

Др **Наташа Даниловић Христић**, дипл. инж. арх., виши научни сарадник
Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд, Србија
natasadh@iaus.ac.rs

Др **Небојша Стефановић**, дипл. просторни планер, виши научни сарадник
Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд, Србија
nebojsa@iaus.ac.rs

Маја Христов, дипл. инж. арх., стручни сарадник
Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд, Србија
maja.hristov@iaus.ac.rs

ИЗРАДА ПЛАНСКЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ ЗА ИНФРАСТРУКТУРНЕ КОРИДОРЕ И ДРУГЕ ВЕЛИКЕ ПРОЈЕКТЕ ОД ИНТЕРЕСА ЗА ДРЖАВУ И ОДНОС ПРЕМА НАСЛЕЂУ

Апстракт

Реална потреба за инфраструктурним опремањем територије Републике Србије наметнула је убрзану израду низа просторних планова подручја посебне намене и детаљних урбанистичких планова за магистралне и деонице ауто-путева, железничке коридоре, далеководне и коридоре речног саобраћаја с пратећим функцијама. Поред инфраструктурних коридора, веома су важни и планови за водне акумулације, планински туризам и експлоатацију рудног блага. Однос приоритета у планирању овако важних и пре свега јавних намена, као и спровођења технички специфичних и захтевних потреба, постаје нарочито изражен када је реч о усаглашавању с условима заштите културно-историјског наслеђа и природе на терену. Задатак урбанисте/планера је далеко сложенији од пуке уградње услова у плански документ, јер представља истраживање свих ограничења и погодности, могућности за усаглашавање и избегавање конфликтних ситуација и, у најгорем случају, постизање компромисног решења између захтева савременог развоја и потребе да се наслеђе очува за будућност. Овај однос и методе рада су анализирани на неколико примера, уз изношење препорука за унапређење методологије израде планске документације.

Кључне речи: планирање, наслеђе, инфраструктурни коридори, велики пројекти, јавни интерес

Nataša Danilović Hristić, PhD in Architecture and Urban Planning, Senior Research Fellow
Institute of Architecture and Urban & Spatial Planning of Serbia, Belgrade, Serbia
natasadh@iaus.ac.rs

Nebojša Stefanović, PhD in Spatial Planning, Senior Research Fellow
Institute of Architecture and Urban & Spatial Planning of Serbia, Belgrade, Serbia
nebojsa@iaus.ac.rs

Maja Hristov, Architect, Expert Associate
Institute of Architecture and Urban & Spatial Planning of Serbia, Belgrade, Serbia
maja.hristov@iaus.ac.rs

DEVELOPMENT OF PLANNING DOCUMENTATION FOR INFRASTRUCTURE CORRIDORS AND OTHER MAJOR PROJECTS OF INTEREST TO THE STATE AND THEIR RELATIONSHIP TO THE HERITAGE

Abstract

The real need for developing infrastructure on the whole territory of the Republic of Serbia has imposed the accelerated development of a series of spatial plans for special purpose areas and detailed urban plans for highway and motorway sections, railway corridors, power lines, and river transport corridors with accompanying functions. In addition to infrastructure corridor plans, of great interest are also plans for water accumulations, mountain tourist infrastructure, and ore exploitation. Setting the priorities in planning such important features of primarily public use, as well as the implementation of technically specific and demanding needs, is especially pronounced when it comes to compliance with the conditions for protection of cultural and historical heritage and nature's values in the field. Besides meeting these conditions in planning documents, urban planners' task is far more complex, as they need to explore all the constraints and conveniences, opportunities for harmonization and avoidance of conflict situations, and reaching a compromise solution between the demands of contemporary development and the need to preserve heritage for the future. This relationship and methods of work have been analyzed in several examples, with recommendations made to improve the methodology for drafting planning documentation.

Keywords: planning, heritage, infrastructure corridors, major projects, public interest

Увод

*Просторни план Републике Србије*¹, као један од основних циљева просторног развоја, дефинише развој путног саобраћаја и путне инфраструктуре на начин који омогућава одрживу мобилност становништва и пружа подршку убрзаном развоју и конкурентности Републике Србије у окружењу. Тај циљ је подржан кроз дефинисање основних планских решења за изградњу путне мреже и одређивање приоритета у комплетирању мреже ауто-путева у Републици Србији.

Просторни план подручја посебне намене представља основни инструмент у процесу имплементације Просторног плана Републике Србије и даљег планирања инфраструктурних и путних коридора, водних акумулација, развоја планинског туризма и експлоатације рудног блага. Циљ израде ових планова је дефинисање планског основа и обезбеђивање просторних услова за изградњу приоритетних функција. Међутим, због своје тематике и просторне захтевности, било да је реч о линијским коридорима или великим комплексима и честом *преклапању* са заштићеним подручјима, захтевају посебну пажњу и разраду.

Израда просторних планова подручја посебне намене за инфраструктурне коридоре ауто-путева и магистрала² одређена је основним правним и планским оквиром који, поред Закона о планирању и изградњи и Закона о Просторном плану Републике Србије, чине и Закон о јавним путевима и Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута. Ауто-пут јесте државни пут који је намењен искључиво за саобраћај моторних возила, са физички раздвојеним коловозима по смеровима, денивелисаним раскрсницама, потпуном контролом приступа, који има најмање две саобраћајне и једну зауставну траку за сваки смер и обележен је прописаним саобраћајним знацима. У односу на значај саобраћајног повезивања, ауто-пут припада државним путевима I реда, који саобраћајно повезују територију државе с мрежом европских путева, односно део су мреже европских путева, повезују територију државе с територијом суседних држава, целокупну територију државе, као и привредно значајна насеља на територији државе. Добра путна мрежа је уједно и предуслов за даљи развој и подстицај већ перспективних или афирмацију неразвијених и демографским одливом становништва угрожених појединих регија и локација. Такође, намене попут туризма или индустрије захтевају повезаност и доступност.

Нивои планске разраде

Искуство у планској разради тиче се две различите категорије планова; просторних и урбанистичких. Просторни планови подручја посебне намене (ПППН) имају елементе детаљне разраде и у последње време се раде паралелно с пројектантском разрадом деонице, што пружа извесну сигурност и прецизност у дефинисању пре свега обухвата и елемената регулације. Ова врста планова има извесну предност над плановима детаљне регулације (ПДР) у процедуралном смислу, јер се разматра

и усваја на републичком нивоу, док се урбанистички планови доносе на нивоу локалних самоуправа, тј. односе се само на деоницу пута на територији једне општине или града. Имајући у виду да су путни коридори линијског карактера и повезују насељена места, по правилу се простиру кроз територију више локалних самоуправа, израда ПДР-ова донекле компликује и продужава време верификације планске документације, те је тешка за праћење динамике и паралелног и синхронизованог рада.

Уклапање у међународну мрежу коридора, везе с међуграничним прелазима, процена свих програмских веза и обилазница, као и често веома захтевни услови топографије, чине пројектовање и планирање саобраћајних праваца изузетно компликованим и захтевним, а посебно када се има у виду минимум који овај ранг саобраћајнице мора да задовољи за пројектовану брзину.³

Када се имају у виду све специфичности ове намене, као и дат приоритет у реализацији, пред просторне планове је стављен озбиљан задатак да у свој садржај укључе све могуће елементе детаљне урбанистичке разраде, како би се омогућило њихово директно спровођење кроз издавање локацијских услова, даље фазе пројектовања, али и утврђивање јавног интереса и спровођење неопходне експропријације земљишта. Из тог разлога, нова генерација планова је, као на пример просторних планова подручја посебне намене инфраструктурног коридора Ауто-пута Е-80, деоница Ниш–Мердаре⁴, или инфраструктурног коридора државног пута IБ реда, Ауто-пут Е-75 Београд–Ниш (петља „Пожаревац“) – Пожаревац (обилазница) – Велико Градиште – Голубац⁵, дала врло егзактне и прецизне елементе и правила уређења и изградње, почев од аналитички дефинисане границе у обухвату коридора до уградње свих детаља идејног решења пројекта самог ауто-пута. Из примера наведених планова може се закључити да комбинација стратешког и детаљног планирања даје одличне резултате, али да је за овакав степен прецизности и детаљности потребна претходно или паралелно урађена техничка документација. Оно што је можда најповољније решење с аспекта планирања и ограничења из нпр. домена заштите, са друге стране је неповољно за пројектанте, тако да се мора доћи до компромисног решења. Пројектантска фаза може да понуди и варијантна решења, која ће бити предмет ревизије и која ће бити вреднована с аспекта техничке или економске повољности и прихватљивости за јавност и с циљем избора коначне верзије, која ће бити уграђена у планско решење.

Такође, потребно је водити рачуна и о чињеници да инфраструктурни коридори по својој природи обухватају ограничену зону у ширини, али зато имају доминантну дужину, тј. правац простирања, што често има за последицу да тангирају или, још чешће, пролазе кроз просторе већ покривене са више важећих просторних или урбанистичких планова који се спроводе, те се мора јасно заузети став о степену њихових измена, или прихватања делова. У том смислу, постоји неколико сценарија, тј. варијанти: а) *поништавање*, тј. измена важећег плана у већем обиму, чија територија, или део територије, бива обухваћена просторним планом, тј. на том подручју претходни план престаје да важи; б) измена и допуна важећег плана, када се признају, нпр., намене, али се мењају неки други параметри, степен заштите простора или режим коришћења и уређења,

најчешће у делу заштитног појаса и околне контролисане изградње; в) потпуно преузимање свих елемената важећег плана, који није у супротности с планом у изради, тј. даље спровођење на основу тих планских докумената.⁶ Наравно, важан фактор игра време доношења, тј. усвајања, наведених планова, јер ако су *новије генерације*, урађени у складу с важећим плановима вишег реда, водећи рачуна о стратегији и концепцији уређења, очувању јавног интереса и заштите и резервације простора за планирану намену, и уколико садрже све потребне елементе детаљне разраде, онда ће и њихова уклопљеност и међусобна усаглашеност, тј. степен примењивости, бити већи. Детаљна анализа свих планских докумената у окружењу, тзв. стечених обавеза, свакако је предуслов и обавезна је из више разлога, а пре свега због сагледавања карактеристика локације, услова заштите, усаглашавања и уклапања у шири контекст, успостављања веза с насељима и садржајима у окружењу, дефинисања локација за пратеће садржаје и др. Са друге стране, неопходно је адекватно и правовремено информисање јавности о евентуалним изменама у планираним наменама и начину коришћења земљишта, као последицама планирања инфраструктурног и/или саобраћајног коридора.

Методолошки гледано, потпуно исти је принцип разраде кроз израду планова детаљне регулације, где се такође паралелно с планом раде и разматрају пројектантска решења, а једина разлика је у већ поменутој процедури верификације, тј. *исцелкано*сти јединственог путног правца на деонице, у складу с територијалним границама више локалних самоуправа. Такав је пример израде планске документације за магистрални правац Шабач–Лозница, који је подељен у складу с административним границама на три плана детаљне регулације.⁷

Успостављање правила

Минимум правила за детаљну разраду и израду урбанистичког пројекта или директно издавање локацијске дозволе за, нпр., пратеће (функционалне) објекте инфраструктурног коридора су: аналитички формирана парцела, или дати услови за њено формирање (положај, облик, минимална величина, приступ), удаљења објекта (од спољне ивице земљишног појаса ауто-пута, од бочних и задње границе парцеле, од других објеката), урбанистички параметри везани за максималан индекс заузетости парцеле (све ово наведено може бити дефинисано и грађевинском линијом, тј. зоном изградње) и висинска регулација објекта (изражена кроз максималну спратност или дефинисана у јединици мере – *m*, до коте венца, или од нивелете приступне саобраћајнице непосредно испред објекта, а у односу на коте терена). Посебан аспект може бити и захтевано архитектонско обликовање, у зависности од значаја локације и самог објекта, мада у случајевима када је реч о комерцијалним објектима у непосредном окружењу ауто-пута, технологија, организација, садржај и, у крајњем случају, дизајн умногоме зависе од стандарда одређеног брэнда, нпр. станице за снабдевање течним горивом и течним нафтним гасом. Да би се то постигло, поред рефералних карата у размери 1:50.000 план би требало да садржи и детаљну урбанистичку разраду појединих локација у раз-

мери 1:2.500 или већој, нпр. 1:1.000, што захтева и одређену ажурну катастарско-топографску подлогу (копија плана, копија плана катастра подземних инсталација и топографски снимак).

У оквиру правила за функционалне садржаје ауто-пута дају се стандарди за димензионисање парцеле базе за одржавање ауто-пута, наплатних рампи и места, а такође се дефинишу и параметри за пратеће садржаје за кориснике ауто-пута по намени и типологији – капацитету и величини објеката (одморишта с паркинзима и тоалетима, станице за снабдевање течним горивом, мотели, прва помоћ, сервиси, рекламни панои и сл.), који подразумевају: услове за формирање грађевинске парцеле, индекс заузетости, хоризонталну регулацију, тј. положај објекта на парцели, висинску регулацију, архитектонско обликовање, услове за оградивање, решење интерних саобраћајних површина и уливно-изливних прикључака, услове за слободне и зелене површине, минимум стандарда за прикључке инфраструктурних водова и објеката, инжењерско-геолошке услове итд.

Посебно се дају правила за укрштање коридора ауто-пута са другим саобраћајним и инфраструктурним системима, као што су: железница, водопривреда, електроенергетски водови, гасоводи и телекомуникације. Тај степен детаљности подразумева и истовремену пројектантску разраду, што је, с једне стране, олакшавајући фактор и пружа високи степен сигурности у планирању, а са друге стране захтева усаглашеност различитих техничких захтева и стандарда, сталну комуникацију и међутимску сарадњу, повратне информације и корекције решења. Генерално, иако је захтеван, овај истовремени процес планирања на два нивоа скраћује укупно време планерске и пројектантске фазе, као и трошкове који из овога произилазе.

Предуслови за имплементацију

Да би се успешно применили модели имплементације плана, потребно је обезбедити добре предуслове, и то пре формирања планског решења, правила уређења и елементе за спровођење.⁸ Информациона основа је у неком смислу и гарант правог пута у формирању решења, а недостатак или нетачност (неажурност, непрецизност и сл.) података ће утицати на квалитет плана и његову применљивост. Ово је посебно евидентно за зоне у којима се дају детаљнији елементи разраде и могућност директног спровођења.⁹

На првом месту ту су ажурне и дигитализоване подлоге терена, тј. топографије, са унетим свим изграђеним елементима у простору и у одговарајућој размери, тј. с потребним степеном детаљности. Катастарска подлога, која се преклапа с топографским подлогама, даје информацију о подели земљишта и власништву над њим, што је свакако битан податак за одлучивање. Такође, расположив катастар подземних инсталација мора бити ажуран и тачан, јер даје низ информација о постојању и стању инфраструктуре на терену. Услови надлежних служби, који се тичу разних заштита у простору, морају бити аргументовани и недвосмислени и никако произвољни, поткрепљени одлукама и решењима донетим кроз одговарајуће процедуре.¹⁰

Модел имплементације плана кроз примену мера заштите је посебно важан, јер је управо заштита (природе, споменика културе, водоизворишта, неког другог интереса државе итд.) основни и опредељујући разлог за израду овог типа просторног плана, те је овај модел, у најмању руку, равноправан са другим моделима, а најчешће је и доминантан.¹¹ Заштита (било које врсте), мора да садржи тачан просторни (графички приказан) исказ, тј. аналитички дефинисану границу зона и попис катастарских парцела, као и све мере, ограничења и правила за сваку зону понаособ. Сарадња с надлежним службама треба да буде двосмерна¹², тј. да се кроз концептуалну фазу изнесе планерско/урбанистички предлог, који ће се уобличити након добијања свих услова, који могу међусобно и да се преклапају својим утицајима.

Услови заштите културно-историјског наслеђа

Један од важних аспеката трасирања путних коридора који се узима у обзир, уз принципе избегавања насељених места, поштовања техничких захтева и правила везаних за врсу путног објекта, јесу поштовање мера и ограничења свих врста заштите.¹³ Када је реч о аспектима мера заштите културно-историјских целина и локалитета, кључне су сарадња и детаљност услова, које прописују надлежни заводи за заштиту споменика културе, на основу расположивих података. Мрежа установа заштите у Републици Србији, хијерархијски и територијално је организована, почев од републичког нивоа, покрајинског, регионалног и градског, те су и надлежности у складу с тим. У случају наведених линијских путних коридора који пролазе кроз територију више јединица локалне самоуправе, услове су издавали регионални заводи, али је могуће и преклапање више надлежности, посебно уколико се на траси и у њеном окружењу налазе културна добра од изузетног значаја.

Сходно Закону о културним добрима (*Службени гласник Републике Србије*, бр. 71/94, 52/11-др. закон и 99/11-др. закон), издају се услови за потребе израде планске документације којима се констатују објекти, археолошка налазишта и друга места која имају статус заштићеног непокретног културног добра, као и евидентирана културна добра под претходном заштитом. Према акту о условима чувања, одржавања и коришћења и мерама техничке заштите непокретних културних добара и према одговарајућим регистрима културних добара у ужем и ширем окружењу плана у изради (на прелиминарној траси и у укупном обухвату катастарских општина кроз које пролази планирани коридор), формира се база података о заштићеним и утврђеним непокретним културним добрима и то по дефинисаним категоријама: споменици културе, археолошка налазишта, просторно културно-историјске целине и знаменита места, од изузетног или великог значаја. Сви локалитети се уносе у виду пописа у плански документ, по називу и локацији (катастарска општина и катастарска парцела), с информацијом о врсти и статусу. Сам акт, тј. издати услови представљају део документационе основе плана. У пракси се све више дешава да при издавању услова надлежни завод за заштиту споменика достави и графички, дигитализовани приказ с тачним координатама локација, што свакако олакшава идентификацију и прецизира условљености

на терену, које треба узети у обзир при пројектовању и планирању трасе коридора.

Поред познатих тј. регистрованих и у целисти или делимично истражених објеката и локалитета, увек постоји могућност да ће у току извођења радова доћи до откривања нових, посебно археолошких остатака, те се и за овај случај мора предвидети адекватна процедура.

Грађевинске и друге активности, посебно на местима где се врши уклањање земље, раде ископи, денивелација, насипи и други земљани и грађевински радови, без обзира на дубину, подлежу условима и мерама заштите које утврђује надлежни завод за заштиту споменика културе, уз обавезно присуство и контролу археолога који ће вршити стални надзор над извођењем грађевинских и других радова. Уз обезбеђивање услова и мера заштите у законом утврђеној процедури, обавеза инвеститора и извођача радова је да о почетку радова благовремено обавести надлежну установу заштите и осигура потребне организационе и финансијске услове за археолошки надзор.

Обезбеђивање и спровођење услова и мера истраживања, техничких мера и других радова на местима и објектима за које се на основу података надлежне установе или других сазнања претпоставља или зна да поседују културне вредности, уређени су Законом о заштити културних добара, а посебно су значајне следеће обавезе инвеститора, извођача радова и установа заштите културних добара утврђене тим законом:

- уколико се у току грађевинских и других радова наиђе на археолошка налазишта и археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и обавести надлежан завод за заштиту споменика културе да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и у положају у коме је откривен;
- ако постоји непосредна опасност оштећења археолошког налазишта или предмета, надлежни завод привремено ће обуставити радове док се не утврди да ли је непокретност или ствар културно добро или није;
- ако надлежни завод за заштиту споменика културе не обустави радове, радове ће обуставити Републички завод за заштиту споменика културе;
- инвеститор је дужан да обезбеди средства за истраживање, заштиту, чување, публикавање и излагање добра које ужива претходну заштиту а које открије приликом изградње, до предаје добра на чување надлежној установи заштите.

Ради обезбеђења транспарентности и ефикасног спровођења заштите културних добара, као и информисаности инвеститора и других носилаца развојних активности, неопходно је да поступку издавања услова и мера заштите за изradу техничке документације за изградњу пута, установа надлежна и одговорна за заштиту културних добара утврди прецизне и детаљне локацијске карактеристике простора, зона и објеката с претпостављеним, тј. потенцијалним и очекиваним културним вредностима.

Закључак

Процес планирања, пројектовања и извођења инфраструктурних објеката је изразито комплексан и подразумева познавање и сагледавање различитих економских, еколошких, техничко-технолошких, имовинско-правних и других аспеката. Како би сви они били сагледани и усаглашени, потребно је, још од најранијих фаза планирања, развити посебан механизам координације између израде планске и техничке документације, према одређеној динамици и фазама провере решења. Нажалост, досадашња пракса је показала велики недостатак у доступности, систематизацији, садржају и начину приказивања и исказивања различитих података који се користе у процесу просторног и урбанистичког планирања. То свакако утиче на време потребно да се сви добијени подаци провере, систематизују и упореде, те касније да се примене и уграде у решења, с увек присутним степеном несигурности, који може значајно да угрози спроводљивост и изазове потребу за променом плана на начин прописан Законом, што значи пролазак кроз идентичну процедуру.

Сарадња са службама заштите треба да буде спроведена на самом почетку планерског процеса, али и да се одржава као континуална, чак и када се планска решења усвоје и дође до реализације изградње. Питање трасирања деоница пута је један од аспеката, али уз то свакако треба узети у обзир и могућност заштите културно-историјске баштине у ширем окружењу од утицаја нивопланираног садржаја, а по потреби обезбедити могућност приступа и адекватне презентације. Код линијских коридора, може бити потребна *хоризонтална* координација рада регионалних завода, јер траса својом укупном дужином и положајем унутар територије Србије може да подлеже надлежности два регионална завода истовремено. Такође, координација се може одвијати по вертикали, уколико се преклапају надлежности с Републичким заводом. Уколико добијени расположиви подаци о наслеђу, односно ниво мера заштите није адекватан ситуацији на терену, на пример није завршен (можда ни отпочет) процес проглашења за културно добро, било би најсврхисходније у сарадњи са службом заштите кроз процес планирања дати таква правила уређења и изградње за одређене зоне и подручја у граници плана, која ће послужити као инструмент урбанистичке заштите, а с циљем заштите градитељског наслеђа до званичног проглашења. Овај модел би могао да представља унапређење постојеће праксе.

Напомене

- 1 Просторни план Републике Србије од 2021. до 2035. (нацрт, Одлука о изради, *Службени гласник Републике Србије*, бр. 48/19).
- 2 Stefanović, N., Milijić, S., Danilović Hrstić, N. System Approach in Process of Planning and Project Documentation Preparation for Highway Corridors as an Instrument for Establishing the Trans-European Transport Network, in: Matteo I., Michela, T. (eds), *Transport Infrastructure and systems in a changing world. Towards a more sustainable, reliable and smarter mobility*, TIS Roma 2019 Conference Proceedings, Transport Infrastructure and Systems International Congress (TIS-IC), Rome, 23rd-24th September 2019, Italian Association for Traffic and Transport Engineering – AIIT, *Transportation Research Procedia*, 2020, Vol. 45, 491–498.

- 3 Ово подразумева: физички раздвојени коловози по смеровима с најмање две саобраћајне траке, без или с једном зауставном траком, денivelисане раскрснице, петље, надвожњаци, прикључци, потпуна контрола приступа, путни објекти и објекти за потребе пута, заштитни појас од 40 m са сваке стране ауто-пута и појас контролисане изградње од 40 m од заштитног појаса са сваке стране, осим ако се просторним и урбанистичким планом не одреде другачије ширине појаса и режими заштите, у зависности од садржаја ауто-пута, проласка кроз насеља и др.
- 4 Измене и допуне Просторног плана подручја посебне намене инфраструктурног коридора ауто-пута Е-80, деоница Ниш–Мердаре (*Службени гласник Републике Србије*, број 55/19 и 62/19).
- 5 Просторни план подручја посебне намене инфраструктурног коридора државног пута 1Б реда, Ауто-пут Е-75 Београд–Ниш (петља „Пожаревац“) – Пожаревац (обилазница) – Велико Градиште – Голубац (нацрт, Одлука о изради, *Службени гласник Републике Србије*, број 13/19).
- 6 Први случај може се најчешће наћи код међусобног преклапања с неким од просторних или урбанистичких планова (регионални или просторни план јединице локалне самоуправе или генерални урбанистички план), где се констатује да се до тада важећи плански документ неће примењивати у делу коридора, тј. јавне намене, а трећи случај је најчешћи у вези с урбанистичким плановима (план генералне или детаљне регулације).
- 7 План детаљне регулације државног пута 1Б реда Шабац–Лозница у Општини Богатић и државног пута 1Б реда Слепчевић – гранични прелаз Бадовинци (Павловића мост), *Службени лист града Шапца и општина: Богатић, Владимирци и Коцељева*, бр. 23/19; План детаљне регулације инфраструктурног коридора државног пута 1Б реда број 26 на административној територији града Лознице, *Службени лист града Лознице*, бр. 4/20; План детаљне регулације државног пута 1Б реда Шабац–Лозница у Шапцу, *Службени лист града Шапца и општина: Богатић, Владимирци и Коцељева*, бр. 35/20.
- 8 Stefanović, N., Danilović Hristić, N., Milijić, S. Implementation Model of Planning Rules in Spatial Plans, *Spatium*, 2015, 33, 62–68, <https://doi.org/10.2298/SPAT1533062S>
- 9 Stefanović N., Josimović, B., Danilović Hristić, N. Models of Implementation of Spatial Plans – Theoretical Approach and Case Studies for Spatial Plans for the Special Purpose Area. In: Ergen, Y. (ed), *An Overview of Urban and Regional Planning*, IntechOpen, London, Chapter 4, 2018, 59–81, DOI: 10.5772/intechopen.78242
- 10 Стефановић, Н., Крунић, Н., Ненковић–Ризнић, М., Даниловић Христић, Н. *Новији аспекти планирања подручја посебне намене у Србији – искуства и препоруке*, Институт за архитектуру и урбанизам Србије – ИАУС, Београд, 2017.
- 11 Stefanović, N., Danilović Hristić, N., Krunic, N. Comparative analysis of elements and models of implementation in local-level spatial plans in Serbia., *Spatium*, 2017, 37, 58–67, DOI: <https://doi.org/10.2298/SPAT1737058S>
- 12 Stefanović, N., Milijić, S., Danilović Hristić, N. Methodological Approach to the Elaboration and Implementation of the Spatial-Urban Plan for the Special Purpose Area: Case-Study of Infrastructure Corridor of Highway E-80, Section Nis-Merdare, Serbia, ICEPUP 2019 : 21th International Conference on Environmental Protection and Urban Planning, Mumbai, India, February 07-08. 2019, 336.
- 13 Срњић, Д., Стефановић, Н. Даниловић Христић, Н. Компаративна анализа режима заштите и правила уређења и грађења у просторним плановима подручја посебне намене, у: Филиповић, Д. и др. (ур.), *Зборник радова : Планска и нормативна заштита простора и животне средине*, Х научно-стручни скуп са међународним учешћем, Асоцијација просторних планера Србије и Географски факултет и др., Београд, 2019, 435–443.