



Republika Srbija

Grad Novi Pazar

Gradska uprava za izvorne i poverene poslove

Stevana Nemanje 2,

Odeljenje za urbanizam i izgradnju

Broj: ROP-NPA-16819-LOCH-2/2025

Datum: 23.07.2025. godine

Odeljenje za urbanizam i izgradnju gradske uprave za izvorne i poverene poslove Grada Novog Pazara postupajući po usaglašenom zahtevu koji je u ime JP "Putevi Srbije", bulevar Kralja Aleksandra 282 Beograd, podneo ovlašćeno lice punomoćnika Ljudevit Boričić [REDACTED], za izdavanje lokacijskih uslova, koji je podnet ovom organu kroz CIS, a na osnovu člana 53a., 54. i 55. Zakona o planiranju izgradnji ("Sl. glasnik RS", br. 72/2009, 81/2009 - ispr., 64/2010 - odluka US, 24/2011, 121/2012, 42/2013 - odluka US, 50/2013 - odluka US, 98/2013 - odluka US, 132/2014, 145/2014, 83/2018, 31/2019, 37/2019, 9/2020 i 52/21 i 62/23) i čl. 3 Uredbe o lokacijskim uslovima ("Sl.gl.RS", br.87/23), izdaje:

LOKACIJSKE USLOVE

Za Rekonstrukciju pešačkih staza u postojećoj regulaciji puta –Državni put Ib reda br.29, od km 104+686 (čvor Dojeviće) do km 104+780, L=4,10km, u naselju Selakovac, na teritoriji Grada Novog Pazara.

PODACI O LOKACIJI:

Broj katastarske parcela: 484, 551, 444/1, 441/1, 374 K.O. Иванча, 1660/1, 1661, 1529, 1634 K.O. Побрђе, 1988, 4497/1, 2479, 2478/1, 2474/1, 2473, 2471/1, 2470, 2454/4, 2455, 2454/1, 4498/1, 2588, 4497/4 K.O. Нови Пазар,

KLASA OBJEKTA: kategorije "G", klasifikaciona oznaka:

211201 - Ulice i putevi unutar gradova i ostalih naselja, seoski i šumski putevi i putevi na kojima se odvija saobraćaj motornih vozila, bicikala i zaprežnih vozila, uključujući raskrsnice, obilaznice i kružne tokove, otvorena parkirališta, pešačke staze i zone, trgovi, biciklističke i jahačke staze.

PODACI O OBJEKTU:

FUNKCIONALNE I TEHNIČKE KARAKTERISTIKE PROJEKTNIH REŠENJA

Za potrebe izrade tehničke dokumentacije, definisana je jedinstvena osovina horizontalne geometrije državnog puta koja je bila uslovljena zahtevom projektnog zadatka i uslovima na terenu. Osovina je obeležena referentnim stacionažama. Istovremeno, po osovini je definisana jedinstvena niveleta koja je uslovljena stanjem postojeće geometrije kolovoza i uslovima na terenu.

Kolovoz na predmetnoj deonici je u postojećem stanju širine 7.00m, čija se širina zadržava. Postojeći zastor kolovoza je u zadovoljavajućem stanju i radovi na kolovozu nisu predviđeni ovom tehničkom dokumentacijom. Zadržava se postojeća horizontalna i vertikalna geometrija, kao i postojeći sistem odvodnjavanja postojećom atmosferskom kanalizacijom.

U postojećem stanju pešačke staze, koje su predmet ove tehničke dokumentacije, su različitih dimenzija, od različitog zastora, dotrajale, sa ili bez betonskih ivičnjaka, sa prekidima, bez kontinualne pešačke komunikacije.

Na predmetnoj deonici, ovom tehničkom dokumentacijom pešačke staze su predviđene sa obe strane kolovoza osim tamo gde to nije moguće tj. gde ima prostornih i drugih ograničenja. Širina pešačkih staza je do 2.0m, takođe u skladu sa prostornim i drugim ograničenjima. Predviđeno je oivičenje pešačkih staza betonskim ivičnim elementima.

Pešačke staze su predviđene sa zastorom od asfalt betona.

Oivičenje pešačkih staza prema kolovozu predviđeno je betonskim ivičnjakom 18/24 sa nadvišenjem od 12cm. Na mestima kolskih prilaza, parkinga i drugih nivelacionih ograničenja, primenjeni su betonski ivičnjaci 12/18 sa nadvišenjem od 4cm. Na mestima pešačkih prelaza primeniti betonske ivičnjake 12/18 sa nadvišenjem od 2cm, zbog osoba sa invaliditetom. Prema ivičnoj izgradnji, zelenim površinama pešačke staze su oivičene betonskim ivičnjakom 8/20 bez nadvišenja.

Pešačke staze su projektovane sa poprečnim padom od 2.00% ka kolovozu državnog puta. Nivelaciju pešačkih površina na mestima kolskih ulaza i drugim ivičnim ograničenjima, prilagoditi postojećem terenu sa padom prema kolovozu, koliko je to moguće.

Na mestima kolskih ulaza za teretni saobraćaj predviđena je jača kolovozna konstrukcija pešačkih staza.

Na mestima sporednih i pristupnih puteva, kao i okolnih ulica, predviđeno je njihovo oblikovanje, prekid pešačkih staza sa pešačkim prelazima i nivelaciono uklapanje sa postojećim terenom.

Radovi na putnom objektu preko potoka (most, pločast propust) na približnoj stacionaži km 106+900 nisu predmet ove tehničke dokumentacije. Predviđeno je obnavljanje pešačke staze na objektu, zadržava se postojeća širina i nivelacija.

IZVOD IZ PLANSKOG OSNOVA

Uvod

Saobraćajno-geografski položaj grada uslovljen je kako odnosom prema drugim teritorijalnim celinama u Srbiji i okruženju, tako i prirodnim uslovima koji su ograničili i opredelili saobraćajno povezivanje dolinama reka u pravcu severoistoka sa tzv. „Ibarskom”magistralom, preko koje ostvaruje vezu sa Beogradom i zapadnomoravskim saobraćajnim koridorom, s jedne, i sa Kosovom i Metohijom (Kosovskom Mitrovicom), s druge strane. U pravcu jugozapada ostvaruje saobraćajne veze sa magistralnim pravcem na području opštine Tutin, koji omogućava saobraćajno povezivanje sa Crnom Gorom i Kosovom i Metohijom. U pravcu zapada ostvaruje saobraćajne veze sa Sjenicom i zapadnim delovima Srbije.

Planirane obilaznice treba da omoguće bolju razmenu tokova između najvažnijih ulaznoizlaznih pravaca, koji se u najvećem delu poklapaju sa magistralnim i

regionalnim pravcima, što će kao rezultat imati kvalitetnije povezivanje sa bližim i daljim okruženjem.

Uličnu mrežu ovog dela grada Novog Pazara u planskom periodu činiće sledeće

kategorije saobraćajnica:

- 1) gradske magistrale
- 2) gradske saobraćajnice
- 3) sabirne saobraćajnice
- 4) ostale saobraćajnice

Kategorizacija ulične mreže izvršena je funkcionalno prema značaju u okviru mreže.

Gradske magistrale se nadovezuju na mrežu magistralnih i regionalnih puteva ili povezuju ove puteve, pri čemu se protežu većim delom posmatrane teritorije povezujući različite gradske sadržaje (stanovanje, rad centralna funkcija) i opslužuju značajni deo izvorno-civilnog i lokalnog saobraćaja.

Kategoriju gradskih magistrala čine:

–pravac državnog puta IB reda broj 26, odnosno ulice Dimitrija Tucovića, Sjeničke, Deda Šehovića, Miodraga Jovanovića i Dubrovačke

Pešački i biciklistički saobraćaj

Pešački saobraćaj kao najzastupljeniji vid kretanja, neophodno je favorizovati kroz rekonstrukciju postojećih i izgradnju novih površina, jer uslovi za neometano i bezbedno odvijanje pešačkog saobraćaja na posmatranom području nisu na zadovoljavajućem nivou. Pored toga, veliki broj pešačkih kretanja su nezamenljivi vid komunikacija, te je značajno poboljšati uslove ovog vida saobraćaja. Predloženim merama u oblasti stacionarnog saobraćaja i javnog gradskog prevoza stvoriće se povoljniji uslovi i za razvoj nemotorizovanih vidova saobraćaja.

Pri određivanju širine trotoara i pešačkih staza treba se rukovoditi očekivanim intenzitetom pešačkog saobraćaja, pri čemu se preporučuje minimalna širina od 0.75m (izuzetno 0.5m).

Zbog evidentne prednosti razvoj biciklističkog saobraćaja takođe treba u najvećoj meri stimulisati. Uslovi bezbednog odvijanja biciklističkog saobraćaja na postojećoj uličnoj mreži praktično ne postoje. Iz navedenih razloga kao i zbog sve prisutnije tendencije korišćenja bicikla kao prevoznog sredstva, neophodno je posvetiti odgovarajuću pažnju putem regulativnih mera i izgradnje posebnih biciklističkih staza.

Planirani sistem saobraćaja predstavlja nadgradnju postojeće saobraćajne matrice na području Generalnog urbanističkog plana. U generalnom sistemu regulacije naselja neće doći do bitnih promena izuzimajući trase planiranih saobraćajnica.

Generalnim regulacionim rešenjem definisane su regulacione širine za

obilazne saobraćajnice 24-30m

gradska magistrale 16-26m

gradske saobraćajnice 13-22m

sabirne saobraćajnice 8-18m

ostale saobraćajnice min. 5.0m

trotoari i pešačke staze min. 0.5m

U pojedinim zonama starog gradskog jezgra u kojima je nemoguća realizacija navedenih saobraćajnih profila bez znatnih intervencija u prostoru, potrebno je, kroz izradu planova regulacije i procene ekonomskih troškova realizacije, definisati precizno profile koje data zona može da podnese u granicama racionalnosti i održivosti.

Naziv planskog dokumenta

- Plan generalne regulacije za deo centra naseljenog mesta grada Novog Pazara koji obuhvata deo naselja Ćukovac, Gradski centar, gornji i donji Lug, Parice, Poila, donji i gornji Selakovac, naselje iznad Velikog groblja, Bukreš, Potok, deo naselja Semenjača, naselje Varoš mahala, Šestovo i Jalija („Sl. list grada Novog Pazara“, br. 2/2014, 4/2014, 8/2016, 3/2017, 7/2018, 4/2019, 7/2019, 2/2020, 3/2020, 3/2021, 1/2023, 3/2023, 11/2024 i 7/25)
- Plan generalne regulacije dela centra naseljenog mesta Grada Novog Pazara - delovi naselja koja se prostiru dolinom reke Raške i Ljudske, deo naselja Rajčinoviće sa banjom, Dojeviće, Pobrđe, Varevo, Barakovac i Gornji Selakovac („Sl. list grada Novog Pazara“, br. 6/2015);

PRAVILA GRAĐENJA:

Plan generalne regulacije za deo centra naseljenog mesta grada Novog Pazara koji obuhvata deo naselja Ćukovac, Gradski centar, gornji i donji Lug, Parice, Poila, donji i gornji Selakovac, naselje iznad Velikog groblja, Bukreš, Potok, deo naselja Semenjača, naselje Varoš mahala, Šestovo i Jalija („Sl. list grada Novog Pazara“

Iako bez zvaničnih pokazatelja stanja saobraćajnog sistema evidentno je da je postojeće stanje saobraćaja u Novom Pazaru u lošem stanju, što je posledica pre svega opšte društveno-ekonomske i političke krize, maksimalne eksploatacije sistema sa vrlo malo ulaganja i možda najvažnije zapostavljanje strateških planova razvoja saobraćaja. Novi Pazar se u zadnje dve decenije naglo i neplanski razvijao što je dovelo do nesklada između mogućnosti saobraćaja i potreba gradskih funkcija.

Osnovni problemi ovakvog stanja saobraćaja ogledaju se u prenatrpanom intenzitetu saobraćaja u centralnim delovima grada, nedovoljno razvijena mreža glavnih ulica u gradu, mešanje lokalnog saobraćaja sa tranzitnim, ugrožena bezbednost svih učesnika u saobraćaju, porast buke i izduvnih gasova, nefunkcionalan javni prevoz, nedostatak kapaciteta za parkiranje, itd.

Poseban problem u samom gradu je ograničenost profila saobraćajnica koja je zbog konfiguracije terena, nasleđenog neplanskog načina izgradnje objekata van privatnih parcela i uzurpiranja javnih površina dovela do jako lošeg saobraćajnog sistema što negativno utiče na kompletan razvoj grada, s obzirom na to da nema mogućnosti za značajno proširenje profila adekvatno očekivanom saobraćajnom opterećenju.

Osnovni zadatak planiranog sistema ulične mreže je da prihvati i kvalitetno opsluži lokalni saobraćaj, posebno sa svrhom stan-posao, i da obezbedi uvođenje daljinskog saobraćaja na najvažnijim ulazno-izlaznim pravcima. Pored toga, predloženi

sistem ulične mreže, koji u osnovi ima radijalno-prstenasti koncept, značajna poboljšanja treba da pruži i kod izvorno-civilnih i tranzitnih kretanja.

Uličnu mrežu ovog dela grada Novog Pazara u planskom periodu činiće sledeće kategorije saobraćajnica

- 1) gradske magistrale
- 2) gradske saobraćajnice
- 3) sabirne saobraćajnice
- 4) ostale saobraćajnice

Kategorizacija ulične mreže izvršena je funkcionalno prema značaju u okviru mreže.

Gradske magistrale se nadovezuju na mrežu magistralnih i regionalnih puteva ili povezuju ove puteve, pri čemu se protežu većim delom posmatrane teritorije povezujući različite gradske sadržaje (stanovanje, rad centralna funkcija) i opslužuju značajni deo izvorno-civilnog i lokalnog saobraćaja.

Kategoriju gradskih magistrala čine:

-pravac državnog puta IB broj 26, odnosno ulice Dimitrija Tucovića, Sjeničke, Deda Šehovića, Miodraga Jovanovića i Dubrovačke,

Gradske saobraćajnice su u osnovi namenjene srednjim i dugim unutargradskim putovanjima i povezuju sabirne saobraćajnice sa gradskim magistralama kao i stambene zone sa gradskim centrom i ostalim sadržajima opslužujući najveći deo lokalnog saobraćaja. U kategoriju gradskih saobraćajnica svrstavaju se

-postojeći i planirani ulični pravci uz reke Rašku

-ulica Trg AVNOJ-a, Sopoćanska, 28. novembra, Dimitrija Tucovića, Meše Selimovića

Sabirne saobraćajnice integrišu sekundarnu uličnu mrežu i predstavljaju sponu sa saobraćajnicama višeg ranga.

Ulicu Rifata Burdzevića, na deonici od lučne saobraćajnice do ul. Stevana Nemanje, potrebno je organizovati sa posebnim režimom saobraćaja (pre svega u funkciji snabdevanja).

Izgradnja i rekonstrukcija kategorisanih saobraćajnica realizovaće se prema prioritetima u skladu sa značajem i stanjem posmatrane saobraćajnice i u skladu sa srednjoročnim programima razvoja. U prvom srednjoročnom periodu plana neophodno je unaprediti uličnu mrežu kroz poboljšanje upravljanja saobraćajem i izgradnju i rekonstrukciju prioritetnih deonica što bi uz minimalna investiciona ulaganja omogućilo najracionalnije iskorišćenje postojećih kapaciteta.

U planskom periodu kompletiranjem ulične mreže omogućiće se izmeštanje tranzitnih tokova izvan centralnog područja i regulisanje unutargradskih kretanja koje će generisati planirana namena površina.

...

Pešački i biciklistički saobraćaj

Pešački saobraćaj kao najzastupljeniji vid kretanja, neophodno je favorizovati kroz rekonstrukciju postojećih i izgradnju novih površina, jer uslovi za neometano i bezbedno odvijanje pešačkog saobraćaja na posmatranom području nisu na zadovoljavajućem nivou. Pored toga, veliki broj pešačkih kretanja su nezamenljivi vid komunikacija, te je značajno poboljšati uslove ovog vida saobraćaja. Predloženim merama u oblasti stacionarnog saobraćaja i javnog gradskog prevoza stvoriće se povoljniji uslovi i za razvoj nemotorizovanih vidova saobraćaja.

Pri određivanju širine trotoara i pešačkih staza treba se rukovoditi očekivanim intenzitetom pešačkog saobraćaja, pri čemu se preporučuje minimalna širina od 0,75m (izuzetno 0.5 m).

Zbog evidentne prednosti razvoj biciklističkog saobraćaja takodje treba u najvećoj meri stimulirati. Uslovi bezbednog odvijanja biciklističkog saobraćaja na postojećoj uličnoj mreži praktično ne postoje. Iz navedenih razloga kao i zbog sve prisutnije tendencije korišćenja bicikla kao prevoznog sredstva, neophodno je posvetiti odgovarajuću pažnju putem regulativnih mera i izgradnje posebnih biciklističkih staza.

U centralnom delu uz reku Rašku planira se pešačka ulica, a na potezu od centra ka naselju Barakovac planiraju se pešačka i biciklistička staza u dužini od 3,8 km trasom postojećeg jaza.

Planirani sistem saobraćaja predstavlja nadgradnju postojeće saobraćajne matrice na području Generalnog urbanističkog plana. U generalnom sistemu regulacije naselja neće doći do bitnih promena izuzimajući trase planiranih saobraćajnica.

Generalnim regulacionim rešenjem definisane su regulacione širine za

- obilazne saobraćajnice 24-30m
- gradska magistrale 16-26m
- gradske saobraćajnice 13-22m
- sabirne saobraćajnice 8-18m
- ostale saobraćajnice min 5,0m
- trotoari i pešačke staze min 0,5m

U pojedinim zonama starog gradskog jezgra u kojima je nemoguća realizacija navedenih saobraćajnih profila bez znatnih intervencija u prostoru, potrebno je, kroz izradu planova regulacije i procene ekonomskih troškova realizacije, definisati precizno profile koje data zona može da podnese u granicama racionalnosti i održivosti.

...

Plan generalne regulacije dela centra naseljenog mesta Grada Novog Pazara - delovi naselja koja se prostiru dolinom reke Raške i Ljudske, deo naselja Rajčinoviće sa banjom, Dojeviće, Pobrđe, Varevo, Barakovac i Gornji Selakovac

saobraćajna infrastruktura

Kao posledica dobrog saobraćajno-geografskog položaja Novi Pazar je povezan preko državnog puta 1.b. reda broj 29 državna granica sa Crnom Gorom (granični prelaz Jabuka) – Prijepolje – Nova Varoš – Sjenica – Novi Pazar i državnog puta 2a reda broj 203 Doljeviće (veza sa državnim putem 1. b reda br. 29) – Pazarište -Tutin – Bregovi na šire

okruženje prema centralnoj i severnoj Srbiji, Crnoj Gori i Bosni i Hercegovini. Planirane obilaznice treba da omoguće bolju razmenu tokova između najvažnijih ulazno-izlaznih pravaca, koji se u najvećem delu poklapaju sa magistralnim i regionalnim pravcima, što će kao rezultat imati kvalitetnije povezivanje sa bližim i daljim okruženjem.

ma. mreža

Osnovni zadatak planiranog sistema ulične mreže je da prihvati i kvalitetno opsluži lokalni saobraćaj, posebno sa svrhom stan-posao, i da obezbedi uvođenje daljinskog saobraćaja na najvažnijim ulazno-izlaznim pravcima. Pored toga, predloženi sistem ulične mreže, koji u osnovi ima radijalno - prstenasti koncept, značajna poboljšanja treba da pruži i kod izvorno-civilnih i tranzitnih kretanja.

Uličnu mrežu u planskom periodu činiće sledeće kategorije saobraćajnica:

žp crta. magistrala-obilaznica

žp crta. magistrale

žp crta. saobraćajnice

i. saobraćajnice

Kategorizacija ulične mreže izvršena je funkcionalno prema značaju u okviru ulične mreže.

Gradske magistrale - obilaznice predstavljaju saobraćajnice najvišeg funkcionalnog ranga na posmatranom području čija je osnovna funkcija povezivanje sa širim okruženjem, odnosno opslužavanje daljinskih izvorno-ciljnih kretanja. Ove saobraćajnice sa jugozapadne i severozapadne strane povezuju ulazno - izlazne pravce.

Gradske magistrale se nadovezuju na mrežu državnih puteva ili povezuju ove puteve, pri čemu se protežu većim delom posmatrane teritorije povezujući različite gradske sadržaje - stanovanje, rad, centralne funkcije... i opslužuju značajni deo izvorno-ciljnog i lokalnog saobraćaja.

Kategoriji gradskih magistrala pripada Ulica Dubrovačka, odnosno pravac državnog puta 1. b reda br. 29.

Gradske saobraćajnice su u osnovi namenjene srednjim i dugim unutargradskim putovanjima i povezuju sabirne saobraćajnice sa gradskim magistralama kao i stambene zone sa gradskim centrom i ostalim sadržajima opslužujući najveći deo lokalnog saobraćaja. U kategoriju gradskih saobraćajnica svrstavaju se:

- pravac državnog puta 2a reda br. 203 na deonici od jugozapadne obilaznice prema granici plana kao i pravac Ulice br. 429.

Sabirne saobraćajnice integrišu sekundarnu uličnu mrežu i predstavljaju sponu sa saobraćajnicama višeg ranga.

U zahvatu plana sabirne saobraćajnice su:

-pravac ka Rajčinovića banji

- pravac ulice za ciglanu

- deonica ul. Dubrovačke

- obostrane ulice uz reku Rašku.

Izgradnja i rekonstrukcija kategorisanih saobraćajnica realizovaće se prema prioritetima u skladu sa značajem i stanjem posmatrane saobraćajnice i u skladu sa srednjoročnim programima razvoja. U prvom srednjoročnom periodu plana

neophodno je unaprediti uličnu mrežu kroz poboljšanje upravljanja saobraćajem i izgradnju i rekonstrukciju prioritetnih deonica što bi uz minimalna investiciona ulaganja omogućilo najracionalnije iskorišćenje postojećih kapaciteta.

Za severozapadnu obilaznicu i planiranu vezu između severozapadne i jugozapadne obilaznice na poziciji do državnog puta 2.a reda br. 203 potrebno je izraditi plan detaljne regulacije.

U prethodnom periodu za jugozapadnu obilaznicu izrađena je planska (plan detaljne regulacije) i projektna (glavni projekat prve faze-jedne kolovozne trake) dokumentacija, koja je korišćena u uzradi ovog plana. Naznačene stacionaže na jugozapadnoj obilaznici su prema internoj stacionaži iz glavnog projekta jugozapadne obilaznice.

Kompletiranjem ulične mreže u planskom periodu omogućiće se izmeštanje tranzitnih tokova izvan centralnog područja i regulisanje unutargradskih kretanja koje će generisati planirana namena površina.

Pešački i biciklistički saobraćaj

Pešački saobraćaj kao najzastupljeniji vid kretanja, neophodno je favorizovati kroz rekonstrukciju postojećih i izgradnju novih površina, jer uslovi za neometano i bezbedno odvijanje pešačkog saobraćaja na posmatranom području nisu na zadovoljavajućem nivou. Pored toga, veliki broj pešačkih kretanja su nezamenljivi vid komunikacija, te je značajno poboljšati uslove ovog vida saobraćaja. Predloženim merama u oblasti stacionarnog saobraćaja i javnog gradskog prevoza stvoriće se povoljniji uslovi i za razvoj nemotorizovanih vidova saobraćaja.

Pri određivanju širine trotoara i pešačkih staza treba se rukovoditi očekivanim intenzitetom pešačkog saobraćaja, pri čemu se preporučuje minimalna širina od 1,6m.

Zbog evidentne prednosti razvoj biciklističkog saobraćaja takođe treba u najvećoj meri stimulisati. Uslovi bezbednog odvijanja biciklističkog saobraćaja na postojećoj uličnoj mreži praktično ne postoje. Iz navedenih razloga kao i zbog sve prisutnije tendencije korišćenja bicikla kao prevoznog sredstva, neophodno je posvetiti odgovarajuću pažnju putem regulativnih mera.

Pravila za izgradnju i rekonstrukciju saobraćajnica

- regulacione linije i osovine saobraćajnica predstavljaju osnovne elemente za definisanje mreže saobraćajnica
- kolovoznu konstrukciju dimenzionisati prema merodavnom saobraćajnom opterećenju, a prema važećim standardima i normativima baziranim na SRPS U.C4.012, prema „Pravilniku o tehničkim normativima za dimenzionisanje kolovoznih konstrukcija,, i „Projektovanje fleksibilnih kolovoznih konstrukcija,, kao i u skladu sa članovima 37. i 38. Zakona o javnim putevima i drugim pratećim propisima
- prilikom projektovanja koristiti i podatke o: klimatsko hidrološkim uslovima, nosivosti materijala posteljice i drugih elemenata kolovozne konstrukcije (za izradu novog kolovoza i ojačanje postojeće kolovozne konstrukcije).
- pri projektovanju novih deonica ili novih kolovoznih traka, niveletu visinski postaviti tako da se prilagodi izvedenim kolovoznim površinama
- prilikom projektovanja novih priključaka na državne puteve obezbediti zone potrebne preglednosti minimalno 120,00m u odnosu na zaustavnu („STOP“) liniju na saobraćajnom priključku
- širina kolovoza pristupnog puta mora biti minimalne širine 6,60m (sa ivičnom trakom) ili 6,00m (sa ivičnjakom) i dužine 40,00m
- ukoliko postoji mogućnost na državnim putevima pri formiranju novih saobraćajnih priključaka predvideti dodatnu saobraćajnu traku za leva skretanja sa državnih puteva
- autobuska stajališta izvesti u skladu sa članom 70. i 79. Zakona o javnim putevima („Sl.glasnik RS“ br.101/2005)
- autobuska stajališta na uličnoj mreži moguće je realizovati u kolovoznoj traci (bez proširenja), dok je na državnim putevima neophodno izvesti proširenje kolovoza za stajalište u širini od 3,50m

- početak (kraj) autobuskog stajališta na državnim putevima moraju biti na minimalnoj udaljenosti od 20,00m od početka (završetka) lepeze priključnog puta u zoni raskrsnice
- dužina preglednosti na deonici državnog puta u zoni autobuskog stajališta mora iznositi najmanje 1,5 puta više od dužine zaustavnog puta vozila u najnepovoljnijim vremenskim uslovima vožnje za računsku brzinu od 50 km/h
- ukoliko se projektuju uparena (naspramna) autobuska stajališta, prvo stajalište pozicionira se sa leve strane kolovoza u smeru vožnje (u suprotnoj kolovoznoj traci), pri čemu podužno rastojanje dva naspramna autobuska stajališta (od završetka stajališta sa leve strane do početka stajališta sa desne strane) mora iznositi minimalno 30,00m
- izuzetno, naspramna autobuska stajališta mogu se projektovati tako da se u smeru vožnje prvo pozicionira stajalište sa desne strane državnog puta, ali tada rastojanje između krajnjih tačaka autobuskih stajališta (od kraja desnog-prvog do početka levog stajališta) mora iznositi minimalno 50,00m
- dužina uključne trake sa državnog puta na autobusko stajalište na autobusko stajalište iznosi 30,50m, a dužina uključne trake sa autobuskog stajališta na državni put mora iznositi 24,80m
- dužina niša autobuskih stajališta mora iznositi za jedan autobus 13,00m, odnosno za dva autobusa ili zglobovi autobus 26,00m
- kolovoznu konstrukciju autobuskih stajališta projektovati sa jednakom nosivošću kao i kolovoznu konstrukciju državnog puta uz koji se stajalište projektuje
- poprečni nagib kolovoza autobuskih stajališta projektovati sa minimalnim padom od 2% od ivice kolovoza državnog puta
- prilikom projektovanja i izgradnje biciklističkih i pešačkih staza i ostalih elemenata pridržavati se Pravilnika o uslovima koje sa aspekta bezbednosti saobraćaja moraju da ispunjavaju putni objekti i drugi elementi javnog puta („Sl. glasnik R Srbije“ br. 50/2011)
- udaljenost slobodnog profila biciklističke i pešačke staze od ivice kolovoza državnog puta mora iznositi najmanje 1,50m
- ukrštanje instalacije i državnog puta predvideti mehaničkim podbušivanjem ispod trupa puta, upravno na put, u propisanoj zaštitnoj cevi
- zaštitna cev mora biti projektovana na celoj dužini između krajnjih tačaka poprečnog profila puta (izuzetno spoljna ivica rekonstruisanog kolovoza), uvećana za po 3,0m sa svake strane,
- minimalna dubina predmetnih instalacija i zaštitnih cevi ispod putnog kanala za odvodnjavanje (postojećeg ili planiranog) od kote dna kanala do gornje kote zaštitne cevi iznosi 1,20m,
- prilikom postavljanja nadzemnih instalacija stubove postaviti na rastojanju koje ne može biti manje od visine stuba, mereno od spoljne ivice zemljišnog pojasa puta, kao i da se obezbedi sigurnosna visina od 7,00m od najviše kote kolovoza do lančanice, pri najpovoljnijim temperaturnim uslovima,
- ukoliko se predmetne instalacije vode paralelno državno putu moraju biti postavljene minimalno 3,00m od krajnje tačke poprečnog profila puta (nožice nasipa trupa puta ili spoljne ivice putnog kanala za odvodnjavanje) izuzetno ivice rekonstruisanog kolovoza ukoliko se time ne remeti režim odvodnjavanja kolovoza,
- na deonici državnog puta gde nije moguće ispoštovati prethodni uslov potrebno je izvesti adekvatnu zaštitu predmetnog puta (ukoliko je deonica u naseljenom mestu, instalacije postaviti uz krajnju ivicu trotoara),
- paralelno vođene instalacije sa državnim putem ne smeju se postaviti po bankinama, kosinama useka ili nasipa, kroz jarkove i kroz lokacije koje mogu prouzrokovati otvaranje klizišta,
- minimalna dubina predmetnih instalacija i zaštitnih cevi od najniže kote kolovoza do gornje kote zaštitne cevi iznosi 1,50m,
- saobraćajnice projektovati i izvoditi prema poprečnim profilima datim u grafičkom prilogu
- do izgradnje poprečne veze između državnog puta 1. b reda br. 29 i državnog puta 2.a reda br.203 (na pravcu severozapadne obilaznice) na stacionaži 0+805 realizovati trokraku raskrsnicu sa regulisanjem prioriteta saobraćaja na pravcu državnog puta 2.a reda br.203
- glavnim projektom predvideti potrebnu saobraćajnu signalizaciju u skladu sa usvojenim režimom saobraćaja
- unutarblokovske pristupne ulice dimenzionisati prema uslovima za kretanje protivpožarnih vozila
- u regulacionim profilima planiranih ulica predvideti uličnu rasvetu u kontinuitetu
- pri projektovanju i realizaciji svih javnih objekata i površina primeniti Pravilnik o tehničkim standardima planiranja, projektovanja i izgradnje objekata kojima se osigurava nesmetano kretanje i pristup osobama sa invaliditetom, deci i

REGULACIJA I NIVELACIJA MREŽE SAOBRAĆAJA

Regulacija

- Za deo obuhvata Plana generalne regulacije, regulacionu matricu činili su elementi važećih projekata ulica (definisane regulacione osovine korigovane na pojedinim mestima). Za sve definisane saobraćajnice i vodotokove kao podloga korišćena je kombinacija katastarskog plana – DKP, Ortofoto plan urađen za razmeru 1:5000 i Vertikalna predstava u digitalnom obliku za razmeru 1: 5000

Vodilo se računa da regulaciona linija što manje utiče na postojeće objekte kako bi njena realizacija na terenu bila jednostavnija i sa minimumom troškova oko rešavanja imovinskih odnosa.

Regulacione osovine vodotokova i regulacione osovine planiranih saobraćajnica, određene su projektovanim koordinatama temenih i osovinskih tačaka. Na grafičkom prilogu da't je spisak koordinata svih pomenutih tačaka, kao i poluprečnici zaobljenja horizontalnih krivina (po osovini) i poluprečnici zaobljenja regulacije u raskrsnicama. Regulacione linije duž saobraćajnica, definisane su osovinama i karakterističnim poprečnim profilima, koji su takođe sastavni deo grafičkog priloga.

Postojeće ulice katastarski definisane, a koje nisu obuhvaćene grafičkim prilogom regulacije se zadržavaju. Definisanje regulacije ovih ulica, i uvođenje novih saobraćajnih površina vrši se Planom detaljne regulacije.

Navedeni elementi koji su sadržani na grafičkom prilogu, čine jedinstvenu regulacionu bazu.

Nivelacija

Elementi nivelacije urađeni su na osnovu vertikalne predstave dobijene iz Digitalnog Modela Terena postojećeg ortofoto plana. Generalna nivelacija u obuhvatu Plana generalne regulacije, definisana je projektovanim visinama u raskrsnicama saobraćajnica. Prilikom izrade plana nivelacije vodilo se računa da projektovane visine maksimalno prate postojeći teren. Kod saobraćajnica koje imaju kvalitetan asfaltni zastor, u raskrsnicama se treba pridržavati postojećih visina i niveleta.

Nivelacioni elementi Plana nivelacije, koji su sastavni deo grafičkog priloga, mogu služiti za generalno sagledavanje projektovane konfiguracije terena prilikom projektovanja infrastrukturnih objekata, a za sve ostale potrebe neophodni su naknadni geodetski radovi koji će omogućiti projektovanje izvođačkih elemenata svih tipova objekata.

USLOVI ZA PROJEKTOVANJE, UKRŠTANJE I PARALELNO VOĐENJE

Elektroenergetska mreža

Uslovi za projektovanje

Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati uslova:

- „Elektrodistribucija Srbije“ d.o.o. Beograd, Ogranak Elektrodistribucija Novi Pazar, broj 8k.1.1.0-d-07.06-256687-25 od 24.4.2025. godine.

Vodovodna i kanalizaciona mreža

Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati sledećih uslova:

- JP „Vodovod i kanalizacija“, Novi Pazar, broj 047/25 od 26.6.2025.godine;
- JP „Direkcija za izgradnju Grada Novog Pazara“, broj 2184/2025 od 23.7.2025. godine.

Telekomunikaciona mreža

Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati sledećih uslova:

- Telekom Srbija a.d., IJ Novi Pazar, broj 275960/3-2025 od 30.6.2025. godine;
- CETIN d.o.o., Beograd, broj 108/170/25 od 20.6.2025.godine;
- SBB, Srpske kablovske mreže d.o.o., Beograd, broj LU-154/2025 od 01.7.2025.godine.

Mreža dalekovoda

- „Elektromreža Srbije“, AD Beograd broj: 130-00-UTD-003-703/2025 od 02.7.2025.godine.

Mreža gasovoda

- Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati uslova koje je izradilo JP „Srbijagas“ Novi Sad, broj od 01.7.2025. godine.

Mreža toplovoda

- Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati uslova koje je izradilo JP „Gradska toplana“, Novi Pazar, broj 653/2025 od 02.7.2025. godine.

Saobraćajna mreža

- Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati uslova koje je izradilo JP „Direkcija za izgradnju Grada Novog Pazara“, broj 2184/2025 od 23.7.2025. godine

Uslovi za odlaganje otpada

- Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati uslova koje je izradilo JKP „Gradska čistoća“, Novi Pazar, broj 905 od 20.6.2025. godine.

POSEBNI USLOVI

Zaštita prirode

- Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati Rešenja o uslovima zaštite koje je izradio Zavod za zaštitu prirode Srbije, Beograd, 03 br. 021-2349/2 od 07.7.2025. godine.

Vodni uslovi

- Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati uslova koje je izradilo Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede, Republička direkcije za vode, Beograd, broj 002775952 2025 14843 001 001 325 024 od 20.6.2025. godine.

Uslovi zaštite od požara

- Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati uslova koje je izradilo Ministarstvo unutrašnjih poslova, Sektor za vanredne situacije, Odeljenje za vanredne situacije u Novom Pazaru, 07.20 br. 217-4964/25 od 24.6.2025.

godine.

Uslovi odbrane

- Pri projektovanju i izvođenju radova obavezno se pridržavati uslova koje je izradilo Ministarstvo odbrane, Sektor za materijalne resurse, Uprava za infrastrukturu, broj 8473-4 od 04.7.2025. godine.

USLOVI PRIBAVLJENI ZA POTREBE IZRADE LOKACIJSKIH USLOVA

- „Elektrodistribucija Srbije“ d.o.o. Beograd, Ogranak Elektrodistribucija Novi Pazar, broj 8k.1.1.0-d-07.06-256687-25 od 24.4.2025. godine.
- JP „Vodovod i kanalizacija“, Novi Pazar, broj 047/25 od 26.6.2025.godine;
- JP „Direkcija za izgradnju Grada Novog Pazara“, broj 2184/2025 od 23.7.2025. godine.
- Telekom Srbija a.d., IJ Novi Pazar, broj 275960/3-2025 od 30.6.2025. godine;
- CETIN d.o.o., Beograd, broj 108/170/25 od 20.6.2025.godine;
- SBB, Srpske kablovske mreže d.o.o., Beograd, broj LU-154/2025 od 01.7.2025.godine.
- „Elektromreža Srbije“, AD Beograd broj: 130-00-UTD-003-703/2025 od 02.7.2025.godine.
- Uslova JP „Srbijagas“ Novi Sad, broj od 01.7.2025. godine.
- Uslovi JP „Gradska toplana“, Novi Pazar, broj 653/2025 od 02.7.2025. godine.
- Uslovi JKP „Gradska čistoća“, Novi Pazar, broj 905 od 20.6.2025. godine.
- Rešenje o uslovima zaštite koje je izradio Zavod za zaštitu prirode Srbije, Beograd, 03 br. 021-2349/2 od 07.7.2025. godine.
- Obaveštenje Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede, Republička direkcije za vode, Beograd, broj 002775952 2025 14843 001 001 325 024 od 20.6.2025. godine.
- Obaveštenje Ministarstva unutrašnjih poslova, Sektor za vanredne situacije, Odeljenje za vanredne situacije u Novom Pazaru, 07.20 br. 217-4964/25 od 24.6.2025. godine.
- Uslovi Ministarstva odbrane, Sektor za materijalne resurse, Uprava za infrastrukturu, broj 8473-4 od 04.7.2025. godine.

Sastavni deo ovih lokacijskih uslova je Idejno rešenje br.tehn. dokumentacije 039/25-IDR, izrađeno od strane „VIA Inženjering“ d.o.o., Cara Uroša 3, Novi Sad, Glavni proketant Ljudevit Boričić, d.i.g. br.licence 315 D189 06.

Zaštitu i izmeštanje postojećih instalacija vršiti u skladu sa uslovima imaoca javnih ovlašćenja nadležnih za infrastrukturnu mrežu.

Odgovorni projektant dužan je da idejni projekat, projekat za građevinsku dozvolu i projekat za izvođenje uradi u skladu sa pravilima građenja i svim ostalim uslovima sadržanim u lokacijskim uslovima.

ROK VAŽENJA Lokacijski uslovi važe 2 godine od dana izdavanja ili do isteka važenja građevinske dozvole izdate u skladu sa tim uslovima, za katastarske parcele za koje je podnet zahtev.

Podnosilac zahteva može podneti zahtev za izmenu jednog ili više uslova za projektovanje, odnosno priključenje objekta na infrastrukturnu mrežu u kom slučaju se vrši izmena lokacijskih uslova.

Za ove uslove naplaćena je taksa za izdavanje lokacijskih uslova u iznosu 3250,00 dinara, i 500,00din, tarifni br 2., tačka 10. Odluke o opštinskim administrativnim taksama („Sl. list grada Novog Pazara”, br 7 /2006, 17/2008, 2/2009 i „Sl. Grada Novog Pazara”, br.11/15), 2090,00 din naknada za vođenje centralne evidencije i 400,00din RAT za podnošenje zahteva.

UPUTSTVO O PRAVNOM SREDSTVU: Na lokacijske uslove može se podneti prigovor Gradskom veću Grada Novog Pazara u roku od 3 dana od dana prijema istih. Prigovor se podnosi preko Centralnog informacionog sistema sa pozivom na broj ROP-NPA-16819-LOCH-2/2025. Uz prigovor priložiti dokaz o uplati republičke administrativne takse u iznosu od 610,00 dinara i dokaz o uplati takse u korist budžeta Grada Novog Pazara u iznosu od 500,00 dinara i 520,00 dinara naknada za CEOP.

Savetnik:

Ahmet Biševac, d.i.a

RUKOVODILAC odeljenja:

Nihat Crnovršanin, d.i.g.