

CRNA GORA  
Opština Tuzi  
Sekretarijat za planiranje,  
uređenje prostora  
i komunalne poslove  
Broj: 07 - 032/20 – 822  
Tuzi, 28.01.2020. godine

PUP PODGORICA,  
DUP "KARABUŠKO POLJE"  
DUP "ŠIPČANIČKA GORA"

Podnosilac zahtjeva,  
**Predsjednik opštine Tuzi**  
**Nik Gjeloshaj**

**URBANISTIČKO – TEHNIČKI USLOVI  
ZA REKONSTRUKCIJU SAOBRAĆAJNICE  
PODGORICA - TUZI, OD RŽANIČKOG MOSTA NA  
RIJECI CIJEVNI DO SKRETANJA ZA ŠIPČANIK U  
ZAHVATU PUP -a PODGORICE**

PODNOŠILAC  
ZAHTJEVA: **NIK GJELOSHAJ – PREDsjedNIK OPŠTINE TUZI**

OBRADIVAČ: **SEKRETARIJAT ZA PLANIRANJE,  
UREĐENJE PROSTORA I KOMUNALNE  
POSLOVE OPŠTINE TUZI**

Tuzi, januar 2020. godine

CRNA GORA  
Opština Tuzi  
Sekretarijat za planiranje,  
uređenje prostora  
i komunalne poslove  
Broj: 07 - 032/20 – 822  
Tuzi, 28.01.2020. godine

PUP PODGORICA  
DUP "KARABUŠKO POLJE"  
DUP "ŠIPČANIČKA GORA"

Podnosilac zahtjeva,  
**Predsjednik opštine Tuzi**  
Nik Gjeloshaj

**URBANISTIČKO – TEHNIČKI USLOVI  
ZA REKONSTRUKCIJU SAOBRAĆAJNICE  
PODGORICA - TUZI, OD RŽANIČKOG MOSTA NA  
RIJECI CIJEVNI DO SKRETANJA ZA ŠIPČANIK U  
ZAHVATU PUP -a PODGORICE**

**PRAVNI OSNOV:**

Sekretarijat za planiranje, uređenje prostora i komunalne poslove opštine Tuzi, na osnovu člana 74. Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata ("Sl.list CG" br.64/17), Uredbe o povjeravanju dijela poslova Ministarstva održivog razvoja i turizma jedinicama lokalne samouprave ("Službeni list Crne Gore" br.68/17 od 20.10.2017.godine, Prostorni urbanistički plan Glavnog grada Podgorice, usvojen Odlukom broj 01-030/14 – 253 od 25. 02. 2014.go d., DUP "Karabuško polje", usvojen Odlukom broj 01-031/16-1449 od 25. 11. 2016. god., DUP "Šipčanička gora 1", usvojena Odlukom broj 02-030/15-1087 od 30..07. 2015. godine, evidentirani u Registru planske dokumentacije Ministarstva održivog razvoja i turizma na dan 24.01.2020.godine.

**URBANISTIČKO-TEHNIČKI USLOVI:**

**Za izradu tehničke dokumentacije**

Za rekonstrukciju saobraćajnice Podgorica - Tuzi, od Ržaničkog mosta na rijeci Cijevni do skrctanja za Šipčanik u zahvatu Prostornog urbanističkog plana Glavnog grada Podgorice.

**PODNOŠILAC ZAHTJEVA:**

Predsjednik opštine Tuzi, Nik Gjeloshaj

**POSTOJEĆE STANJE:**

Saobraćajnica koja je predmet ovih uslova predstavlja saobraćajnicu primarne mreže. Saobraćajnica je izgrađena, sa jednom kolovoznom trakom i dvije saobraćajne trake, uglavnom bez trotoara i adekvatne javne rasvjete. Odlikuje se neadekvatnim kolovoznim

zastorom za rang saobraćajnice i nepovoljnim tehničkim karakteristikama te je potrebno izvršiti rekonstrukciju iste.

## PLANIRANO STANJE :

### Saobraćajno - tehnički uslovi

Prostornim urbanističkim planom Podgorice predviđena je rekonstrukcija postojeće saobraćajnice Podgorica–Tuzi, odnosno pretvaranje dijela puta u bulevar sa četiri trake.

Predmet UTU -a je dio saobraćajnice Podgorica - Tuzi, od Ržaničkog mosta na rijeci Cijevni do skretanja za Šipčanik., u dužini od cca 3800,0 m.

Planirani poprečni profili koji se odnose na dijelove saobraćajnice obuhvaćene Planom prikazani su na grafičkom prilogu "Izvod iz PUP –a Podgorice" i na priložima iz kontaktnih DUP -ova koji su sastavni dio ovih UTU -a.

PUP –om Podgorice je navedeno da je planirani normativ orijentacioni i daje osnovne elemente za projektovanje saobraćaja. U slučaju da studije za pojedine planove pokažu drugačije, može se odstupiti od normativa datih u ovom planu.

Širinu saobraćajnice odrediti nakon analize stanja na terenu, uvida u smjernice PUP -a i smjernice kontaktnih DUP -ova, pri čemu treba voditi računa da se projektom rekonstrukcije saobraćajnice ne obuhvate granice kontaktnih urb. parcela.

Prije izrade Glavnog projekta potrebno je izvršiti geodetsko snimanje u razmjeri 1:250, te uzdužne profile saobraćajnice prilagoditi terenu i okolnim objektima uz obavezno postizanje podužnih i poprečnih nagiba potrebnih za odvođenje atmosferskih voda. Prilikom nivelisanja saobraćajnice potrebno je uzeti u obzir specifičnost terena.

Radijuse krivina u raskrsnicama prilagoditi postojećem stanju, poštujući pri tome propise i orijentaciono date radijuse u Planovima.

Ovičenje kolovoza prema trotoarima i zelenim površinama projektovati ivičnjacima 20/24cm (24/24 cm) od bijelog betona MB 50.

Zastore kolskih saobraćajnica predviđeti od asfalta, a trotoare i samostalne pješačke staze od asfalta, kamena, betona, sl. tj. od elemenata izrađenih od pomenutih materijala. Kolovoznu konstrukciju saobraćajnice sračunati na osnovu ranga saobraćajnice, odnosno pretpostavljenog saobraćajnog opterećenja.

Visinske kote precizno definisati zavisno od kota postojećih i planiranih objekata kao i uklapanja u postojeće stanje.

PUP -om je navedeno da je planirana mreža biciklističkih staza uz gradske saobraćajnice. Formiran je prsten biciklističkih staza, uz prsten gradskih obilaznica, koji povezuje sve djelove Podgorice i gradske opštine Golubovci i Opštine Tuzi. Biciklistička veza Podgorice sa Tuzima predviđena je preko biciklističke staze uz magistralni put Podgorica–Božaj.

Stajališta projektovati van kolovoza, u zasebnoj niši. Stajališta je potrebno postaviti blizu jakih zona interesovanja korisnika javnog prevoza, poštujući određeni ritam ponavljanja stajališta. Stajališta je potrebno opremiti pratećom opremom u vidu uniformnih oznaka stajališta i nadstrešnice i odgovarajućom saobraćajnom signalizacijom

Saobraćajnu signalizaciju (horizontalnu, vertikalnu i svjetlosnu) projektovati saglasno zakonskim propisima i standardima koji se odnose na ovu oblast.

Projektom obuhvatiti raskrsnice sa obodnim saobraćajnicama.

PUP-om Podgorice se daje mogućnost korekcije profila saobraćajnica prilikom izrade projektne dokumentacije u cilju utvrđivanja najracionalnijeg poprečnog profila i ukupnog tehničkog rješenja koje je moguće izvesti na predmetnoj trasi kao i mogućnost manjeg odstupanja od trasa saobraćajnica, infrastrukturnih vodova i saobraćajnih objekata kao posljedica detaljnije razrade i postizanja boljih saobraćajno-tehničkih rješenja.

Tip raskrsnice može se promijeniti DUP-om ili projektним rješenjem ako se nakon analize uslova na terenu i sagledavanja saobraćajnih rješenja u kontaktnim zonama i protoka vozila pokaže da je bolje neko drugo rješenje raskrsnice.

U PUP-u Podgorice navodi se: "Formiranje infrastrukture za biciklistički saobraćaj je potreba koja će biti sve aktuelnija. Na svim gradskim saobraćajnicama koje se rekonstruišu – proširuju na 4 trake i onima koje se planiraju kao novi putni pravci, treba projektovati i biciklističke staze. Uz novoplanirane saobraćajnice obavezno je planiranje biciklističkih staza, pridržavajući se svih predviđenih propisa za projektovanje istih".

#### **U DUP - u "Karabuško polje" navodi se sljedeće:**

"PUP-om Podgorica definisan je poprečni profil magistralnog puta M-18 kroz zonu zahvata plana:

- kolovoz 2x7.00m
- razdjelno ostrvo promjenljive širine od 1.50m-4.50m
- trake za desna, odnosno lijeva skretanja u zoni raskrznica sa priključcima, širine 3.00m
- trotoar sa pješačko biciklističkom stazom, širine od 4.0m
- zeleni pojas između kolovoza i trotoara obostrano, promjenljive širine do 2.0m

U dijelu naselja sa ivičnom izgradnjom uz postojeći magistralni put, isti se proširuje na preporučeni profil definisan PUP-om na prostor uz željezničku prugu, ne ulazeći u pružni pojas od 6 m. Zbog prostornih ograničenja, kao i neatraktivnosti pružanja pješačkog saobraćaja između magistrale i pruge, biciklističko-pješački saobraćaj se premješta uz saobraćajnicu sa druge strane pruge kroz zonu "Plantaža".

Članom 70 Zakona o putevima ( "Službeni list CG" br. 42/04 i 36/11), definisana je širina zaštitnog pojasa u odnosu na rang puta ( stav 3). Širina zaštitnog pojasa u kome se ne mogu graditi stambene, pomoćne i slične zgrade, kopati rezervoari, septičke jame i sl., niti podizati električni dalekovodi iznosi pored magistralnih puteva 25m. Međutim, kako magistralni put M-18 kroz zonu zahvata plana prolazi kroz naseljeno mjesto i ima karakter gradske ulice ( trotoar, biciklistička staza...), to je kod određivanja građevinskih linija primijenjen stav 8 , član 70 istog zakona koji kaže: "Odredbe st. 1 do st.7 ovog člana ne odnose se na dio javnog puta koji prolazi kroz naseljeno mjesto, ako je izgrađen kao gradska ulica ili za koji je detaljnim urbanističkim planom predviđeno da će se izgraditi kao gradska ulica."

Takođe je navedeno sljedeće: "Uz magistralni put planirana je pješačko-biciklistička staza sa lijeve strane i desne strane širine 4,0m. Zbog nedostatka prostora u zoni koja je gusto naseljena, pješačko-biciklistička staza se vodi uz saobraćajnicu sa sjeveroistočne strane pruge, uz regiju vinograda, takođe širine 4m. Povezivanje pješačkog i biciklističkog saobraćaja sa stazom uz magistralu odvija se planiranim pasarelama. Minimalna visina planiranih pasarela je 8m što je uslovljeno i saobraćajnim profilom elektrificirane pruge. Maksimalni nagib prilaznih rampi za biciklistički saobraćaj do pasarela je 7%. Šematski prikaz položaja pasarela na grafičkom prilogu nije obavezujući, već će se njihov položaj i broj definisati prilikom izrade Glavnog projekta istih u sinhronizaciji sa izradom Idejnog i Glavnog projekta magistralnog puta, a zavisice od položaja pješačkih prelaza i ocjene intenziteta pješačkog saobraćaja. Lokacija, vizuelni oblik i konstrukcija pasarela definisaće se kroz izradu Idejnog odnosno Glavnog projekta" kao i ". Prilikom izrade glavnih projekata planiranih ulica, parkinga, pješačkih i biciklističkih staza, može doći do izvesnih korekcija u odnosu na zadate parametre u planu u cilju uklapanja u postojeće stanje i radi iznalaženja najboljih saobraćajnih rešenja".

#### **U DUP - u "Šipčanička Gora 1" navodi se sljedeće:**

"Saobraćajnu okosnicu zone čini postojeća magistrala M-18. Magistrala je sa zastorom od asfalt betona. Na ovu saobraćajnicu primarne gradske mreže oslanjaju se pristupne saobraćajnice za izvedene objekte koji su uglavnom industrijskog karaktera.

#### **Planirano stanje**

Usled značaja zone i njenog sadržaja, Prostornim planom Podgorice, planirana je izgradnja obilaznice. Ova značajna saobraćajnica odvaja se od postojeće magistrale raskrsnicom sa kružnim tokom i pruža se paralelno sa prugom. Na ovaj način, postojeći magistralni put postaje pristupna saobraćajnica za planirane i postojeće sadržaje. Iako je van granica zahvata, treba napomenuti da postojeći nadvožnjak iznad pruge treba rekonstruisati tako da bude nadvožnjak i iznad obilaznice.

Saobraćajno rješenje unutar kompleksa prilagođeno je planiranoj namjeni. Interne-unutrašnje saobraćajnice projektovane su tako da zadovolje potrebe svih objekata i sadržaja pojedinačno, a i grupno po užim cjelinama (uslovno blokovima) uz minimalno okupiranje slobodnih površina saobraćajnom infrastrukturom. Planirana je saobraćajnica unutar zone paralelna postojećoj magistrali. Takođe, planirane su veze ove dvije saobraćajnice, čime je ostvarena mreža saobraćajnica koja omogućava dostupnost svakoj parceli. Sve projektovane ulice su za dvosmjerni saobraćaj sa dvije kolovozne trake, sa obostranim pješačkim stazama. Osnovni elementi poprečnih profila saobraćajnica dati su u prilogu "Saobraćaj".

Trase saobraćajnica u situacionom i nivelacionom planu prilagoditi terenu i kotama izvedenih saobraćajnica.

Kolovoznu konstrukciju saobraćajnica projektovati s obzirom na očekivano saobraćajno opterećenje. Za mjerodavno vozilo usvojiti teško teretno vozilo.

Odvodnjavanje saobraćajnih površina rješavati atmosferskom kanalizacijom slobodnim površinskim padom.

Prilikom izrade glavnih projekata planiranih ulica, parkinga, pješačkih i biciklističkih staza, može doći do izvjesnih korekcija u odnosu na zadate parametre u planu.

### **Tehničko regulisanje saobraćaja**

Sve ulice unutar kompleksa su pod režimom dvosmjernog kretanja vozila, sa zabranom parkiranja na kolovoznoj traci. Parkiranje je dozvoljeno samo na za to posebno urađenim i obilježenim površinama.

Sve saobraćajnice moraju biti označene i regulisane saobraćajnom signalizacijom.

Ukrštanje unutrašnjih saobraćajnica regulisati odgovarajućom horizontalnom i vertikalnom saobraćajnom signalizacijom uz određivanje prava prvenstva. Brzinu kretanja vozilima ograničiti na 40 km/h unutar cijelog zahvata na ulaznim krakovima.

### **Biciklistički saobraćaj**

PUP-om je planirana biciklistička trasa duž magistralnog puta Podgorica-Božaj, koja praktično postaje gradska saobraćajnica. S obzirom na širine prostora van kolovoza, biciklističke staze su obostrane, širine 1m. To znači da za pješački saobraćaj ostaje obostrano po 2m.

Na ovaj način povezuje se Podgorica sa Tuzima i ovim vidom saobraćaja.

### **Javni masovni prevoz putnika**

Autobuski prevoz za potrebe ovog kompleksa odvijaće se magistralom. Pozicije BUS stajališta definisane su u grafičkom prilogu. Jedno se nalazi ispred urbanističke parcele UPc3, a drugo ispred UP6. Stajališta su planirana kao izdvojene niše na kolovozu za pristajanje autobusa. Potrebno je obezbjediti i nadstrešnice za putnike sa drugom pratećom opremom."

### **Opšte napomene:**

Realizacija saobraćajnice može biti fazna, s tim da faznost treba da je određena projektom i pod uslovom da faze predstavljaju saobraćajno – tehničku cjelinu.

Sugeriše se investitoru da prije razrade Glavnog projekta naruči i usvoji Idejno rješenje u kojem se treba predložiti najracionalniji poprečni profil i ukupno tehničko rješenje koje je moguće izvesti na predmetnoj trasi, a koje će omogućiti najbolja saobraćajna rješenja. Idejnim rješenjem predložiti jednu ili više varijanti. U Idejnom rješenju dati preliminarni predmjer i predračun radova.

Prije izrade projekta pribaviti podatke o vlasništvu kako bi se projektno rješenje pravovremeno sagledalo i sa stanovišta imovinsko – pravnih odnosa.

Kako se predmetna saobraćajnica nalazi uz željezničku prugu, sastavni dio ovih uslova predstavljaju tehnički uslovi za projektovanje broj 2851 od 29.03.2018.godine izdati od strane Željeznička infrastruktura Crne Gore, a.d. Podgorica.

### Hortikultura:

Projektom obuhvatiti fazu hortikulture shodno grafičkim priložima ovih uslova.

### Uslovi za zaštitu i unapređenje životne sredine:

Projekat uskladiti sa Zakonom o procjeni uticaja na životnu sredinu.

### Uslovi za nesmetano kretanje invalidnih lica

Na svim pješačkim prelazima sa uzdignutim ivičnjacima treba izvesti rampe za kretanje osoba sa invaliditetom saglasno važećim propisima.

### Elektroenergetika :

Javnu rasvjetu projektovati u skladu sa Preporukama za projektovanje, izvođenje i održavanje javne rasvjete na području Glavnog grada – Podgorica, mart 2016.god.

### Telekomunikaciona mreža:

TK mrežu projektovati odnosno izvesti prema : Pravilniku o tehničkim i drugim uslovima za projektovanje, izgradnju i korišćenje elektronske komunikacione mreže, elektronske komunikacione infrastrukture i povezane opreme u objektima (Sl.list CG broj 41/15).

### Hidrotehničke instalacije :

Instalacije vodovoda i kanalizacije projektovati u svemu prema važećim propisima i normativima za tu vrstu objekata, a priključiti ih na gradsku distributivnu mrežu prema uslovima D.O.O "Vodovod i kanalizacija" - Podgorica.

U prilogu se daju trase postojećih i DUP-om planiranih vodova. Projekat hidrotehničkih instalacija raditi u skladu sa važećim tehničkim propisima i normativima.

### Metereološki podaci:

Područje Podgorice karakteriše submediteranska klima sa vrlo dugim, toplim i sušnim ljetima, a blagim i kišovitim zimama. Višegodišnjom analizom meteoroloških uslova utvrđeno je da Podgorica ima:

- srednju godišnju temperaturu od 15,5 C° (prosječno najhladniji mjesec je januar sa 5 C°) a najtopliji jul sa 26,7 C°);
- 2450 sunčanih sati (102 dana). Najsunčaniji mjesec je juli a najmanje sunčan mjesec je decembar
- srednji godišnji prosjek padavina od 169 mm (najveći u decembru 248 mm, najmanji u julu 42 mm);
- prosječenu relativnu godišnju vlažnost vazduha 63,6% 8max. vlažnost je u novembru 77,2%, a min. u julu 49,4%;
- dominantan sjeverni vjetar sa max. brzinom od 34,80 m/sec (123 km/h) sa pritiskom od 75,7 kp/m<sup>2</sup>, najčešće u zimskom periodu sa prosječeno 20,8 dana;
- srednji vremenski period u kome je potrebno grijanje je od 10 novembra do 30 marta.

Prije projektovanja navedene podatke potrebno je provjeriti i kompletirati od Republičkog hidrometeorološkog zavoda.

Podaci o nosivosti tla i nivou podzemnih voda:

Nosivost terena iznosi 300-500 kN/m<sup>2</sup>.

Geološku gradnju terena čine šljunkovi i pjeskovi neravnomjernog granilomerijskog sastava i promjenljivog stepena vezivosti. Nekada posve nevezani sedimenti, a nekad pravi konglomerati, praktično nestišljivi koji se drže ne samo u vertikalnim odsjecima već i u potkopinama i svodovima.

Navedene litološke strukture su veoma dobro vodopropustljive, mada na mjestima gdje su dominantni konglomerati površinske vode se duže zadržavaju.

Nivo podzemnih voda je više od 4,00 m ispod kote terena.

**OSTALI USLOVI :**

Projekat uraditi u skladu sa izdatim urbanističko-tehničkim uslovima kod ovlašćenog privrednog društva koje je upisano u centralni registar Privrednog suda za obavljanje djelatnosti izrade tehničke dokumentacije i koje ispunjavaju uslove propisane Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata ("Sl.list CG" br.64/17).

Projektnu dokumentaciju, reviziju tehničke dokumentacije uraditi u skladu sa odredbama Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata ("Sl.list CG" br.64/17 od 06.10.2017 godine) i u skladu sa Pravilnikom o načinu izrade, razmjeri i bližoj sadržini tehničke dokumentacije

**DOSTAVLJENO:**

- Podnosiocu zahtjeva
- predmet
- a/a

**Obradio/la :**

Kujović Aida ,spec.sci.arh

**V.D. SEKRETARA,**

Ljeka Ivezaj, spec.sci.arh



**PRILOZI:**

- Grafički prilozi iz planskog dokumenta
- Tehnički uslovi priključenja na gradski vodovod i kanalizaciju