

**DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE
AS PRECONDITION OF ECONOMY AND TURISM DEVELOPMENT
– CASE STUDY MUNICIPALITY OF NEGOTIN**

NIKOLA RISTIC^{1*}, BOGDAN LUKIC², DEJAN FILIPOVIC², VELIMIR SECEROV²

¹*Deutsche Bahn International, Terazije 16, Belgrade, Serbia*

²*University in Belgrade – Faculty of Geography, Studentski trg 3/3, Belgrade, Serbia*

Abstract: Developed transport network is a precondition for economic and tourism development of areas and largely follows and allows the development of human activities. If it is developing without plan, spontaneous and without coordination it may be a limit to the overall development. The aim of research was to define developmental basis for the revitalization, improvement and construction of transport infrastructure in the municipality of Negotin. The paper will present the mutual interaction and functional connectivity of planning solutions for development of transport infrastructure and development of economic and tourism, as well as the impact which planning solutions have on the evolvent of other spatial and city functions

Key words: transport infrastructure, strategic planning, municipality development, Negotin

Introduction

The role of transport in economic, spatial and urban development of the area and cities is reflected by increasing mobility of the population, impact to the space organization, improving the overall quality of the environment and standard of living, and on a wider scale by increasing the area unity and integrity of the national territory. In municipality of Negotin are conceived all modes of transport: road, railway, river, air, intermodal and bicycling, so that it has a significant transport potential..

The survey was conducted using the integral method, with equal and interdependent observation of three basic dimensions of the spatial development of transportation infrastructure: physical - ecological, economic and socio-cultural in real and assumed context of economic and tourism development in the Municipality, with a defined organizational administrative framework.

Component of *territorial accessibility* is analysed in a function of mutual causality with other components and in order to support the implementation of some sectorial projects: *sustainability* (environment, natural goods, rural and urban settlements, land use), *identity* (natural resources, population and settlement networks, cultural heritage) and *competitiveness* (local economy, agriculture, industry, tourism). Special attention is given to horizontal and vertical coordination in defining planning solutions both in the Municipality and in the broader regional environment.

* e-mail: nikola.ristic@db-international.de

The paper presents research results generated for the purpose of preparation of Spatial plan for municipality Negotin and General Regulation Plan for the settlement Negotin, University of Belgrade – Faculty for Geography, Institute for spatial planning, 2011.

The need that municipality Negotin become physically and functionally positioned, regional recognizable and affirmed on the basis of valorisation of its own potential and position, can be met by improving the sectorial and spatial structure of the **industry** by increasing the level of employment, competitiveness and development of the Municipality and activation of tourism.

Current Situation and Problems

The municipality belongs to the Bor region, with a central position linking Bor and Zajecar. It is located on the secondary Timok development axis of Serbia and it is a part of polycentric functional region of Eastern Serbia together with Bor, Majdanpek, Zajecar and Kladovo.

Negotin, as a border municipality, is located in the north-eastern part of the Timcka Krajina region, towards Romania and Bulgaria. It is about 250 km from the Belgrade, from the European Corridor X - 130 km, from the Nis - 160 km, while with the international Corridor VII (Danube) it makes direct contact. It borders with municipalities Kladovo, Majdanpek, Bor and Zajecar.

The specific situation and historical development of the Municipality, as well as resources and values and developmental processes that occurred in the past, especially in the last few decades have affected the structure and use of space. Besides natural, the development was influenced by anthropogenic factors, often disturbing the natural conditions and opportunities. The lack of clear perspective of development has led to a massive emigration of the population abroad causing the extremely unfavourable demographic structure and drastic population decline.

The basic potentials of the tourism industry are based on an integrated combination of natural, anthropogenic and spiritual potential of space:

Natural:

- *The Danube River and the Danubian part of the Municipality* - on the stretch Mihajlovac-Radujevac (north and south of the HPP "Djerdap 2"), the river formed the gentle coastline conducive to the activation of tourist attractions;
- *Mountain Midzor and Deli Jovan* - except wealth of forests, this area is characterized by the exceptional biodiversity, natural phenomena, smaller river flows, suitable climate conditions, spatial protection butterflies, etc.;
- *Other river flows* (Timok, Vratna, Zamna, Jasenicka, Sikolska river) - in southern and the western and central part of the Municipality, are part of the quality landscape with canyons, grow outs, waterfalls, etc.;
- *Grow outs (prerasti) on the rivers Zamna and Vratna (natural monuments)* - a unique natural forms is rare in European;
- *Protected natural areas* - except grow outs on the rivers there is also general nature reserve Bukovo (forests), Waterfall Sikolska River - Mokranjska rocks. In this area there are numerous caves;
- *Quality agricultural land* and traditional wine production which is especially present in Timok part of the Municipality (pimnice in Rajac and Rogljevo) and the modern way in the Danube area (Mihajlovac etc.); and
- *Climate conditions* - in the mountainous part there are conditions for the formation of air spas because of the favourable cross of air currents and terrain morphology, which has a positive impact on human health.

Anthropogenic:

- *Negotin settlement and the old core* - the basis for the recognition of cultural and urban identity of the Municipality, and therefore tourism potential;

- *Cultural and historical monuments and monasteries* - except monuments (some in Negotin, Stubik, etc.) there are three monasteries: Bukovo (near Negotin), Vratna (in the same village) and damaged but with the preserved walls Koroglas monastery (near the village Miloševo);
- *HPP "Djerdap 2"* - the most recognizable anthropogenic landmark on the Danube;
- *European cycling path along the Danube* - unfortunately not well secured and organized for tourists in the community;
- *Negotin wine cellars (pimnice)* - Rajac and Rogljevac wine cellars are special tourist attraction, as well as Stubac wine cellar that used to be very active. Unique ethno environment based on the traditional wine production and authentic architecture of this part of Serbia;
- *Port Prahovo* - as an important transportation facility and basis for river tourism;
- *Hunting areas* - in the mountainous part of the Municipality provide the option to hunt in various marked hunting grounds in Midzor and Deli Jovan;
- *Manifestation* – Days of Mokranjac and village events – meetings of villages in most rural areas, the days of St. Trifun, sports games; and
- *Spirit and multinational / identity* - a mixture of peoples, traditions, mysticism, spirituality, etc. is particularly important to the overall experience of the Municipality residents and visitors who come.

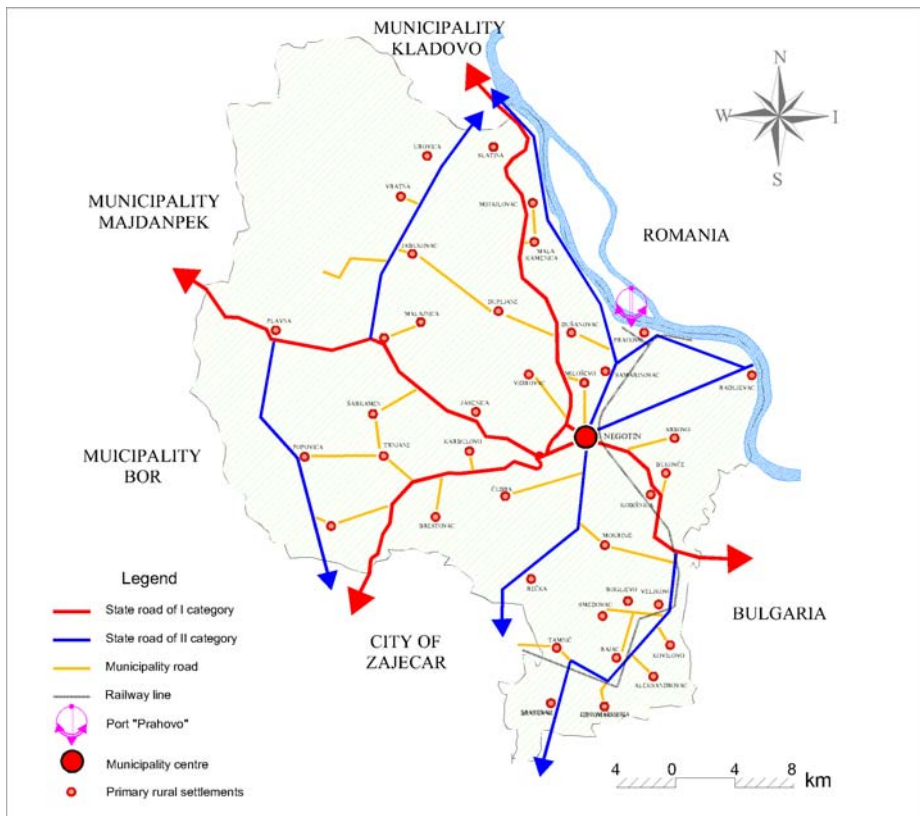


Figure 1: Inter-municipal connections and connections with the surrounding

The Municipal road network is branched and position of the routes is on the corridor of transport requires, but 35% of the network is without the modern roadway. Lines of the local public transport are numerous and allow the connection of the municipal center with most villages in the Municipality.

Potential of the further development is above all existing road network, whose further development will follow needs of agriculture, economy and tourism, with necessary construction of missing sections, roadway reconstruction and bringing in proper technical - exploitation condition together with maintenance of mobility during entire year. Traffic position, as a border municipality with the EU members must be confirmed by improving links with the central Serbia. To the improving of traffic position will come by the realization of the planned highway Djerdap - Zajecar - Nis, which follows the corridor od SR No. 25 and by the reconstruction of the airport in Bor.

Economy and industry is concentrated in the centres of development Negotin and Prahovo together with industrial areas and smaller centres of development in rural areas: Jabukovac, Mihajlovac, Kobisnica, Rajac. Insufficient branch and sectorial association of companies, the lack of economic clusters, the lack of sectorial development strategies and projects at the local level, contribute to the general bad condition. There are three development directions in Municipality that will also be retained as the dominant in the future:

- **Danube axis** of development today is extremely incoherent and incompatible with a number of activities in a small space without being able to determine a clear predominant land use in the future;
- **North-western axis** of development is practically determined by SR of I category No. 24 that connects area with the municipality of Majdanpek and south wings with the municipality of Zajecar. Characteristic of this area are agricultural land for growing continental and berry fruit, honey and cattle breeding; and
- **Negotin valley** in which is concentrated functions of social utility, industrial and transportation center, whit two main directions of development, towards to Prahovo and towards to Bukovac and Kobišnica.

Research Results and Proposed Planning Solutions

The following conclusions can be drawn based on analysis of the current condition of the transportation system. Increase of mobility and the degree of motorization will lead to an increase in the total number of trips, which will affect the capacity of the road network. As the operational objectives of the traffic system, aimed at improving the sectorial and spatial structure of the industry in order to increase the level of employment, competitiveness and development of Negotin, can be considered the following:

- Harmonization of transport infrastructure development with the planned development of the settlement network and mitigation of the depopulation process in the Municipality;
- Providing spatial conditions for the construction, reconstruction and equipping of the SR in order to increase the safety and efficiency of transport and connect with transport corridors in the region;
- Connection between all villages with municipal centre, increasing of interconnectivity inside network of settlement communities centres and increase the availability of areas of economic and tourism development by reconstruction and rehabilitation of existing and phased implementation of planned municipal roads;

- Relocation of transit traffic (especially freight) in the section that passes through a city Negotin by construction of the bypass road;
- Increase the competitiveness of rail transport, with priority to ensure safe traffic flow on the road and railway crossings;
- Development of river transport, with achievement of development level in the EU Member States, as well as the development of multimodal transport terminal (RTC) in the port Prahovo and participation in the international transportation network;
- Standardization and modernization of technical elements, signalisation and traffic regime, as well as the efficient and rational use of transportation facilities, improve level of services and increase traffic safety, and
- Construction of infrastructure for non-motorized traffic aimed to the development of tourism in order to reduce the harmful effects of traffic on the life and work of the people and the environment.

Organisation of Municipality, as well as its spatial development and integration into the wider regional systems in the region, largely depends on the development of adequate traffic infrastructure. Regarding to this, the primary objectives are the next. At regional level are taking advantage of the geographical position of Negotin compared to Bor, the Danube (European corridor VII), Romania and Bulgaria (Corridor IV), through the implementation of a functional traffic infrastructure that will allow organized activation of natural and economic resources, which would increase availability of the Municipality and create conditions for achieving the standards of developed urban centers. At the local level are stopping the degradation, modernization of public transportation, utilization of resources of the Danube and port "Prahovo" as an intermodal center of Eastern Serbia and formation the basis for development of transport system in the future that will provide better connectivity of centers in the network of settlements and ensure the sustainable mobility of the population.

Taking into account the development potential and expressed limitations in the current development of the economy, as well as the development guidelines and concepts presented in spatial plans and strategic development documents at national and regional level, the planning concept of economic development is based on the development of passenger and freight transport and warehousing services, distribution, logistics and promotion of the tourism industry by improving existing and development of new forms of tourism (Rajacke pimnice, manifestation, sports and recreation, hunting, etc..) and compatible activities (small business, catering).

Tourism in the Danube basin has become one of the most important branches of the economy and the driving force of the development of tourism and complementary activities. In order to tourism become one of development component of the Danube basin in Serbia, it is necessary to valorise the potential and values of tourism, where the tourist function also affect the development of other sectors of the economy (Milijic S., Basaric J., 2011).

The main strategic orientation is that the sustainable tourism development is an important developmental perspective for Negotin area while the basic concept of tourism development is based on:

1. functional networking of tourism and activities in the wider **regional level**, as follows:
 - *European level*: the Danube (transport, port, marinas, HPP "Djerdap 2"), a unique natural phenomenon on the European level, cultural routes on the Danube, vicinity of the EU, ie. Romania and Bulgaria, the European bike paths along the Danube and proximity to the corridor X and IV, and

- *National (regional) level*: cooperation with neighboring and distant municipalities (Kladovo Zajecar, Bor, Majdanpek and towards to Golubac Smederevo, etc.), joint offer in the domestic and foreign markets, cross-border cooperation with regions in Romania and Bulgaria.
- 2. internal organization of tourism at the **local level**:
 - *The level of Negotin (local)*: local itineraries related to the cultural and natural values, local manifestations, local tourism organizations and organizations at the mezozone tourism.

Based on this can be distinguished potential tourism areas that include items relevant to tourism:

- **The Danube area** – the development concept is based on the combination of sports and recreational activities, fishing, nautical tourism and transit tourism;
- **Area of urban settlement Negotin** – except the indigenous architecture, cultural and spiritual objects (museum, Mokranjac house, monuments Mokranjac and Hajduk Veljko, monastery Bukovo and others.), this area is the basis for the manifestation, convention and educational tourism;
- **Mountain (sub Miroc zone)** - located in the western part of the Municipality that is regionally observed in the system with the municipalities of Bor and Majdanpek. Extremely rich natural and cultural heritage of the area (monastery Vratna, Zemna and Vratna prerast, canyon Zemna, Jabukovac village and all along to Stevan meadow and Mokranjac rocks at Sikolska river), suitable for hunting, formation of marked mountain trails, excursion tourism; and
- **Timok (ethno) zone** – with centre in Rajacke and Rogaljske wine cellars is predestined for the development of ethnic tourism (with special emphasis on traditional products of wine), European bike paths and others.

It is necessary to connect the zones with the tourist itinerary at local and regional level based on the routes: cultural and historic sites, traditional products (wine, food, fruit), manifestations, etc. incorporated into a wider regional system of daily or multi-day organized tour. The important role in achieving these goals is the existence of a modern, safe, reliable and efficient transportation system, which will be implemented as follows.

Conclusion

Condition of the traffic infrastructure largely determines the possibility of realization an efficient and safe transportation system. Processes in manufacturing plants, processing and reloading complexes and industrial facilities depend largely on the speed and quality of transportation of raw materials, production components and finished products.

On the other hand, the valorisation of the tourist area values, either natural or anthropogenic, is a very complex and important issue not only in the theoretical – methodological term, but also in practical term. In this way, transport equipment of space is defined as a very important external factor in the process of tourism evaluation.

Tourism values in the Negotin municipality are not adequately valorised because of among other things and small degree of availability and lack of quality road network and other modes of transport. Planned development and solutions provide better activation of resources in a responsible and sustainable manner, taking account of endangering their characteristics.

Developed network of alternative transportation modes (bike paths, trekking, airplane runway, docks and marinas, etc.) represent a kind of tourism and the newly added value that will greatly enhance the existing tourist offer.

Model of polycentric development, with an emphasis on growth poles and development axes as directions of development activity is a current approach in spatial and regional planning. Similar processes are present during the development of spatial plans at the local level where the development directions are predisposed to the physical-geographic factors correlated with traffic directions.

Economic stakeholders in the Municipality, whose activities were consistently decreased over the past two decades, recently have recorded significant improvement, which is necessary to support by high-quality transport system.

The precondition for better cooperation and complementarity between centres of functional urban areas at the regional level is the existence of good communication links, primarily traffic. Thus, it can be create development corridors, which will become holders of evolvent pulse and cohesion of Negotin at all levels, from local and regional to international.

Reference:

- Butler, R. (1999). Sustainable tourism: A state-of-the-art review. *Tourism Geographies*, 3, стр. 25-37;
- Васин, Љ., Памучар, Д., Луковац, В. (2010). Прилог објашњењу појма квалитета транспортне услуге. У *Зборник радова „XIV Научно – стручна конференција о железници – ЖЕЛКОН '10“*. Ниш: Машински факултет;
- Vuchic, V. (2005). *Urban transit, systems and technology*. New Jersey: University of Pennsylvania;
- Goodyear, E., Ahmadi, S., Chiclana, F., Elizondo, D., Gongora, M., Passow, B., Yang, Y. (2011). Computational intelligence and its role in enhancing sustainable transport system. *International Journal for Traffic Engineering IJTE*, Volume 1, number 3, стр. 180-186;
- Грчић М., Раткај И. (2003). Еврорегиони и еврокоридори као фактори интеграције земаља југоисточне Европе са Европском унијом. *Зборник радова Географског факултета (свеска LI)*. Београд: Географски факултет;
- Грчић М., Раткај И. (2004). Transport corridors as a factor of integration in south-eastern Europe. У *Зборник радова Географског института „Јован Цвијић“* (књига 53). Београд: Географски институт „Јован Цвијић“;
- Јовичић, И., Илић, Т. (2010). Индикатори одрживог туризма. *Гласник српског географског друштва.*, 15 (1), стр. 277-292;
- Крстановски, Н. (2009). Немоторизовани саобраћај у градовима као фактор одрживог развоја. У *Зборник радова „II саветовање са међународним учешћем „Савремене тенденције унапређења саобраћаја у градовима“*. Нови Сад: Технички факултет;
- Мандић, Д. (2010). Трансформација железнице Србије и будућност железничког саобраћаја. У *Зборник радова „XIV Научно – стручна конференција о железници – ЖЕЛКОН '10“*. Ниш: Машински факултет;
- Милијић, С., Басарић, Ј. (2011). Valorization of tourist motives of the Pan-european navigable corridor in the part of the Danube through Serbia. У *Зборник радова „Трећи конгрес српских географа са међународним учешћем“*. Добој: Природно математички факултет;
- Перишић, Д. (1985). *О просторном планирању*. Београд: Институт за архитектуру и урбанизам Србије;
- Раткај, И. (2003). Саобраћајно географски положај Србије. У *Зборник радова Географског факултета (свеска L)*. Београд: Географски факултет;
- Ристић, Н., Ђорђевић, Д. (2011). *Тематска свеска – Саобраћајна инфраструктура*, за потребе израде Просторног плана општине Неготин. Београд: Географски факултет, Институт за просторно планирање;
- Стаменковић, С. (1996). Дневне миграције становништва у географским проучавањима насеља Србије. *Становништво*, бр. 3-4;
- Тошић, Д., Невенић, М. (2007). Дневни урбани системи – просторни израз дневне миграције становништва. *Демографија*, књига 4, стр. 163 -176;
- Wimroither, T (2010). Association Corridor X plus – status and future of the Corridor X. У *Зборник радова „ XIV Scientific – expert conference on railways - RAILCON '10“*. Ниш: Машински факултет;
- *** (2009). *Генерални Мастер план саобраћаја у Србији*. Београд: Програм Европске уније за регион Балкана, пројекат финансиран од стране ЕУ, пројектом руководела делегација ЕК;
- *** (2011). *Просторни план општине Неготин*. („Сл. лист општине Неготин“ бр. 16/2011). Београд: Географски факултет, Институт за просторно планирање;
- *** (2012). *План генералне регулације за насеље Неготин*. („Сл. лист општине Неготин“ бр. 10/2012). Београд: Географски факултет, Институт за просторно планирање;
- *** (2010). *Просторни план Републике Србије*. Београд: „Сл. гласник РС“ бр. 88/10; и
- *** (2008). *Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године*. Београд: „Сл. гласник РС“ бр. 4/2008.

РАЗВОЈ САОБРАЋАЈНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ КАО ПРЕДУСЛОВ РАЗВОЈА ПРИВРЕДЕ И ТУРИЗМА – ПРИМЕР ОПШТИНЕ НЕГОТИН

НИКОЛА РИСТИЋ^{1†}, БОГДАН ЛУКИЋ², ДЕЈАН ФИЛИПОВИЋ², ВЕЛИМИР ШЕЋЕРОВ²

¹*Deutsche Bahn International, Теразије 16, Београд, Србија*

²*Универзитет у Београду – Географски факултет, Студентски трг 3/3, Београд, Србија*

Сажетак: Развијена саобраћајна мрежа представља предуслов привредног и туристичког развоја простора и у великој мери прати и омогућава развој људских делатности. Уколико се развија неплански, стихијски и без координације може представљати ограничење свеукупном развоју. Циљ истраживања је дефинисање развојног основа за ревитализацију, унапређење и изградњу саобраћајне инфраструктуре на простору општине Неготин. У раду ће се представити међусобна условљеност и функционална повезаност планских решења развоја саобраћајне инфраструктуре и развоја привреде и туризма, као и утицај који планска решења имају на развој осталих просторних и градских функција.

Кључне речи: саобраћајна инфраструктура, стратешко планирање, развој Општине, Неготин.

Увод

Улога саобраћаја у привредном, просторном и урбанистичком развоју простора и градова огледа се у повећању покретљивости становништва, утицају на организацију простора, побољшању укупног квалитета животне средине и животног стандарда, а на ширем плану у повећању јединства простора и интегритета државне територије. У Општини Неготин, се сусичу сви видови саобраћаја: друмски, железнички, водни, ваздушни, интермодални и бициклички, тако да располаже завидним транспортним потенцијалима.

Истраживање је спроведено применом интегралног метода, при чему су равноправно и међузависно посматране три основне димензије просторног развоја саобраћајне инфраструктуре: физичко-еколошка, економска и социјално-културна и то у реалном и предпостављеном контексту развоја привреде и туризма на територији Општине, уз дефинисани организационо-управни оквир.

Компонента *територијалне приступачности* је анализирана у функцији међусобне условљености са осталим компонентама и са циљем да се подржи реализација појединих секторских пројеката: *одрживост* (животна средина, природна добра, рурална и градска насеља, коришћење земљишта), *идентитет* (природни ресурси, становништво и мрежа насеља, културна баштина) и *конкурентност* (локална економија, пољопривреда, индустрија, туризам). Посебна пажња је посвећена хоризонталној и вертикалној координацији код дефинисања планских решења како на територији Општине, тако и у ширем регионалном окружењу.

Потреба да општина Неготин постане просторно-функционално позиционирана, регионално препознатљива и афирмисана на бази валоризације сопствених потенцијала и положаја, може се постићи унапређењем гранске и просторне структуре **индустрије** кроз повећање нивоа запослености, конкурентности и развијености Општине и активирање **туристичке привреде**.

Постојеће стање и проблеми

Општина припада Борском округу, са централном позицијом која повезује Бор и Зајечар. Налази се на секундарној Тимочкој осовини развоја Србије, односно

[†] e-mail: nikola.ristic@db-international.de

Рад је резултат пројекта 176017

део је полицентричног функционалног региона Источне Србије заједно са Бором, Мајданпеком, Зајечарем и Кладовом.

Као гранична општина Неготин је смештен у североисточном делу Тимочке крајине, према Румунији и Бугарској. Од Београда је удаљена око 250 km, од европског коридора X - 130 km, Ниша - 160 km, док са међународним коридором VII (река Дунав) остварује директан контакт. Граничи се са општинама Кладово, Мајданпек, Бор и Зајечар.

На структуру и коришћење простора на територији Општине утицао је њен специфичан положај и историјски развој, ресурси и вредности, као и развојни процеси који су се одвијали у прошлости, а нарочито у протеклих неколико деценија. Поред природних, на развој су утицали и антропогени фактори, често нарушавајући природне услове и могућности. Недостатак јасних перспектива развоја довео је до масовног емигрирања становништва у иностранство остављајући за последицу изузетно неповољну демографску структуру и драстичан пад броја становника.

Основни потенцијали туристичке привреде заснивају се на интегралном комбиновању природних, антропогенних и духовних потенцијала простора:

Природни:

- *река Дунав и подунавски део Општине* - у потезу Михајловац-Радујевац (северно, односно јужно од ХЕ „Ђердап 2“), ток реке је формирао питома приобаље погодно за активирање туристичких садржаја;
- *планине Миџор и Дели Јован* – осим богатства шумама, ово подручје одликује изузетан биодиверзитет, природни феномени, мањи речни токови, погодни климатски услови, простор-заштита лептира и др;
- *остали речни токови* (Тимок, Вратна, Замна, Јасеничка, Сиколска река) – у јужном, односно западном и централном делу Општине, део су квалитетног пејзажа са кањонима, прерастима, водопадима и др;
- *прераста на рекама Замна и Вратна* (споменици природе) – јединствени природни облици као раритет у европским размерама;
- *заштићена природна добра* – осим прераста на рекама то су и општи резерват природе Буково (шуме), водопад Сиколске реке – Мокрањске стене. У овом подручју налазе се и бројне пећине;
- *квалитетно пољопривредно земљиште* и традиционално винарство које је посебно заступљено у тимочком делу Општине (пимнице у Рајцу и Рогљеву), а модерно у подунавском делу (Михајловац и др.); и
- *климатски услови* – у планинском делу постоје услови за формирање ваздушних бања због погодног укрштања ваздушних струја и такве морфологије терена која има позитивне утицаје на здравље људи.

Антропогени:

- *насеље Неготин и старо језгро насеља* – основ за препознавање културног и урбаног идентитета Општине, те сходно томе туристички потенцијал;
- *културно-историјски споменици и манастири* – осим споменика (неколико у Неготину, Штубику и др.) постоје и три манастира: Буково (код Неготина), Вратна (код истоименог села) и оштећени али са сачуваним зидинама манастир Короглаш (код села Милошево);
- *ХЕ „Ђердап 2“* – најпрепознатљивији антропогени репер на Дунаву;
- *Европска бицикличка стаза уз Дунав* – нажалост на простору Општине недовољно добро обезбеђена и организована за туристе;
- *Неготинске пимнице* – Рајачке и Рогљевачке пимнице данас посебна туристичка атракција, као и Штубичке које су некада биле веома активне.

- Јединствени етно амбијент заснован на традиционалној производњи вина и аутентичној архитектури овог дела Србије;
- *Лука Прахово* – као значајни саобраћајни објекат и основ речног туризма;
 - *ловна подручја* – у планинском делу Општине дају могућност за лов на више обележених ловишта на Миџору и Дели Јовану;
 - *манifestације* - Мокрањчеви дани и сеоске манифестације – сусрети села у већини руралних насеља, дани светог Трифуна, спортске игре; и
 - *дух и мултинационалност/идентитет* – мешавина народа, обичаја, мистике, духовности и др. је посебно важна за укупни доживљај становника Општине и посетилаца који у њу долазе.

Слика 1: Унутар општинске везе и везе са окружењем

Општинска путна мрежа је разграната и по положају траса налази се на коридорима саобраћајних захтева, али је 35% мреже без савременог коловоза. Линије локалног јавног превоза су бројне и омогућавају везу општинског центра са већином насеља у Општини.

Потенцијал даљег развоја представља, пре свега постојећа мрежа путева, чији ће даљи развој пратити потребе пољопривреде, привреде и туризма, уз неопходну доградњу недостајућих деоница, реконструкцију коловоза и довођење у одговарајуће техничко-експлоатационо стање, уз одржавање проходности током целе године. Саобраћајни положај, са становишта граничне Општине са чланицама ЕУ, се мора потврдити побољшањем веза са централном Србијом. До унапређења саобраћајног положаја доћи ће реализацијом планираног аутопута Ђердап – Зајечар – Ниш, који прати коридор ДП бр. 25 и реконструкцијом аеродрома у Бору.

Привреда и индустрија је сконцентрисана у центрима развоја Неготин и Прахово са индустријским зонама и мањим центрима развоја на руралном подручју: Јабуковац, Михајловац, Кобишница, Рајац. Недовољна гранска и секторска повезаност привредних субјеката, непостојање привредних кластера, недостатак секторских стратегија развоја и пројеката на локалном нивоу, доприносе општем неповољном стању. У Општини се истичу три развојна правца који ће и у будућности бити задржани као доминантни:

- **Дунавски правац** развоја је данас изузетно некохерентан и са великим бројем некомпатибилних делатности на малом простору без могућности да се одреди јасна претежна намена у будућности;
- **Северозападни правац** развоја практично је условљен ДП I реда бр. 24 и повезује подручје са општином Мајданпек, а јужни крак са општином Зајечар. Карактеристично за ову зону су пољопривредне површине за узгој континенталног и јагодичастиг воћа, медоносне површине и сточарство; и
- **Неготинска котлина** у којој су концентрисане функције друштвено услужног, индустријског, саобраћајног центра, у којој се препознају два основна правца развоја, према Прахову и према Буковчу и Кобишници.

Резултати истраживања и предложена планска решења

На основу анализе постојећег стања саобраћајног система могу се донети следећи закључци. Повећање мобилности и степена моторизације довешће до повећања укупног броја путовања, што ће утицати на оптерећење путне мреже. Као оперативни циљеви развоја саобраћајног система, који су између осталог и у функцији унапређења гранске и просторне структуре индустрије у правцу повећања

нивоа запослености, конкурентности и развијености општине Неготин, могу се издвојити:

- усклађивање развоја саобраћајне инфраструктуре са планираним процесом развоја система насеља и ублажавање демографског пражњења Општине;
- обезбеђивање просторних услова за изградњу, реконструкцију и опремање ДП у циљу повећања безбедности и ефикасности саобраћаја и повезивања са саобраћајним коридорима у окружењу;
- повезивање свих насеља са центром Општине, повећање међусобне повезаности у мрежи центара заједница насеља и повећање доступности зонама привредног развоја и туризма, реконструкцијом и ревитализацијом постојећих и етапном реализацијом планираних општинских путева;
- измештање транзитног саобраћаја (поготово теретног) у делу проласка кроз градско насеље Неготин, изградњом обилазног путног правца;
- повећање конкурентности железничког превоза, са приоритетом обезбеђивања сигурног одвијања саобраћаја на путно-пружним прелазима;
- развој речног саобраћаја, уз достизање нивоа развоја у државама чланицама ЕУ, као и развој терминала мултимодалног транспорта (РТЦ) у луци Прахово и укључивање у међународну саобраћајну мрежу;
- стандардизација и модернизација техничких елемената, сигнализације и режима саобраћаја, као и ефикасно и рационално коришћење превозних капацитета, подизање нивоа услуге и повећање безбедности у саобраћају;
- изградња инфраструктуре за немоторна кретања у функцији развоја туризма са циљем смањења штетних утицаја саобраћаја на живот и рад људи и на животну средину

Уређење Општине, као и њен просторни развој и интегрисање у шире регионалне системе у окружењу, у највећој мери зависи од адекватног развоја саобраћајне инфраструктуре. Са тим у вези примарни циљеви следећи. На регионалном плану то је искоришћавање предности географског положаја Неготина у односу на Бор, реку Дунав (европски коридор VII), Румунију и Бугарску (коридор IV), путем реализације функционалне саобраћајне инфраструктуре која ће омогућити организовано активирање природних и привредних потенцијала, чиме би се повећала доступност Општине и стекли услови за достизање стандарда развијених градских центара. На локалном плану, заустављање деградације, модернизација јавног саобраћаја, искоришћавање потенцијала Дунава и луке Прахово, као интермодалног центра источне Србије и формирање основе за развој саобраћајног система у будућности који ће омогућити бољу повезаност центара у мрежи насеља и обезбедити одрживу мобилност становништва.

Уважавајући развојне потенцијале и испољена ограничења у досадашњем развоју привреде, смернице и концепције развоја презентоване у просторно-планским и стратешки развојним документима на републичком и регионалном нивоу, планска концепција развоја привреде заснива се на развоју путничког и теретног саобраћаја и услуга складиштења, дистрибуције, логистике и сл. и афирмације туристичке привреде унапређењем постојећих и развојем нових видова туризма (Рајачке пимнице, манифестациони, спортско-рекреативни, ловни и др.) и компатибилних активности (мале привреде, угоститељства).

Туризам у Дунавском басену постао је један од важнијих грана економије и покретачка снага развоја туризма и комплементарних активности. Како би туризам постао једна од развојних компоненти дунавског басена у Србији неопходно је валоризовати туристичке вредности и потенцијала, при чему ће туристичке функције такође утицати на развој осталих грана економије (Милијић С., Басарић Ј., 2011.).

Основно стратешко опредељење је да одрживи развој туризма представља значајну развојну перспективу подручја општине Неготин, те се основна концепција развоја туризма заснива на:

3. функционалом умрежавању туристичке привреде и активности на ширем **регионалном нивоу** и то:
 - *европски ниво*: Дунав (саобраћај, лука, марине, ХЕ „Ђердап 2^с“), природне реткости јединствене на европском нивоу, културне стазе на Дунаву, близина ЕУ тј. Румуније и Бугарске, европске бицикличке стазе уз Дунав и близина коридора X и IV; и
 - *национални (регионални) ниво*: сарадња са суседним и даљим општинама (Кладово, Зајечар, Бор, Мајданпек и даље ка Голупцу, Смедереву и др.), заједничка понуда на домаћем и страном тржишту, прекогранична сарадња са регионима у Румунији и Бугарској.
4. интерној организацији туристичке привреде на **локалном нивоу**:
 - *ниво општине Неготин (локални)*: локални итинерери везани за културне и природне вредности, локалне манифестације, локална организација туризма и организација на нивоу мезозона туризма.

На основу овог могу се издвојити потенцијалне туристичке зоне које обухватају тачке од значаја за туризам:

- **Дунавска зона** - концепција развоја се заснива на комбиновању спортско рекреативних садржаја, риболову, наутичком турзму, транзитном туризму;
- **зона градског насеља Неготин** – осим аутохтоне архитектуре, културних и духовних објеката (музеј, Мокрањчева кућа, споменици Мокрањцу и Хајдук Вељку, манастир Буково и др.) ово подручје је основ за манифестациони, конгресни, едукативни туризам;
- **планинска (подмибочка зона)** – смештена у западном делу општине регионално посматрано је у систему са општинама Бор и Мајданпек. Изузетно природно и културно богатство ове зоне (манастир Вратна, прераст на Замни и Вратни, кањон Замне, село Јабуковац, па све до Стеванских ливада и Мокрањских стана на Сиколској реци), погодно је за лов, формирање обележених планинарских стаза, излетнички туризам; и
- **Тимочка (етно) зона** – са центром у Рајачким и Рogaљским пимницама је предодређена за развој етно туризма, са посебним акцентом на традиционалну производњу вина и повезивање са бицикличким европским стазама и др.

Зоне је неопходно повезати туристичким итинерерима на локалном и регионалном нивоу заснованим на путевима: културно-историјских знаменитости, традиционалних производа (вино, храна, воће), манифестација и др. и уклопљених у шири регионални систем дневних или вишедневних организованих тура. Битну улогу у остваривању ових циљева има постојање савременог, безбедног, поузданог и ефикасног саобраћајног система, који ће се реализовати на следећи начин:

Закључак

Стање саобраћајне инфраструктуре у великој мери одређује могућности реализације ефикасног и безбедног саобраћајног система. Процеси у производним погонима, прерађивачким и претоварним комплексима и индустријским постројењима у великој мери зависе од брзине и квалитета превоза сировина, производних компоненти и готових производа.

Са друге стране, валоризација туристичких вредности једног подручја, било природних или антропогених, је веома комплексно и значајно питање не само у

теоретско – методолошком, већ и у практичном смислу. На тај начин се саобраћајна опремљеност простора дефинише као веома значајан екстерни фактор у процесу туристичке валоризације.

Туристичке вредности на територији Општине Неготин нису адекватно валоризоване између осталог и због малог степена доступности, тј. недостатка квалитетне путне мреже и других видова саобраћаја. Планирани развој и решења омогућавају боље активирање потенцијала на одговоран и одржив начин, водећи рачуна о неугрожавању њихових својстава.

Развијена мрежа алтернативних видова саобраћаја (бициклическе стазе, стазе за трекинг, полетно – слетна стаза, пристани и марине и др.) представљају својеврстан вид туризма и новонасталу додатну вредност која ће у великој мери обогатити постојећу туристичку понуду.

Модел полицентричног развоја, са акцентом на полове раста и развојне осовине као правце развојних активности, представља актуелан приступ у просторном и регионалном планирању. Слични процеси су присутни и приликом израде просторних планова локалног нивоа где су развојни правци предиспонирани физичко-географским факторима, у корелацији са саобраћајним правцима.

Привредни актери на територији Општине, чије су се активности константно смањивале у протекле две деценије, у скорије време бележе знатно побољшање, које је неопходно подржати квалитетним транспортним системом.

На регионалном нивоу предуслов бољој сарадњи и комплементарности између центара функционално-урбаних подручја представља постојање добрих комуникацијских веза, у првом реду саобраћајних. На тај начин се могу формирати развојни коридори, који ће постати носиоци развојних импулса и кохезије општине Неготин на свим нивоима, од локалног и регионалног до међународног.

Литература

Литературу видети на страни 151