



Republika Srbija

Grad Novi Pazar

Gradska uprava za izvorne i poverene poslove

Stevana Nemanje 2,

Odeljenje za urbanizam i izgradnju

Broj: ROP-NPA-42370-LOCH-2/2026

Datum: 09.03.2026. godine

Odeljenje za urbanizam i izgradnju, Gradska uprava za izvorne i poverene poslove Grada Novog Pazara, postupajući po zahtevu koji je u ime Grada Novog Pazara, Stevana Nemanje 2, podnela punomoćnica Ajša Zatrić [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, 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 KM 1, Državni put Ib reda br.29, ulica Dubrovačka u zoni kućnog broja 195, na stacionaži 105+039, na teritoriji Grada Novog Pazara.

PODACI O LOKACIJI:

Broj katastarske parcela: 551 K.O. Ivanče

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 Dubrovačkoj ulici, u zoni kućnog broja 195, 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(Odvračenica) (110+897)), na stacionaži 105+039. 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 Dubrovačkoj ulici, 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 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 i 19/24);

PRAVILA GRAĐENJA:

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 pravicima, 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 pravicima. 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:

žpzcrrja. magistrala-obilaznica

žpzcrrje. magistrale

žpzcrrje. 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 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
- 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 starim osobama (Službeni glasnik R.Srbije br.22/2015)

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 izvodačkih elemenata svih tipova objekata.

USLOVI ZA PROJEKTOVANJE, UKRŠTANJE I PARALELNO VOĐENJE

- „Elektrodistribucija Srbije“ d.o.o. Beograd, Ogranak Elektrodistribucija Novi Pazar, broj 8k.1.1.0-D-07.06-6593-26 od 13.01.2026. god. I Ugovor broj 8k.1.1.0-D-07.06-6593-26-UGP
- JP „Vodovod i kanalizacija“, Novi Pazar, od 13.01.2026.godine;
- JP „Direkcija za izgradnju Grada Novog Pazara“, broj 471/2026 od 23.2.2026. godine.
- Telekom Srbija a.d., IJ Novi Pazar, broj 1571/2-2026 od 05.01.2026. godine;
- Uslovi za projektovanje izdati od JP „Putevi Srbije“, Beograd, broj ID 15/26 od 18.02.2026.

- „Elektromreža Srbije“, AD Beograd broj: 130-00-UTD-003-1548/2026 od 12.01.2026.godine.
- Obaveštenje Ministarstva unutrašnjih poslova, Sektor za vanredne situacije, Odeljenje za vanredne situacije u Novom Pazaru, 07.20 br. 217-10831/26 od 31.12.2025. godine.

Sastavni deo ovih lokacijskih uslova je Idejno rešenje br.tehn. dokumentacije P-934/2025-1-IDR-0, izrađeno od strane „ADOMNE“ projektovanje i inženjering, Novi Sad, Glavni projektant Igor Vukobratović, 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 2500,00 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-42370-LOCH-2/2026. Uz prigovor priložiti dokaz o uplati naknade za CEOP u iznosu od 500,00 dinara

Savetnik:

Ahmet Biševac, d.i.a

RUKOVODILAC odeljenja:

Nihat Crnovršanin, d.i.g.