора и реконструкција двоколосечне пруге на деоницама између железничких станица Велика Плана и Ћићевац и од Ђуниса до Ниша, док је између Ћићевца и Ђуниса планирана изградња новог дела двоколосечне пруге у дужини од око 19 km, делом у тунелима. Предвиђена је и изградња, реконструкција и модернизација нових пружних веза магистралне пруге са другим железничким правцима.

На основу расположивих истраживања, није било могуће у ППП аутопута Београд - Ниш утврдити планско решење нити резервисати простор за коридор нове посебне аутономне пруге за саобраћај возова брзинама преко 200 km/h.

#### **2.5. Уредба о утврђивању Просторног плана подручја посебне намене магистралног гасовода граница Бугарске – граница Мађарске** („Службени гласник РС”, бр. 119/12, 98/13 и 52/18)

У току је усвајање Измена и допуна Просторног плана подручја посебне намене магистралног гасовода граница Бугарске – граница Мађарске. Обухват тог планског документа преклапа се са овим Просторним планом само на територији катастарске општине Марковац у општини Велика Плана. Положај коридора планираног магистралног гасовода и постојеће железничке пруге Београд – Ниш у потпуности је раздвојен и удаљен на безбедно растојање.

## **2.6. Одлука о Националном програму јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године** („Службени гласник РС”, број 53/17)

Националним програмом јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године („Службени гласник РС”, број 53/17; у даљем тексту: Национални програм) магистралне пруге подељене су по значају на магистралне пруге на Коридору 10 кроз Републику Србију и на остале магистралне пруге.

Планирано је да магистралне пруге на Коридору 10 кроз Републику Србију имају следеће техничко–технолошке перформансе:

1) товарни профил GC, с тим да је могуће да се задржи постојећи товарни профил GB до реконструкције пруге;

2) осовинско оптерећење 22,5 тона/осовини, с тим да се на овим пругама при модернизацији уграђују колосечни елементи грађевинске инфраструктуре који омогућавају будућу примену оптерећења од 25 тона/осовини за робни саобраћај;

3) брзина на прузи до 160 km/h, а где је то инвестиционо оправдано 200 km/h;

4) дужина возова 600 m, с тим да се на сваких око 25 km пруге планира службено место са колосецима дужине 750 m за потребе саобраћаја возова комбинованог и интермодалног транспорта.

Полазећи од дефинисаних техничко-технолошких перформанси, Националним програмом предвиђено је да све магистралне пруге на Коридору 10 имају следећу железничку инфраструктуру:

1) два пружна колосека, изузетно у прелазном периоду допуштено је да се врши реконструкција у циљу обнове постојеће једноколосечне железничке инфраструктуре са перформансама и параметрима које допушта геометрија постојеће трасе пруге;

2) колосеке са уграђеним шинама и скретницама типа UIC-60 на бетонским праговима са еластичним причврслним прибором. Изузетно у прелазном периоду, до постизања циљних перформанси пруге, допуштено је да се врши реконструкција делова пруга ради обнове пружних и станичних колосека са новим шинама и скретницама типа UIC-49 које такође омогућавају оптерећење 22,5 тона/осовини, али и брзине возова до 120 km/h, што је у прелазном периоду оправдано и прихватљиво;

3) нова електронска сигнално-сигурносна постројења, која су компатибилна са европским системом електронске контроле железничког саобраћаја ETCS и омогућавају укључивање у електронску телекоманду саобраћаја. Изузетно у прелазном периоду, до уградње нових и постизања циљних перформанси пруге, допуштено је да се врши реконструкција делова инфраструктуре у циљу обнове постојећих сигналних постројења за поуздан и безбедан саобраћај;

4) железнички оптички и електронски телекомуникациони системи, са железничком мобилном телефонијом GSM-R која би заједно са ETCS омогућила примену европског система за управљање железничког саобраћаја ERTMS;

5) стабилна постројења електричне вуче (СПЕВ) за пројектовану брзину саобраћаја возова, системом базираном на унапређењу енергетске ефикасности. Изузетно у прелазном периоду, до уградње нових и постизања циљних перформанси пруге допуштено је да се врши реконструкција делова пружне инфраструктуре у циљу обнове постојећих СПЕВ за поуздан и безбедан саобраћај.

Националним програмом дат је преглед пројеката у различитим фазама реализације за магистралну пругу Београд – Ниш (од Велике Планае до Трупала) у Коридору 10:

- завршен пројекат – реализована реконструкција и модернизација двоколосечне деонице Гиле – Ђуприја – Параћин (10,5 km);

- нису обезбеђена финансијска средства за реализацију пројекта – припрема се техничка документација за пројекат реконструкције и модернизације постојећег колосека и изградњу другог колосека деонице Сталаћ – Ђунис (17,5 km);

- идентификован пројекат – није урађена техничка документација и нису обезбеђена средства за пројекат реконструкције железничке пруге Велика Плана – Сталаћ (74 km), планиран је почетак реализације за 2020/2021. годину.

### **3. ОПИС ПОСТОЈЕЋЕГ СТАЊА И НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА И ОСНОВНИХ ОГРАНИЧЕЊА**

#### **3.1. Постојећа намена простора**

Дужина пруге Београд – Ниш износи 244 km. Изграђена је као једноколосечна пруга у пуштена у саобраћај 1884. године. Она представља саставни део европске железничке мреже (Коридор 10) и од највишег је значаја за домаћи и међународни саобраћај у Србији. Пруга је електрифицирана.

У делу пруге од Велике Плана до Ниша, након њене изградње, постепено је дограђиван други колосек. У овом тренутку само је деоница Сталаћ-Ђунис једноколосечна, али је за ову деоницу идејни пројекат завршен 2016. године којим је предвиђена двоколосечна пруга за брзине до 160 km/h. Реконструкција деонице Гиље - Параћин завршена је 2016. године, тако да је ова деоница у потпуности изграђена као двоколосечна пруга са геометријским елементима за брзину до 160 km/h. Деонице пруге које су обухваћене овим Просторним планом су: Велика Плана – Гиље, Параћин – Сталаћ и Ђунис – Ниш (Трупале). Све три деонице представљају двоколосечне пруге које су електрифициране.

На овим деоницама тренутне брзине возова крећу се у распонима: на деоници Велика Плана - Гиље 30-100 km/h (проузроковано лошим стањем доњег и горњег строја пруге); на деонци Параћин - Сталаћица 70-100 km/h на левом колосеку и 20-100 km/h на десном колосеку (проузроковано лошим стањем доњег и горњег строја пруге); и на деоници Ђунис - Трупале 100km/h.

Путну мрежу на подручју Просторног плана чине следећи државни путеви: државни путеви IA реда бр. 1; IB реда бр. 23; IB реда бр. 24; IB реда бр. 27; PA реда бр. 158; PA реда бр. 184; PA реда бр. 187; PA реда бр. 189; PA реда бр. 190; PA реда бр. 215; PA реда бр. 216; PA реда бр. 217 и ПБ реда бр. 383. На једном делу подручја Просторног плана налази се и траса планираног ауто-пута Појате - Прељина. Стање повезаности подручја Просторног плана са окружењем преко постојеће мреже путева је задовољавајуће.

Пруга Велика Плана - Ниш својом трасом на појединим деловима сече постојеће локалне асфалтиране путеве, улице у насељима и неасфалтиране туцаничке коловозе, чиме се локалном становништву онемогућава кретање са негативним ефектима на губитак времена и енергије, одвијање привредних и других свакодневних активности, и на квалитет њиховог живота. С друге стране, на појединим деловима, пруга се превише приближава локалним путевима, те из тог разлога постоји потреба за измештањем појединих деоница постојећих локалних путева.

Подручје Просторног плана обухвата педесет насеља на територији два града и десет општина (од тог једна има статус градске општине), и то: Багрдан село, Милошево, Ланиште, Рибник, Буковче, Јагодина, Кончарево и Мајур у граду Јагодина; Ђунис у граду Крушевцу; насеља Суповац, Мезграја, Вртиште и Трупале у градској општини „Црвени Крст” у граду Нишу; Велика Плана I, Велика Плана II, Старо Село, Ново Село и Марковац у општини Велика Плана; Лапово у општини Лапово; Брзан у општини Баточина; Мијатовац у општини Ђуприја; Војска у општини Свилајнац; Параћин, Параћин град, Стрижа, Ратаре, Сикирица и Дреновац у општини Параћин; Појате, Ћићевац, Ћићевац град, Лучина и Сталаћ у општини Ћићевац; Варварин село у општини Варварин; Витковац, Доњи Љубеш, Срезовац, Горњи Љубеш, Корман, Трњане, Доњи Адровац, Прџиловица, Житковац, Моравац, Нозрина, Лужане, Тешица, Банковац, Грејач и Велики Дреновац у општини Алексинац. У урбана насеља се сврстава пет насеља (Велика Плана, Лапово, Јагодина, Параћин и Ћићевац), док су



осталих 45 рурална насеља. Према последњем Попису на подручју Плана живело је око 140 хиљада становника.

Коридор железничке пруге се на два места укршта са подземним извориштима у алувиону Велике Мораве у склопу Моравско-млавског регионалног система за снабдевање насеља водом. Траса пруге укршта се или иде паралелно са хидролошки мањим и већим водотоцима у сливу Велике Мораве. Од значајнијих водотока издвајају се: Велика Морава, Лепеница, Лугомир, Белица, Црница, Јовановачка река и Јужна Морава. Водотоци представљају уједно и реципијенте за атмосферске воде сакупљене системом за одводњавање железничке пруге.

На подручју Просторног плана нема заштићених подручја са природним вредностима. Обухваћено је једно непокретно културно добро од изузетног значаја (Црква Покајница, Старо Село, општина Велика Плана) и једно непокретно културно добро од великог значаја (Шанчеви из I светског рата, Параћин).

### **3.2. Начин коришћења простора**

На подручју Просторног плана доминира пољопривредно земљиште са око 71% површина, затим шуме, шумско земљиште и други вегетацијом обрасти терени са око 18%, док насеља и други антропогени терени у функцији насеља и инфраструктуре заузимају око 9% површина (Према подацима из CORINE базе података о коришћењу земљишта у 2012. години; <http://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover/>).

Основна ограничења у простору представљају укрштаји са постојећом саобраћајном инфраструктуром. На урбаном подручју се то односи на комплексан проблем уклапања технолошки захтевног облика железничког саобраћаја у постојећу саобраћајну матрицу и у плански дефинисана решења друмског саобраћаја, док се на руралном подручју односи на укрштаје са атарским путевима. Ограничења се, такође односе и на укрштаје са осталим инфраструктурним системима и могуће утицаје на намене и садржаје у непосредном окружењу пруге.

Засебну врсту ограничавајућих фактора представља утицај ове посебне намене, као затвореног система, на биодиверзитет и еколошке коридоре, кроз потенцијалне негативне утицаје и могућности угрожавања животне средине.

## **4. ОПШТИ ЦИЉЕВИ ИЗРАДЕ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА**

Модернизација и реконструкција железничке инфраструктуре у Коридору 10 од Београда до Ниша директно ће допринети квалитету приступачности, нивоу конкурентности и динамичнијем развоју Републике Србије и њених региона.

На подручју Просторног плана или у непосредном окружењу налазе се два најзначајнија урбана центра и саобраћајна чворишта у Републици Србији – Београд као европски МЕГА центар и Ниш као центар међународног значаја. Обухваћени су и други урбани центри, међу којима се издваја трограђе, то јест тројни центар Јагодина – Ђуприја – Параћин који има функцију центра државног значаја, док се сви остали сврставају у мање урбане центре локалног значаја који гравитирају Београду, Крагујевцу, Крушевцу и Нишу. Функције и значај центара у развојној осовини првог ранга дуж Коридора 10 условљене су оствареним квалитетом саобраћајне инфраструктуре у Коридору 10 и њене повезаности са окружењем. Реконструкцијом и модернизацијом железничке пруге Београд – Ниш и елемената железничке инфраструктуре, као и модернизацијом, реконструкцијом и изградњом железничких станица у урбаним центрима оствариће се нови квалитет саобраћајних функција и услови за равномернију расподелу између путног и железничког саобраћаја у Коридору 10. Већи позитивни ефекти на непосредно и шире окружење оствариће се јачањем саобраћајних, привредних и других функција урбаних центара у његовом окружењу, а тиме

омогућити смањене територијалних развојних диспаритета и остваривање циљева Просторног плана Републике Србије и укупне стратегије развоја Србије.

Основни циљеви дугорочног развоја, коришћења и уређења подручја Просторног плана су:

- 1) обезбеђење просторних услова за модернизацију и реконструкцију железничке пруге Београд – Ниш за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и за брзине до 160 km/h на дужини од 110 km (на деоницама: Велика Плана – Гиље, Параћин – Сталаћ и Ђунис – Трупале);
- 2) достизање нивоа железничке инфраструктуре који је упоредив и компатибилан са нивоом у државама чланицама Европске уније ради уједначавања карактеристика транспортне инфраструктуре и токова;
- 3) обезбеђење услова за заштиту и развој урбаних и сеоских насеља у коридору железничке пруге;
- 4) обезбеђење услова за уклапање и функционисање других саобраћајних и инфраструктурних система у инфраструктурном коридору железничке пруге, укључујући и њихово евентуално измештање.

Општи циљ израде Просторног плана је формирање планског основа за спровођење активности на реализацији пројекта модернизације и реконструкције железничке пруге Београд – Ниш (деонице Велика Плана - Гиље, Параћин - Сталаћ и Ђунис - Ниш / Трупале) у складу са Европским споразумом о главним међународним железничким пругама (АГЦ), Европским споразумом о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (АГТЦ), Споразумом о успостављању железничке мреже високе перформансе у Југоисточној Европи (СЕЕЦП) и Европским техничким спецификацијама интероперабилности (ТСИ).

Применом и имплементацијом планских решења, омогућиће се одговарајуће и квалитетно остваривање посебне намене, уз поштовање концепта одрживог развоја и усаглашавања са постојећим и планираним наменама и функцијама у окружењу.

Основни циљеви и задаци у изради Просторног плана су:

- заштита простора за модернизацију и функционисање деоница постојеће железничке пруге и елемената железничке инфраструктуре који се задржавају;
- резервисање простора за реализацију девијација железничке пруге које одступају од постојеће трасе;
- утврђивање услова и мера за заштиту и рационално коришћење простора у ужем и ширем појасу заштите и зони утицаја коридора;
- ублажавања развојних, физичких (просторних) и еколошких конфликта између железничке пруге (коридора) и непосредног окружења;
- дефинисање односа са осталим наменама и инфраструктурним системима у ширем појасу заштите и зони утицаја железничке пруге, како би се остварио усклађен и одржив просторни, привредни и социјални развој окружења;
- усклађивање положаја девијација железничке пруге и осталих постојећих и планираних инфраструктурних система у коридору (путне, водoprивреде, електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре) и њихових заштитних појасева;
- одређивање оптималних локација денивелисаних укрштања трасе железничке пруге са мрежом државних и општинских путева, као и са еколошким коридорима у окружењу коридора;
- утврђивање локација за нове железничке станице и обезбеђење услова за безбедан и конфоран приступ путника и терета у свим железничким станицама, њихову добру повезаност са другим видовима саобраћаја и омогућавање повећања квалитета доступности и повезаности насеља и активности у ширем појасу заштите и зони утицаја коридора;

- смањење негативних утицаја железничке пруге на животну средину у ширем појасу заштите и зони утицаја коридора, у првом реду утицаја девијација железничке пруге на природне ресурсе (изворишта водоснабдевања, пољопривредно и шумско земљиште) и наслеђе;
- обезбеђење заштите од буке на деловима коридора који пролазе поред/кроз насеља;
- утврђивање смерница и основа за измену и допуну важећих и израду нових просторних и урбанистичких планских документа, као и даљу разраду на нивоу техничке документације; и
- регулациона разрада планских решења и утврђивање смерница Просторног плана за директно спровођење, на основу којих се могу издати локацијски услови за девијације и објекте који одступају од постојеће трасе железничке пруге, а за које је урађена техничка документација на нивоу идејног решења.

## 5. ПЛАНИРАНА ПРЕТЕЖНА НАМЕНА ПОВРШИНА

### 5.1. Концепција техничког решења

Међународни значај пруге Београд-Ниш Е-70 и Е-85 (Коридор 10), која представља део традиционалног железничког транзитног коридора за везу Западне и Централне Европе са Грчком, Турском и Блиским Истоком, потврђен је Паневропским приоритетним коридорима и Споразумима (АГЦ, АГТЦ, СЕЕЦП). Стање пруге није у складу са значајем овог саобраћајног правца и не одговара нивоу услуге које захтевају корисници, тако да пруга није конкурентна друмском саобраћају.

Основна концепција модернизације и реконструкције железничке пруге Београд - Ниш је да се на целој дужини формира савремена двоколосечна пруга за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и брзину до 160 km/h. Модернизована пруга треба да омогући комерцијалну брзину од 130 km/h најбржих путничких возова, висок ниво безбедности, капацитета и комфора у превозу путника и робе, што ће значајно допринети конкурентској способности железнице у односу на друге видове транспорта, омогућити рационалну прераспodelу саобраћаја и повећати ниво еколошке заштите у коридору и зони његовог утицаја.

Технички параметри за модернизацију и реконструкцију деоница пруге Велика Плана – Гиље, Параћин – Сталаћ и Ђунис – Ниш (Трупале) који су усвојени Идејним решењем<sup>3</sup> приказани су у Табели 2.

Табла 2: Технички параметри за модернизацију и реконструкцију железничке пруге Београд - Ниш

1	Пројектна брзина: - путничких возова - теретних возова	до 160km/h 100km/h
2	Слободни профил	UIC GC
3	Допуштена маса по осовини	22.5t
4	Допуштена маса по дужном метру	8t
5	Нормални полупречник хоризонталне кривине са прелазним кривинама: V=160km/h V=120km/h	R=2000m, L=140m R=1000m, L=120m
6	Минимални полупречник хоризонталне кривине са	

<sup>3</sup> Нацрт Идејног решења реконструкције и модернизације двоколосечне железничке пруге Велика Плана - Ниш (Трупале), јули 2019, ЕУ ППФ8

	прелазним кривинама: V=160km/h V=120km/h	R=1500m, L=180m R=700m, L=180m
7	Полупречник хоризонталне кривине без прелазних кривина: V=160km/h V=120km/h	R <sub>мин</sub> =12800m, R <sub>макс</sub> =30000m R <sub>мин</sub> =7200m, R <sub>макс</sub> =30000m
8	Нормално надвишење спољне шине у кривини: V=160km/h V=120km/h	h=85mm h=100mm
9	Максимално надвишење спољне шине у кривини: V=160km/h V=120km/h	h=110mm h=150mm
10	Надвишење спољне шине поред перона: максимално изузетно	h=60mm h=100mm
11	Дужина међуправе и чисте кружне кривине (0.4V): V=160km/h V=120km/h	L=64m L=48m
12	Максимални нагиб нивелете	12.5‰
13	Максимални нагиб нивелете у станицама	1‰
14	Нормална вредност радијуса вертикалне кривине (0.4V <sup>2</sup> ): V=160km/h V=120km/h	R <sub>v</sub> =10000m R <sub>v</sub> =5500m
15	Гранична вредност радијуса вертикалне кривине (0.35V <sup>2</sup> ): V=160km/h V=120km/h	R <sub>v</sub> =8960m R <sub>v</sub> =5040m
16	Заобљење промене подужног нагиба при: V=160km/h V=120km/h	$\Delta i \geq 1‰$ $\Delta i \geq 2‰$
17	Размак колосека на отвореној прузи	4.50m
18	Размак пролазних колосека у станицама	4.75m
19	Размак пролазних и претицајних колосека	мин. 4.75m
20	Размак осе колосека од ивице перона	1.70m
21	Висина перона изнад ГИШ-е	55cm
22	Дужина перона - у главним станицама - у осталим станицама	400m 220m
23	Дужина колосека за претицање теретних возова	750m (650m)
24	Ширина планума отворене пруге	4.00+4.50+4.00=12.50m

Концепција техничког решења трасе железничке пруге и станица по деоницама је следећа:

#### 1. Деоница Велика Плана – Гиље, дужине 50 km

Деоница почиње пре улазне скретнице станице Велика Плана km 89+856.14 а завршава се испред стајалишта Гиље km 139+766.76. Траса је испред стајалишта Гиље уклопљена у реконструисану деоницу Гиље - Параћин.

Траса се на највећој дужини налази у оквиру трасе постојеће пруге на неопходном растојању које омогућава одвијање саобраћаја у току изградње, изградњу квалитетног доњег строја и реконструкцију станица, уз минимум неопходног заузимања новог земљишта.

Пројектна брзина на прузи је 160 km/h осим у станици Велика Плана и чвору Лапово, где је пројектна брзина 120 km/h. Хоризонтална кривина испред станице Лапово

пројектована је за брзину од 100 km/h јер није било могуће уклопити кривину са параметрима за већу брзину а да се притом не поремети излазно грло ранжирне станице.

Траса пруге напушта постојећу трасу и води се у новом коридору на 3 деонице:

1.1. Девијација Велика Плана од km 91+150 до km 93+700

После станице Велика Плана траса излази из постојећег коридора на дужини од 2,55 km, јер параметри хоризонталних кривина на том делу нису испуњавали вредности за брзину 160 km/h. Овим решењем је предвиђено рушење око десет (10) приватних објеката. Највећа удаљеност нове од старе трасе је 300 m.

1.2. Девијација Милошево од km 114+300 до km 119+600

На подручју насеља Милошево траса напушта постојећи коридор и пружа се периферијом насеља, уз ауто-пут. Дужина девијације је око 5,3 km. Траса за 160 km/h дужа је од постојеће трасе на овом делу за око 100 m.

1.3. Девијација Буково - Ланиште од km 125+200 до km 132+000

На подручју стајалишта Буковче и Ланиште предвиђена је девијација постојеће трасе за брзину 160 km/h на дужини од 6,5 km. Највећа удаљеност нове од старе трасе је око 1,0 km. Предност ове трасе је повољнији положај у односу на насељена места јер се измешта ван насеља.

Осим ове три девијације, предвиђене су и мање девијације на местима где постојеће хоризонталне кривине нису испуњавале вредности радијуса за брзину 160 km/h.

На деоници пруге Велика Плана - Гиље постоји: пет станица (Велика Плана, Марковац, Лапово, Багрдан и Јагодина) и седам стајалишта (Старо Село, Ново Село, Лапово Варош, Брзан, Милошево, Ланиште и Буковче).

Предвиђено је да се све станице реконструишу и модернизују у складу са потребама одвијања путничког и теретног саобраћаја на двоколосечној прузи и локалним потребама насеља у којима се налазе (Табела 3). Претицање најдужих теретних возова дужине 750 m могуће је у станицама Велика Плана, Лапово, Марковац и Јагодина.

Табела 3: Преглед планиране реконструкције и модернизације станица на деоници Велика Плана - Гиље

Станица	Стационажа станице	Стационажа улазне скретнице	Стационажа излазне скретнице	Корисна дужина главних пролазних колосека (m)	Корисна дужина претицајних колосека (m)	Дужина перона (m)
Велика Плана	90+438	89+872	91+410	850, 950	770, 750	400
Марковац	100+217	99+639	101+031	950, 950	750, 750	220
Лапово	109+501	108+455	110+592	870, 870	750, 800	400
Багрдан	120+269	119+701	120+715	700, 750	700, 700	220
Јагодина	134+931	134+265	106+923	950, 950	750, 800	400

Постојећа стајалишта се због малог броја путника укидају, осим три стајалишта: Старо Село, Лапово Варош и Брзан.

2. Деоница Параћин – Сталаћ, дужине 21 km

Деоница почиње пре улазне скретнице станице Параћин km 154+000, а завршава се испред станице Сталаћ km 174+182.35. Траса је испред Станице Параћин уклопљена у реконструисану деоницу Гиље - Параћин, а испред станице Сталаћ је уклопљена у постојеће стање. Траса се на највећој дужини налази у оквиру трасе постојеће пруге на неопходном растојању које омогућава одвијање саобраћаја у току изградње, изградњу квалитетног доњег строја и реконструкцију станица, уз минимум неопходног заузимања новог земљишта.

Пројектна брзина на прузи износи 160 km/h.

Траса пруге одступа од постојеће трасе на деловима где се повећавају радијуси кривина. Минимални радијус пројектованих хоризонталних кривина износи 1500 m, због урбанистичких ограничења у станици Ћићевац. На деоници су пројектоване још 2 кривине радијуса 2000 m и 1 кривина радијуса 3000 m. Предвиђене су три девијације:

2.1. Девијација од km 157+101.73 до km 157+992.97

После станице Параћин траса излази из постојећег коридора на дужини од 0,89 km, јер параметри хоризонталних кривина на том делу нису испуњавали вредности за брзину 160 km/h. Овим решењем је предвиђено рушење 1 приватног објекта. Највећа удаљеност нове од старе трасе је 20 m.

2.2. Девијација Ћићевац од km 171+057.31 до km 171+743.77

На подручју станице Ћићевац потребно је проширити постојећи коридор у зони станице у дужини од 0,69 km, ради пројектованог минималног радијуса кривине од 1500 m, будући да постојећи радијус кривина не испуњава услове за брзину од 160 km/h. За новопроектвану станицу је потребно рушење 4 приватна објекта.

2.3. Девијација од km 172+383.40 до km 173+412.86

После станице Ћићевац траса излази из постојећег коридора на дужини од 0,3 km, због повећања радијуса кривине на 2000 m. Највећа удаљеност нове од старе трасе је око 30 m.

Осим ових девијација постоји и 1 мања девијација на месту повећања радијуса хоризонталне кривине на 3000 m.

На деоници пруге Параћин - Сталаћ постоје: две станице (Параћин и Ћићевац) и три стајалишта (Сикирица-Ратаре, Дреновац и Лучине).

Предвиђено је да се све станице реконструишу и модернизују у складу са потребама одвијања путничког и теретног саобраћаја на двоколосечној прузи и локалним потребама насеља у којима се налазе. Претицање најдужих теретних возова дужине 750 m могуће је и у станици Параћин и у станици Ћићевац.

Табела 4: Преглед планиране реконструкције и модернизације станица на деоници Параћин - Сталаћ

Станица	Стационажа станице	Стационажа улазне скретнице	Стационажа излазне скретнице	Корисна дужина главних пролазних колосека (m)	Корисна дужина претицајних колосека (m)	Дужина перона (m)
Параћин	155+125	89+872	155+560.31	950	800 (390)	220
Ћићевац	171+590	170+892.83	171+873.19	850	850	220

Постојеће стајалиште Сикирица-Ратаре се задржава, док се стајалишта Дреновац и Лучине укидају.

3. Деоница Ђунис – Ниш (Трупале), дужине 39 km

Деоница почиње од везе реконструисане станице Ђунис на постојећу пругу на стационажи km 196+886.61, а завршава се иза станице Трупале на стационажи km 235+100.

Траса пруге до новог моста иде десном страном долине Јужне Мораве. Траса се на највећој дужини налази у оквиру трасе постојеће пруге на неопходном растојању које омогућава одвијање саобраћаја у току изградње, изградњу квалитетног доњег строја и реконструкцију станица, уз минимум неопходног заузимања новог земљишта.

Пројектна брзина на прузи је 160 km/h осим дела станице Алексинац, која је задржана на постојећој локацији, где је пројектна брзина 120 km/h.

Траса пруге напушта постојећу трасу и води се у новом коридору на 2 деонице:

3.1. Девијација Суповац од km 226+600 до km 229+200

Девијација је предвиђена у зони новог моста преко Јужне Мораве (дужина моста око 170 m) на дужини од 2,6 km.

3.2. Девијација Доњи Љубеш од km 200+300 до km 202+700

Девијација је предвиђена у зони постојећег стајалишта Доњи Љубеш на дужини од 2,4 km, због повећања радијуса кривина и због конфигурације терена на том делу.

На деоници пруге Ђунис-Трупале постоји: пет станица (Корман, Адровац, Алексинац, Грејач и Трупале) и десет стајалишта (Витковац, Доњи Љубеш, Горњи Љубеш, Трњани, Нозрина, Лужане, Тешица, Суповац, Мезграја и Вртиште)

Предвиђено је да се станице реконструишу и модернизују у складу са потребама одвијања путничког и теретног саобраћаја на двоколосечној прузи и локалним потребама насеља у којима се налазе, изузев станице Корман која се укида и претвара у стајалиште на отвореној прузи (Табела 5). На постојећим локацијама реконструишу се станице Адровац и Алексинац, док су улазна грла станица Грејач и Трупале измештена због потребе за већим корисним дужинама колосека и геометријским параметрима трасе за брзину 160 km/h. Претицање најдужих теретних возова дужине 750 m могуће је у станицама Адровац, Грејач и Трупале.

Табела 5: Преглед планиране реконструкције и модернизације станица на деоници Ђунис - Трупале

Станица	Стационажа станице	Стационажа улазне скретнице	Стационажа излазне скретнице	Корисна дужина главних пролазних колосека (m)	Корисна дужина претицајних колосека (m)	Дужина перона (m)
Адровац	210+300	209+632	211+066	750, 750	580, 697	
Алексинац	214+120	213+761	215+287	625, 651	470, 504	220
Грејач	224+250	223+373	224+837	851, 852	690, 700	220
Трупале	234+030	233+092	234+568	866, 851	720, 676	220

Постојећа стајалишта се због малог броја путника укидају, осим стајалишта Нозрина и Тешица која се реконструишу.

## 5.2. Концепција планиране намене површина и режима коришћења простора у обухвату Просторног плана

Концепција планирања, коришћења и уређења простора дефинисаће се на начин којим се обезбеђује модернизација и реконструкција постојеће железничке пруге Београд – Ниш (двоколосечне деонице Велика Плана – Гиле, Параћин – Сталаћ и Ђунис – Трупале), на начин да се максимално задрже постојећи коридори у којима су формиране просторне целине и садржаји, са минимумом неопходног заузимања новог земљишта.

Дужина обухваћених деоница трасе железничке пруге износи око 110 km. Планирана модернизација и реконструкција железничке пруге биће највећим делом у оквиру железничког земљишта, уз већ постојећу пругу и самим тим постоји резервисан простор за одвијање овог облика саобраћаја.

Процењено је да ће ново заузимање земљишта за девијације на железничкој прузи (укупне дужине 20,96 km) износити око 1,0 km<sup>2</sup>. Највећим делом заузимаће пољопривредно земљиште, а мањим делом постојеће грађевинско подручје насеља.

За потребе модернизације и реконструкције железничке пруге Београд – Ниш предвиђено је успостављање коридора дуж трасе пруге укупне ширине око 200 m (по 100 m обострано мерено од осе крајњег колосека).

Коридор железничке пруге формирају следеће зоне/појаси под посебним режимом коришћења и уређења, и то:

- 1) непосредни појас заштите – пружни појас са обе стране пруге којим се трајно заузима земљишта за потребе његове изградње и функционисања ширине 8 m од осе крајњег колосека, у насељеном месту 6 m, земљиште испод пруге и ваздушни простор у висини од 14 m. Пружни појас обухвата и земљишни простор службених места (станице, укрснице, стајалишта, распутнице и сл.) који обухвата све техничко-технолошке објекте, инсталације и приступно-пожарни пут до најближег јавног пута;
- 2) ужи појас заштите – инфраструктурни појас са обе стране пруге ширине од 25 m од осе крајњег колосека, који функционално служи за употребу, одржавање и технолошки развој капацитета инфраструктуре;
- 3) шири појас заштите – земљишни појас са обе стране пруге ширине од 50 m од осе крајњег колосека у коме је ограничена изградња објеката; и
- 4) појас контролисане изградње – заштитини пружни појас са обе стране пруге у ширини од 100 m од осе крајњих колосека.

У непосредном и ужем појасу заштите успоставља се трајна обавеза прибављања услова/сагласности од стране управљача железничке инфраструктуре код планирања, пројектовања и извођења других грађевинских и земљаних радова и пренамене површина.

Ширина појаса заштите осталих инфраструктурних система биће сагледана Нацртом Просторног плана.

Основна правила коришћења простора у зонама/појасевима под посебним режимом коришћења и уређења коридора железничке пруге одређена су на следећи начин:

- у непосредном појасу заштите (пружни појас) – успоставља се режим строго контролисаног коришћења простора, којим се не дозвољава изградња нових и реконструкција постојећих објеката, изузев оних које су у функцији железничке инфраструктуре, а простор ван насеља се у непосредном појасу заштите може користити као шумско и пољопривредно земљиште;
- у ужем појасу заштите (инфраструктурни појас) – забрањена је изградња објеката који нису у функцији одвијања железничког саобраћаја, осим у изузетним случајевима уз сагласност управљача железничке инфраструктуре;
- у непосредном и ужем појасу заштите – могу се постављати надземни и подземни електроенергетски водови, телеграфске и телефонске ваздушне линије и водови, канализације и цевоводи и други слични водови и постројења уз сагласност управљача железничке инфраструктуре;
- у ширем појасу заштите – забрањена је изградња објеката што су рудници, каменоломи у којима се користе експлозивна средства, индустрија хемијских и експлозивних производа, постројења и други слични објекти;
- у појасу контролисане изградње (заштитини пружни појас) – успоставља се режим контролисаног коришћења простора, којим се дозвољава развој постојећих и нових активности које нису у колизији са функционалним и техничким захтевима постојећих и планираних магистралних инфраструктурних система и који не захтевају посебне мере заштите од буке.

Режим коришћења простора из претходног става ближе ће се утврдити Нацртом просторног плана за део обухвата подручја посебне намене са елементима детаљне разраде.



## 6. ОЧЕКИВАНИ ЕФЕКТИ ПЛАНИРАЊА У ПОГЛЕДУ УНАПРЕЂЕЊА НАЧИНА КОРИШЋЕЊА ПРОСТОРА

Основни очекивани ефекти су да се овим планским основом омогући:

- реализација активности на модернизацији и реконструкцији железничке пруге Београд - Ниш за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и брзину до 160 km/h;
- остваривање високог нивоа безбедности, капацитета и комфора у превозу путника и робе;
- повећање конкурентске способности железнице у односу на друге видове транспорта;
- рационална прерасподела саобраћаја и повећање ниво еколошке заштите и енергетске ефикасности саобраћаја;
- успостављање одговарајућих режима коришћења простора у коридору железничке пруге којима се доприноси минимизирању конфликта у коришћењу и уређењу простора, могућих последица акцидента у железничком саобраћају и негативних утицаја на окружење;
- плански развој других инфраструктурних система у условима контролисаног коришћења простора у коридору железничке пруге;
- мониторинг и превенција могућег утицаја железничке пруге на животну средину, то јест на квалитет живота локалног становништва, биодиверзитет, природне ресурсе и заштићена природна и непокретна културна добра у коридору и зони његовог утицаја.

Регулационом разрадом планских решења Просторног плана створиће се одговарајући плански основ за директно спровођење, чиме ће се омогућити остваривање јавног интереса, експропријација земљишта, формирање одговарајућих парцела и прибављање одговарајућих дозвола у складу са законом, што представља један од предуслова даљих активности у реализацији пројекта модернизације и реконструкције железничке пруге у овом коридору и омогућава прецизније дефинисање динамике реализације тих активности, као и утврђивање приоритета у реализацији пројекта и мера за имплементацију техничко-планских решења.

У Београду, августа 2019. године

Обрађивачи Просторног плана:

Институт за архитектуру и урбанизам Србије  
Директор  
др Саша Милијић, научни саветник  
(Заступник групе обрађивача)

ЈП „Завод за урбанизам Ниш”  
Директор  
др Мирољуб Станковић, дипл. инж. арх.