



## Republika Srbija

### Grad Novi Pazar

#### Gradska uprava za izvorne i poverene poslove

Stevana Nemanje 2,

#### Odeljenje za urbanizam i izgradnju

Broj: ROP-NPA-43045-LOC-1/2025

Datum: 29.01.2026. godine

Odeljenje za urbanizam i izgradnju gradske uprave za izvorne i poverene poslove Grada Novog Pazara postupajući po zahtevu koji je u ime Grada Novog Pazara, Stevana Nemanje 2, podneo punomoćnik Ajša Zatrić iz Novog Pazara, 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, 91/2025) i čl. 3 Uredbe o lokacijskim uslovima (*"Sl.gl.RS"*, br.87/23), izdaje:

### LOKACIJSKE USLOVE

Za opremanje državnih puteva sistemom video nadzora, kamerno mesto KM4, Državni put Ib reda br.29, na stacionaži km 108+635, u zoni kućnog broja 205, naselju Selakovac, na teritoriji Grada Novog Pazara.

#### PODACI O LOKACIJI:

Broj katastarske parcela: 4497/4 K.O. Novi Pazar

**KLASA OBJEKTA:** kategorije "G", klasifikaciona oznaka:

**211202** – Ostali putevi I ulice, sve potrebne instalacije koje omogućavaju sigurno odvijanje saobraćaja i parkiranja

#### PODACI O OBJEKTU:

#### FUNKCIONALNE I TEHNIČKE KARAKTERISTIKE PROJEKTNIH REŠENJA

Predmet projekta je kamerno mesto u ulici Rifata Burdževića, u zoni kućnog broja 205, u neposrednoj blizini stambenih i komercijalnih objekata.

Predmetno kamerno mesto se nalazi na državnom putu I B reda broj 29, na deonici 02908, od početnog čvora 2906 (Dojeviće (104+686)), do krajnjeg čvora 2907 (Novi Pazar (Odvraćenica) (110+897)), na stacionaži 108+635. Tačne stacionaže predmetnih instalacija, pored i ispod predmetnog puta utvrđene su direktnim merenjem na terenu u odnosu na poznate stacionaže čvornih tačaka prema referentnom sistemu JP „Putevi Srbije“.

Na predmetnoj lokaciji predviđena je detekcija svih prolazaka i saobraćajnih prekršaja prekoračenje zadate-limitirane brzine kretanja za sve saobraćajne trake, kao i uspostavljanje nadzornog centra za obradu podataka.

Prilikom izgradnje sistema video nadzora za automatsko prepoznavanje registarskih tablica motornih vozila i detekciju saobraćajnih prekršaja u ulici Rifata Burdževića, I B 29, ne menja se postojeći režim saobraćaja.

Koncepcija celokupnog sistema video nadzora treba da bude takva da su kamerna mesta nezavisne funkcionalne celine koje mogu da se samostalno postavljaju uz povezivanje u nadzorni centar. ovakav sistem omogućava faznu izgradnju pojedinih kamernih mesta uz naknadno povezivanje u nadzorni centar.

**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)

#### **PRAVILA GRAĐENJA:**

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 prenatrženom 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, nasledjenog neplanskog načina izgradnje objekata van privatnih parcela i uzurpiranja javnih površina dovela do jako lošeg saobraćajnog sistema sto 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.

## 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 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.

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.

## 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 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 zglobni 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 deonicama 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 raskrslu 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
- unutar blokovske 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 starim osobama (Službeni glasnik R.Srbije br.22/2015)

## **USLOVI ZA PROJEKTOVANJE, UKRŠTANJE I PARALELNO VOĐENJE**

- „Elektrodistribucija Srbije“ d.o.o. Beograd, Ogranak Elektrodistribucija Novi Pazar, broj 8k.1.1.0-d-07.06-13568-26 od 22.01.2026. godine.
- JP „Vodovod i kanalizacija“, Novi Pazar, broj 002/26 od 27.1.2026.godine;
- JP „Direkcija za izgradnju Grada Novog Pazara“, broj 82/2026 od 20.1.2026. godine.
- Telekom Srbija a.d., IJ Novi Pazar, broj 14608/2-2026 od 14.01.2026. godine;
- Uslovi za projektovanje izdati od JP „Putevi Srbije“, Beograd, broj ID8-26 od 14.01.2026.
- „Elektromreža Srbije“, AD Beograd broj: 130-00-UTD-003-25/2026 od 19.01.2025.godine.
- Obaveštenje Ministarstva unutrašnjih poslova, Sektor za vanredne situacije, Odeljenje za vanredne situacije u Novom Pazaru, 07.20 br. 217-250/26 od 22.01.2026. godine.

Sastavni deo ovih lokacijskih uslova je Idejno rešenje br.tehn. dokumentacije P-934/2025-2-IDR-0, izrađeno od strane „ADOMNE“ projektovanje i inženjering, Novi Sad, Glavni projektant Igor Vukobradović, d.i.s. br.licence 370 F072 07.

**Zaštitu i izmeštanje postojećih instalacija vršiti u skladu sa uslovima imaoća 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 naknada 2090,00 din za vođenje centralne evidencije.

**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-43045-LOC-1/2025. 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.

Samostalni savetnik:

Maida Ćorović, d.i.a

RUKOVODILAC odeljenja:

Nihat Crnovršanin, d.i.g.