



Crna Gora
Ministarstvo prostornog planiranja,
urbanizma i državne imovine

Adresa: IV Proleterske brigade broj 19
81000 Podgorica, Crna Gora
Tel: +382 20 446 200
Tel: +382 20 446 339

Broj: 06-333/24-7875/4

Podgorica, 04.12.2024. godine

MONTEPUT D.O.O

Podgorica
ul. Avda Međedovića 130

Dostavljaju se urbanističko – tehnički uslovi broj 06-333/24-7875/4 od 04.12.2024. godine za izradu tehničke dokumentacije za potrebe građenja objekta **brze saobraćajnice** Ščepan polje (granica prema BIH) – Plužine – Nikšić – Podgorica, **za dionicu Danilovgrad – Nikšić, M18 (M3)** u skladu sa Prostornim planom Crne Gore („Sl.list CG“, br. 24/2008, 44/2012), Prostorno – urbanističkim planom Opštine Danilovgrad („Sl.list CG - opštinski propisi“ br.12/14) i Izmjenama i dopuna Prostorno – urbanističkog plana Opštine Nikšić („Sl. list Crne Gore“ br. 72/24), Opština Danilovgrad i Opština Nikšić.

MINISTAR



Slaven Radunović

Dostavljeno:

- podnosiocu zahtjeva;
- u spise predmeta;
- Direkciji za inspekcijski nadzor;
- a/a;

Saglasna:

Marina Izgarević Pavićević, državna sekretarka

Odobrio:

Boško Todorović, v.d.generalnog direktora
Direktorata za građevinarstvo

Obradio:

Igor Vujačić

URBANISTIČKO - TEHNIČKI USLOVI

1.	Br:06-333/24-7875/4 Podgorica, 03.12.2024.godine		Crna Gora Ministarstvo prostornog planiranja, urbanizma i državne imovine
2.	URBANISTIČKO – TEHNIČKE USLOVE za izradu tehničke dokumentacije		
3.	za građenje objekta brze saobraćajnice Šćepan polje (granica prema BIH) – Plužine – Nikšić – Podgorica, za dionicu Danilovgrad – Nikšić, M18 (M3) u skladu sa Prostornim planom Crne Gore („Sl.list CG“, br. 24/2008, 44/2012), Prostorno – urbanističkim planom Opštine Danilovgrad („Sl.list CG - opštinski propisi“ br.12/14) i Izmjenama i dopuna Prostorno – urbanističkog plana Opštine Nikšić ("Sl. list Crne Gore" br. 72/24)		
4.	PODNOŠILAC ZAHTJEVA:	MONTEPUT D.O.O	
5.	POSTOJEĆE STANJE U skladu sa PPCG , odnosno <i>Ocjenom stanja prostornog razvoja Crne Gore</i> u poglavlju 1.4 <i>Infrastrukturni i komunalni sistemi</i> , <u>plan konstatuje da je mreža magistralnih i regionalnih puteva uglavnom ostala nepromijenjena.</u> <u>Dok u poglavlju Glavni faktori prostornog razvoja, odnosno podpoglavljima 3.7. Opremljenost prostora tehničkim infrastrukturnim sistemima i nivo razvoja i 3.7.1. Saobraćaj, jasno je naznačeno da: „Postojeći saobraćajni podsystemi u Crnoj Gori razvijali su se nezavisno tako da u postojećem stanju funkcionišu manje ili više nezavisno. Naime, u postojećem stanju različiti saobraćajni podsystemi ne funkcionišu u cjelini kao jedinstven transportni sistem sa tehničko-tehnološkog i organizacionog aspekta.“ Takođe u podpoglavlju 3.7.1.1. Drumski saobraćaj naznačeno je sljedeće: „Savremeni kolovoz zastupljen je kod magistralnih puteva 79%, kod regionalnih 37% i kod lokalnih 60%.... Kada se uzmu u obzir godine izgradnje (projektni period je 20 godina) i činjenica da su, uglavnom, mala sredstva ulagana za održavanje, onda je jasno u kakvom je stanju putna infrastruktura. Posebno ako se zna da se oko 25% mreže nalazi na nadmorskoj visini većoj od 1.000m.... Dodatni problem su prolasci magistralnih i regionalnih puteva kroz gradove, te je naglašena je potreba za izgradnjom obilaznica.“</u> <u>Pored navedenog u podpoglavlju 3.10. Specifični problemi i konflikti razvoja, odnosno 3.10.1. Problemi nivoa otvorenosti prema okruženju, 3.10.2. Problemi unutrašnje povezanosti i 3.10.7. Konflikti u namjeni i korišćenju prostora konstatovano je sljedeće:</u> <u>„Postoji veći broj ograničavajućih faktora koji otežavaju funkcionalno, odnosno komplementarno povezivanje Crne Gore sa neposrednim okruženjem, među kojima su najvažniji sljedeći:</u> <u>– Prirodni uslovi, nepovoljna topografija terena i planinski prevoji sa otežanim prelazima, predstavljaju ograničenje za povezivanje Crne Gore sa njenim okruženjem;</u> <u>– Nedovoljno razvijena saobraćajna infrastruktura, rang i stanje saobraćajnica i nedovoljan broj graničnih prelaza;“ ali i „Ostvaren nivo unutrašnje integrisanosti prostora je osnovni uzrok neravnomjernog razvoja, kako u strukturi privrede, tako i u nivou društvenoekonomskog razvoja pojedinih područja.</u> <u>Planirani nivo razvoja sistema saobraćaja, čija je prvenstvena uloga da obezbijedi preduslove za ravnomjerniji prostorni razvoj kroz bolje međunarodno, regionalno, međuopštinsko i lokalno povezivanje - nije ostvaren.“</u> <u>„Razvoj društvene infrastrukture je orijentisan na zadovoljavanje lokalnih potreba, a međuopštinske institucije veoma su rijetke. U oblasti saobraćaja nema potrebne saradnje, pa je formiranje integrisanog sistema još daleko.“</u>		

„Nekoordinisano planiranje infrastrukturnih sistema – nekoordinisani planovi i projekti infrastrukturnih sistema stvaraju konflikte i konačno vode do neuspjeha u poboljšanju potrebne infrastrukture.“

U **PUP-u Opštine Danilovgrad** u poglavlju II *Analitički dio*, u podpoglavljima 2.3. *Analiza postojećih fizičkih struktura, objekata infra i suprastrukture (sa podacima o izgrađenim objektima, uključujući i neformalne objekte, izgrađene suprotno zakonu ili važećem planu)*, 2.3.6. *Infrastrukturni sistemi* i 2.3.6.1. *Saobraćajna infrastruktura*, *Drumski saobraćaj* plan konstatuje sljedeće:

„Primarna putna mreža kojom je opslužena teritorija opštine Danilovgrad daje mogućnosti za dobru saobraćajnu povezanost sa centrima lokalnih samouprava u okruženju. Područje opštine Danilovgrad presjeca longitudinalna magistralna veza M-18 (E-762) albanska granica - Podgorica - Danilovgrad - Nikšić - Šćepan Polje sa krakom magistralnog puta M-6 Nikšić - Trebinje - Dubrovnik. Važna regionalna čvorišta u neposrednom okruženju su Podgorica i Nikšić.

Područje Opštine presjecaju sljedeći dijelovi putne mreže Crne Gore: magistralni put M 18 (Podgorica - Danilovgrad - Nikšić - Šćepan Polje) i regionalni put R 23 (Danilovgrad - Čevo). Ukupna dužina primarne putne mreže u obuhvatu PUP-a je oko 35 km, što je 0,074 dužnih km putne mreže po km².

Magistralni put M 18 na teritoriji Opštine je u dužini od 22,8 km i svojim kvalitetom uglavnom odgovara potrebama. Putni pojas magistralnog puta u posljednjih nekoliko godina je ugrožen nelegalnim priključcima koji utiču na smanjenje nivoa bezbjednosti saobraćaja.

Izgradnjom i puštanjem u saobraćaj novog magistralnog puta Žabljak - Nikšić - Risan, magistralni put M 18 je rasterećen od saobraćajnih tokova na pravcu Nikšić - obalno područje, kao i na pravcu sjever Crne Gore (Pljevlja, Žabljak) - obalno područje. Novi magistralni put Žabljak - Nikšić - Risan je dobio ulogu nove transferzale, paralelne postojećoj vrlo opterećenoj Bijelo Polje - Podgorica - Cetinje - obalno područje Crne Gore, i na taj način uticao na smanjenje saobraćajnih tokova na magistralnom putu M 18.

Višegodišnji problem ukrštanja magistralnog puta M 18 i regionalnog puta R 23 na Veljem polju kod sportske dvorane riješen je izgradnjom raskrsnice sa kružnim tokom kojom je izvršeno ukrštanje puteva sa veoma visokim nivoom bezbjednosti saobraćaja i protoka saobraćaja na oba putna pravca. Na magistralnom putu M 18, u dužini od 1600 m (1250 m od kružne raskrsnice ka Nikšiću i 350 m ka Podgorici od kružne raskrsnice) izvršena je rekonstrukcija izgradnjom razdjelnog ostrva i još jednog kolovoza, čime je na neki način započeta realizacija magistrale za brzi motorni saobraćaj Šćepan polje - Plužine - Danilovgrad - Nikšić- Podgorica koja je planirana Prostornim planom Crne Gore do 2020. godine (2008). Profil rekonstruisane dionice čine dva kolovoza sa po dvije saobraćajne trake, razdjelnim ostrvom, obostranim trotoarima i trakama linijskog zelenila, ukupne širine od oko 25 m.

Postojeći magistralni i regionalni putevi predstavljaju okosnicu saobraćajnih veza na teritoriji Opštine, kao i veza Opštine sa ostalim dijelovima Crne Gore. Njihovo održavanje na području Opštine je u nadležnosti Direkcije za državne puteve.

Na teritoriji Opštine najveća deficitarnost putne mreže je u pogledu lokalnih puteva. Lokalni i nekategorisani putevi u obuhvatu PUP-a su identifikovani na osnovu Odluke o određivanju lokalnih puteva na području Opštine Danilovgrad („Službeni list Crne Gore - Opštinski propisi“, br. 37/11).“ Od svih navedenih lokalnih i nekategorisanih puteva najbitniji je Put Glava Zete-Danilovgrad-Podgorica koji je rekonstruisan i sada je u vrlo zadovoljavajućem stanju, a jako je važan kao alternativni putni pravac magistralnom putu M-18 (Nikšić-Podgorica) kada usljed nepredviđenih događaja (odroni, saobraćajne nezgode i sl.) dođe do zastoja na pomenutom magistralnom putu.

U **Izmjenama i dopunama PUP-a Opštine Nikšić** u poglavlju II *Stanje organizacije i korišćenja prostora*, odnosno podpoglavljima 12. *Analiza stanja infrastrukturnih sistema*, 12.1. *Saobraćajna infrastruktura* i 12.1.1. *Saobraćajni položaj opštine Nikšić u odnosu na trans – evropsku mrežu puteva* jasno je naznačeno sljedeće:

.....Crna Gora je uspjela pojedine projekte već kandidovati na prioritetnu listu MAP-a, čime su se oni našli na Core Network-u, putem kojeg će se vršiti povezivanje regiona Jugoistočne Evrope na Trans – Evropsku transportnu mrežu. Radi se o sljedećim projektima:

1. Ruta 1: Rekonstrukcija putnog pravca Debeli Brijeg – Bar, SEETO referentni broj projekta MONRD030;
2. Ruta 2b: Obilaznica Nikšić, SEETO referentni broj projekta MONDR028;
3. Ruta 2b: Rekonstrukcija putnog pravca Šćepan polje – Plužine, SEETO referentni broj Projekta MONDR038;

4. Ruta 4: Istočna miniobilaznica Podgorica, SEETO referentni broj projekta MONDR029

Za opštinu Nikšić, sa aspekta integracije saobraćaja na evropsku mrežu puteva naročito su značajni putni pravci:

• Jadransko-Jonski pravac, koji je prepoznat u Osnovnoj REBIS Mreži (Ruta 1). Crna Gora u pripremi realizacije ovog koridora i posebno do definisanja trase mora raditi na poboljšanju postojećih pravaca na Osnovnoj REBIS Mreži, od kojih jedan pravac, u svakom slučaju mora da se u značajnoj mjeri poklopi sa trasom budućeg Jadransko-Jonskog autoputa, a to su pravac Tirana – Podgorica – Trebinje/Sarajevo i pravac postojeće Jadranske magistrale.

• **Ruta 2b na Osnovnoj REBIS mreži Tirana – Podgorica – Sarajevo** zadovoljava sve principe po kojima su određivane glavne saobraćajnice u regiji. Povezuje glavne gradove, industrijske regije i već definisane koridore. On bi za Crnu Goru predstavljao najjednostavniju vezu sa koridorom Vc.

Takođe u podpoglavlju 12.1.2. *Postojeće stanje saobraćajne mreže opštine Nikšić* i 12.1.2.1. *Drumski saobraćaj* navedeno je sljedeće:

„Prostor zahvata opštine Nikšić ima veoma povoljan saobraćajno - geografski položaj u odnosu na cjelokupnu saobraćajnu mrežu Crne Gore. Opštinu Nikšić presijecaju značajni magistralni putni pravci, kao što je M-7 (Ilino brdo - Vilusi – Nikšić), koji predstavlja značajnu vezu sa Bosnom i Hercegovinom. Magistralni put M-3 (Šćepan polje (gr.BIH) – Nikšić – Podgorica – Božaj (gr. Albanije)) je od velikog značaja za opštinu, kao saobraćajna veza sa BiH i ujedno najbliža veza sa Podgoricom i dalje sa Albanijom... U pogledu saobraćajne opsluženosti prostora zahvata Plana, najveći dio je veoma slabo opremljen lokalnom saobraćajnom mrežom. Veliki dio opštine Nikšić saobraćajno se napaja mrežom lokalnih i nekategorisanih puteva, koji su u veoma lošem stanju i zahtijevaju rekonstrukciju svih građevinsko – tehničkih elemenata.”

„Magistralni putni pravci u zahvatu opštine Nikšić su:

• **M-3 Šćepan Polje** (granica sa Bosnom i Hercegovinom) – Plužine (raskrsnica sa R-16) – Jasenovo Polje (raskrsnica sa M-6) – Vir (raskrsnica sa R-7) – Nikšić (raskrsnica sa M-7) – Cerovo (raskrsnica sa R-23) – Danilovgrad (raskrsnica sa R-14) – Podgorica 3 (raskrsnica sa M-10) – Podgorica 1 (raskrsnica sa M-2);

• **M-6 Ranče** (granica sa Srbijom) – Trlica (raskrsnica sa R-11) – Pljevlja 1 (raskrsnica sa R-18) – Đurđevića Tara (raskrsnica sa R-10) – Vrelo (raskrsnica sa R-26) – Žabljak (obilaznica) – Virak (raskrsnica sa R-20) – Pošćenski kraj (raskrsnica sa R-16) – Tunel Ivica – Šavnik (raskrsnica sa R-20) – Kruševica – Jasenovo Polje (raskrsnica sa M-3);

• **M-7 Nikšić** (raskrsnica sa M-3) – Riđani (raskrsnica sa R-17) – Vilusi 1 (raskrsnica sa M-8) – Vilusi 2 (raskrsnica sa M-9) – Ilino Brdo (granica sa Bosnom i Hercegovinom);

• **M-8 Lipci** (raskrsnica sa M-1) – Grahovo – Vilusi 1 (raskrsnica sa M-7) i

• **M-9 Vilusi 2** (raskrsnica sa M-7) – Petrovići – Deleuša (granica sa Bosnom i Hercegovinom).

Napomena: Izmjene ranijih oznaka magistr. puteva izvršena je na osnovu Odluke o kategorizaciji državnih puteva (“Sl. List CG”, br. 64/2019 od 25.11.2019. god.).

Iako nedovoljno razvijena putna mreža državnih puteva (koju čine magistralni i regionalni putevi), ima niz i limitirajućih faktora, kao što su starost putne mreže, nepovoljna topografija i geološka struktura terena, izražena cikličnost u korišćenju putne infrastrukture i sl.. U proteklom periodu realizovane su mnoge aktivnosti na poboljšanju iste, time povećavajući njen ukupan kvalitet prije svega bezbjednost i nivo usluge. U toku su niz aktivnosti na izgradnji i rekonstrukciji postojećih putnih pravaca na teritoriji opštine Nikšić:

• Magistralni put M-3, dionica kroz opštinu Nikšić – zaobilaznica Nikšića realizovana je I i II faza, a završeni su i radovi na III fazi Grebice-Vidrovan. Takođe, rekonstrukcija ovog magistralnog puta obuhvata sanaciju mostova, tunela i kosina, klizišta i izgradnju trećih traka.

• Na magistralnom putu M-6: Ilino brdo (gr.BIH) - Vilusi – Nikšić završena je rekonstrukcija dionica Ilino brdo – Vilusi, Vilusi – Trubjela kao i izgradnja treće trake na lokalitetu Kuside u dužini od 2.7 km. U toku je rekonstrukcija i modernizacija preostale dionice Kuside – petlja Nikšić, u dužini 5.5km.

Takođe, urađena je i tehnička dokumentacija za rekonstrukciju magistralnih puteva:

• M-7 Vilusi - Nikšić, dionica Kuside - Nikšić (Petlja), dužine L=5,0 km,

• **M-3 Šćepan Polje - Nikšić**, dionica Jasenovo polje – Vidrovan, dužine L=5,5 km,

• **M-3 Šćepan Polje - Nikšić**, dionica Zaborje - Jasenovo Polje, dužine L=19 km,

• **M-3 Nikšić – Danilovgrad**, dionica Tunel “Budoš” – Danilovgrad, dužine L=18,5 km

U toku je izrada tehničke dokumentacije za izgradnju/rekonstrukciju magistralnih puteva:

• Magistralnog puta Cetinje – Čevo – Nikšić, dužine L=45,00 km (radovi na rekonstrukciji dionice Cetinje – Čevo u dužini od 23 km su u toku).

• **M-3 Nikšić – Danilovgrad, dionica Tunel "Budoš" – Danilovgrad, dužine L=18,5 km."**

Prema podacima iz 2007. g. frekvencija saobraćaja na magistralnim i regionalnim putevima u opštini Nikšić kreće se u rasponu od 494 automobila dnevno na regionalnom putu R-15 do 6094 automobila na magistralnom putu M-18, koji je jedan od najfrekventnijih putnih pravaca u Crnoj – Gori. Najveći prosječan mjesečni dnevni saobraćaj evidentiran je u julu i avgustu. Prosječan mjesečni dnevni saobraćaj PMDS u sezoni iznosi 3803 vozila na dan, a van sezone 2271 vozila na dan (za 2011. god.).

Baze za održavanje puteva - Održavanje magistralnih i regionalnih puteva vrši "JP Crna Gora put". Privremena baza za održavanje puteva se nalazi u ul.13. jula, koja je neuslovna i planira se njeno izmještanje uz magistralni put M6, kod autobaze. Asfaltna baza nalazi se u Kličevu kod Gračanice i planira se njeno izmještanje, uz poštovanje svih kriterijuma zaštite životne sredine i adekvatne udaljenosti od naselja. Održavanje mreže lokalnih puteva je u nadležnosti javnog komunalnog preduzeća, sa osnovnom funkcijom postavljanja saobraćajne signalizacije i čišćenje snijega. Baza za mehanizaciju nalazi se na Duklu (Partizanski put), a baza za so i šljunak na lokaciji uz postojeće barake u ul. Vuka Karadžića. Baze su neuslovne, nijesu natkrivene, a veliki je problem i nedostatak odgovarajuće mehanizacije, opreme i kadrova.

Servisi za tekuće održavanje motornih vozila su uglavnom smješteni u gradskoj i prigradskim zonama opštine Nikšić. Prema podacima kojim raspolaže Sekretarijat za uređenje prostora i komunalno-stambene poslove – Sektor za saobraćaj, postoji devet servisa za održavanje motornih vozila.

Ukoliko na terenu odnosno planiranoj trasi postoje evidentirani postojeći objekti a koji ne predstavljaju dio tehničko – tehnološki i/ili funkcionalni dio novoplanirane strukture, investitor ima obavzu da poruši postojeće objekte, radi izgradnje novog/novih objekata.

Za rušenje objekata, potrebno je da se vlasnik zahtjevom obrati nadležnom inspekcijskom organu, u skladu sa članom 113 Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata ("Službeni list Crne Gore", br. 64/17, 44/18, 63/18, 82/20, 86/22, 04/23).

6. **PLANIRANO STANJE**

6.1. **Namjena parcele odnosno lokacije**

U skladu sa PPCG definisani su opšti i posebni ciljevi, odnosno predviđa se ravnomjeran ekonomski razvoj uz unaprijeđenje komunalne infrastrukture, odnosno u podpoglavlju 1.3.2.3 Tehnički infrastrukturni sistemi jasno je definisan cilj C1.3.2.3-2 Razvijati tehnološki i prostorno sisteme infrastrukture, kao dio evropske mreže, tj. kompatibilne i uvezane u mrežu okolnog regiona. Takođe kako je naznačeno **"koridori za pojedine infrastrukturne sisteme (putna mreža, željeznica, dalekovodi, gasovodi i dr.) se definišu okvirno i usmjeravajuće za nižu prostorno-plansku dokumentaciju, kojom će se preciznije definisati. U određenim, opravdanim i dokumentovanim, slučajevima te trase mogu ići i izvan Planom definisanih koridora."**

Pored navedenog definisani su i ciljevi saobraćajne infrastrukture sa kojima se teži za "poboljšanjem bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja na postojećoj putnoj mreži, što podrazumijeva adekvatno održavanje, zaštitu i sanaciju postojećih puteva, kao i modernizaciju pojedinih dionica puta (eliminisanje crnih tačaka, poboljšanje elemenata puta itd.) i omogućavanje bezbjedne upotreba puteva tokom čitave godine", ali treba voditi računa i kod lokalnih puteva gdje poseban naglasak treba staviti na puteve koji prolaze kroz teritoriju dvije ili više opština, a samim tim iste imaju veći značaj. Stoga je potrebno da se, na nivou opština kroz koje prolaze, usaglase tehnički elementi. Pored navedenog u cilju C2.1-1 navedeno je sljedeće: "Razvojni koridori definišu područja duž kojih su skoncentrisane osnovne razvojne aktivnosti.

Ovi koridori su odgovarajući instrument za koncentrisanje saobraćajnih linija i za stvaranje uslova za ekonomski razvoj. Ovim pristupom, sredstva mogu da se primijene efektivnije. Važni ekonomski centri su mnogo više integrisani, što takođe može da promoviše funkcionalnu specijalizaciju.

Lokacije razvojnih koridora su definisane geografskim strukturama, kao i potrebom da se sačuvaju područja između, i po mogućnosti u što većoj veličini za namjene zaštite prirode, razvoja turizma i poljoprivrede. Definisanje razvojnih koridora ne implicira da će područja biti izostavljena za dalje razvojne napore; ovaj koncept podržava pristup prostorne integracije Crne Gore. Definisani su razvojni koridori od kojih je jedan i:

Tuzi – Podgorica – Danilovgrad – Nikšić – Plužine

Prostorni koncept razvoja tehničkih infrastruktura sistema i prostorni koncept razvoja saobraćajne infrastrukture definiše sljedeće: "Imajući u vidu ciljeve razvoja Crne Gore, kao i uloge koju ima putna mreža u ostvarenju istih, a s obzirom na postojeće stanje putne mreže i očekivane saobraćajne tokove do 2020. godine, definisan je koncept putne mreže Crne Gore.

Sa ciljem C2.6.1-2 Sljedeće predložene magistrale za brzi motorni saobraćaj moraju se sačuvati od drugih zahtjeva i korišćenja koji su u suprotnosti ili ometaju predviđenu upotrebu:

1. Jadranska magistrala za brzi motorni saobraćaj: Debeli brijeg (granica prema Hrvatskoj) – Herceg Novi – prelaz preko Bokotorskog zaliva – Tivat - Budva – Bar – Ulcinj – rejon Fraskanjela (granica prema Albaniji).

2. Šćepan polje (granica prema Bosni i Hercegovini)– Plužine – Nikšić – Podgorica.

C2.6.1-3 Sljedeći magistralni putni pravci će se izgraditi, rekonstruisati, proširiti ili poboljšati:

C2.6.1-3 Sljedeći magistralni putni pravci će se izgraditi, rekonstruisati, proširiti ili poboljšati

Oznaka puta	OD – DO	PREDLOG IZMJENA
M – 18	Šćepan polje (gr.BiH)– Nikšić - Podgorica - Božaj (gr. Albanije)	dio od Šćepan polja do Podgorice dobija rang magistrale za brzi motorni saobraćaj

U PUP-u Opštine Danilovgrad definisani su opšti i posebni ciljevi ali i ciljevi po pojedinim oblastima. U tom smislu jasno su naznačeni ciljevi saobraćajne infrastrukture i to najbitnije:

- poboljšanje prostorne organizacije transportnog sistema, povećanjem kvaliteta relacije prostor-vrijeme na teritoriji Opštine, i poboljšanjem vremenske komponente u toj relaciji putem poboljšanja postojećih i stvaranja novih komunikacijskih mogućnosti, kao što su revitalizacija i modernizacija postojećih regionalnih i lokalnih puteva;
- modernizacija lokalnih i nekategorisanih puteva između naselja i okolnog gravitacionog područja;
- obezbijedenje većeg stepena efikasnosti, racionalnosti i ekonomičnosti u transportu ljudi i dobara, stvaranjem uslova za odvijanje saobraćaja sa većim nivom bezbjednosti, većim brzinama kretanja, kraćim vremenom putovanja itd.
- rezervacija i zaštita prostora za poboljšanje lokalnih elemenata saobraćajne infrastrukture;
- razvoj saobraćajne infrastrukture, kao osnovnog činioca prostorne organizacije, tako da se omogući visok nivo usluge putničkog prevoza putem dobro organizovanog javnog prevoza putnika, kombinovanog (drumsko-željezničkog) prevoza putnika, robe i dobara, optimiziranjem vremena putovanja i sl.
- ostvarivanje mreže linija javnog prevoza putnika koja omogućava i podstiče planiranu organizaciju naseobinskog sistema;
- povećanje ukupne mobilnosti stanovništva sa relativnim povećanjem broja putovanja u granicama gravitacionih zona pojedinih centralnih naselja;
- poboljšanje ukupnog nivoa usluge transportnog sistema sa poboljšanjem odgovarajućih tehničkih elemenata saobraćajne infrastrukture sa posebnim osvrtima na smanjenje negativnih uticaja saobraćaja na druge podsisteme i na životnu sredinu;
- prostorna povezanost Danilovgrada sa susjednim lokalnim samoupravama i Regionom.

Takođe planom je predviđen i razvoj elemenata transportnog sistema tako da se zadovolje zahtjevi koji će se postaviti pred transportni sistem područja. Saobraćajnu mrežu u obuhvatu Plana formiraju postojeće i planirane saobraćajnice koje su u funkciji namjene, integralnog i održivog razvoja područja Prostornog plana.

Putna mreža predstavlja osnov privrednog i socijalnog života stanovništva. **Putna mreža zadovoljavajućeg kvaliteta je uslov za korišćenje teritorije i njenih resursa. Stoga je generalni cilj koji se postavlja u Planu u organizaciji putne mreže (planiranja, a zatim i projektovanja i građenja), da se formira takva mreža koja će omogućiti privredno korišćenje svih potencijala teritorije (turizam, stočarstvo, šumarstvo, poljoprivreda, i dr.).**

Formiranjem putne mreže treba da se obezbijede uslovi za materijalno rentabilan i socijalno kvalitetan život stanovnika u mjestima koja nastanjuju. Imajući u vidu postojeće stanje ovaj zahtjev treba postaviti i shvatiti kao imperativ

U Izmjenama i dopunama PUP-a Opštine Nikšić definisani su opšti i posebni ciljevi među kojima je i racionalno korišćenje prostora radi povećanja funkcionalne i razvojne efikasnosti ali i - rekonstrukcija, izgradnja, kvalitetno održavanje i racionalno korišćenje saobraćajne, hidrotehničke, energetske i telekomunikacione infrastrukture kojom se obezbjeđuje racionalna organizacija prostora, integralan razvoj i uređenje prostora; Poboljšanje saobraćajne dostupnosti (magistralne i regionalne putne mreže) prema okruženju i povezanosti centara u mreži naselja sa zonama razvoja turizma; Poboljšanje prostorne organizacije transportnog sistema, povećanjem kvaliteta relacije prostor-vrijeme na teritoriji Opštine, i poboljšanjem vremenske komponente u toj relaciji putem poboljšanja postojećih i stvaranja novih komunikacijskih mogućnosti, kao što su revitalizacija i modernizacija postojećih regionalnih i lokalnih puteva;

- Modernizacija lokalnih i nekategorisanih puteva između naselja i okolnog gravitacionog područja;
- Unaprjeđenje i razvoj željezničkog, putničkog i teretnog saobraćaja;
- Obezbeđenje većeg stepena efikasnosti, racionalnosti i ekonomičnosti u transportu ljudi i dobara, stvaranjem uslova za odvijanje saobraćaja sa većim nivoom bezbjednosti, većim brzinama kretanja, kraćim vremenom putovanja;
- Rezervacija i zaštita prostora za poboljšanje lokalnih elemenata saobraćajne infrastrukture;
- **Razvoj saobraćajne infrastrukture, kao osnovnog činioca prostorne organizacije, tako da se omogući visok nivo usluge putničkog prevoza putem dobro organizovanog javnog prevoza putnika, kombinovanog (drumsko-željezničkog) prevoza putnika, robe i dobara, optimiziranjem vremena putovanja i sl.**

Kada su u pitanju infrastrukturni sistemi i saobraćaj definisano je da je infrastrukturu neophodno planirati u skladu sa potrebama u prostoru, na način da se obezbjedi funkcionalnost između različitih sistema i integriše prostor, a istovremeno obezbjedi što manji negativan uticaj na životnu sredinu i predjele.

Planirani razvojni koridori, uslovljeni su geografskom strukturom prostora, predviđaju razvoj saobraćaja i drugih namjena u prostoru, a poklapaju se sa saobraćajnim pravcima.

Takođe prepoznat je Centralni – središnji razvojni koridor odnosno Središnji saobraćajni razvojni pravac – predviđaju razvoj centralnog dijela Crne Gore od Podgorice ka Danilovgradu, Nikšiću, Plužinama i granici Bosne i Hercegovine i od Podgorice ka Zeti, Tuzima i granici sa Albanijom. U narednom periodu u okviru središnjeg razvojnog saobraćajnog pravca Nudo - Grahovo - Nikšić - Danilovgrad - Podgorica - državna granica sa Albanijom (Božaj), sa krakom Nikšić - Plužine - državna granica - Šćepan Polje, očekuje se komplementaran i visok privredni razvoj i značajno saobraćajno unaprjeđenje. Razvoj ovog regiona će dodatno podstaći kontinentalna varijanta Jadransko jonskog autoputa.

Kada su u pitanju Magistrale za brzi motorni saobraćaj - Prostornim planom Crne Gore magistralni put M-3 (Šćepan Polje – Plužine – Nikšić – Podgorica) dobija rang magistrale za brzi motorni saobraćaj. Trasa magistrale za brzi motorni saobraćaj u potpunosti se poklapa sa trasom magistralnog puta M-3 uz neophodne korekcije u smislu poboljšanja tehničko-eksploatacionih karakteristika puta. Profil predmetnog puta se planira sa dvije kolovozne trake (2x2) i razdjelnim ostrvom. Preporučeni normalni poprečni profil je: dvije kolovozne trake širine po 7m, razdjelno ostrvo širine 4m odnosno 2m. Za dionicu od Šćepan polja do Plužina urađen je i usvojen Idejni projekat, koji je rađen na osnovu Prethodne studije opravdanosti (Investitor tadašnje Ministarstvo saobraćaja i pomorstva). Ova studija je pokazala da ova dionica ne može imati 2x2 saobraćajne trake, uslijed veoma teške konfiguracije terena i veoma malog PGDS-a. Iz tog razloga daje se preporuka da se kroz posebnu Studiju saobraćaja preispita profil ove saobraćajnice. Zaštitni koridor trase magistrale za brzi motorni saobraćaj je 60m (po 30m sa lijeve i desne strane postojećeg magistralnog puta M3).

Kod magistrale za brzi motorni saobraćaj osnovni zahtjev je da, slično autoputevima, prilaz bude kontrolisan. Broj raskrsnica treba da bude što manji, sa ciljem da se omogući bezbjedno odvijanje saobraćaja, kao i da raskrsnice budu denivelisane što je više moguće. Naročito osjetljive i konfliktne tačke u funkcionisanju svih vidova saobraćaja uz planiranu magistralu za brzi motorni saobraćaj su sadržaji koji imaju direktan pristup na postojeći magistralni put M3, kao i oni koji će se planirati uz koridor iste. Kroz nižu plansku dokumentaciju potrebno je riješiti ovaj problem uvođenjem pristupnih, odnosno servisnih saobraćajnica.

Magistralni i regionalni putevi - Postojeći magistralni i regionalni putni pravci na teritoriji opštine Nikšić koji se zadržavaju, prekategorišu i novi koji se planiraju su:

Postojeći magistralni putni pravac u zahvatu opštine Nikšić:

• **M-3 Šćepan Polje (granica sa Bosnom i Hercegovinom) – Plužine (raskrsnica sa R-16) – Jasenovo Polje (raskrsnica sa M-6) – Vir (raskrsnica sa R-7) - Nikšić (raskrsnica sa M-7) – Cerovo (raskrsnica sa R-23) – Danilovgrad (raskrsnica sa R-14) – Podgorica 3 (raskrsnica sa M-10) – Podgorica 1 (raskrsnica sa M-2);**

Postojeću magistralnu i regionalnu putnu mrežu je potrebno rekonstruisati u smislu eliminisanja svih kritičnih tačaka. Rekonstrukcijom je potrebno prilagoditi osovinu i niveletu puta, konstruktivne elemente, kao i širinu i nosivost kolovozne konstrukcije eksploatacionim uslovima u cilju povećanja sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja. Na kritičnim dionicama puta potrebno je izgraditi treću traku. Putni pojas je potrebno zaštititi izgradnjom galerija, stabilizacijom kosina, dograditi sisteme za odvodnjavanje i zaštitu voda i izvesti objekte za zaštitu od buke. Takođe, neophodno je poboljšati mjere održavanja, zaštite i sanacije cjelokupne putne mreže.

Mrežu magistralnih i regionalnih puteva potrebno je i dalje unapređivati i u smislu izgradnje novih pravaca. Naročitu pažnju posvetiti vezama sa državama u okruženju odnosno graničnim prelazima.

U trasiranju treba voditi računa da se ne naruše postojeće ambijentalne cjeline (šume, zemljišta visoke agrikulturne vrijednosti, prirodni rezervati, izvorišta voda, istorijske cjeline i sl.). Planirani put ne smije da postane vještačka prepreka koja remeti ustaljeni mikroklimat, tako da ekonomski faktor ne treba da bude presudan u izboru trase (npr. potrebno je prednost dati vijaduktima u odnosu na nasipe u ambijentalno osjetljivom području).

Opravedani su samo oni zahvati u terenu u smislu usjeka i nasipa koji se mogu oplemeniti i dovesti na nivo okoline. Preporuka je, gdje je moguće, trasu voditi osunčanim stranama terena. Po pravilu ovakva orijentacija je povoljnija ne samo sa aspekta geotehničke stabilnosti, već i sa stanovišta održavanja kolovoza, naročito u zimskom periodu. Jedan od bitnih elemenata o kojima treba voditi računa prilikom izbora trase je prihvatanje i evakuacija površinskih i podzemnih voda.

Naravno, glavni projekat puta je neophodno uraditi tako da se uzdužni nagibi i situacioni plan projektuju poštujući date geometrijske parametre.

Konačno definisanje položaja koridora i trase javnih puteva i pratećih sadržaja, utvrdiće se u zavisnosti ranga puta, položaja u prostoru i uslovima odvijanja saobraćaja, kroz izradu odgovarajuće Studijske i Planske dokumentacije (Plan detaljne regulacije saobraćajnice, Studija opravdanosti, Idejni i Glavni projekat, Studija javno – privatnog partnerstva, Studija uticaja na životnu sredinu i dr.).

6.2. Pravila parcelacije

Planirani koridor sa trasom brze saobraćajnice M18 (M3) za dionicu Danilovgrad – Nikšić, prolazi preko sljedećih katastarskih opština i to u opštini Danilovgrad: KO Glavica, KO Kujava, KO Zagorak, KO Grlic, a na teritoriji opštine Nikšić preko: KO Milojevići, KO Drenovštica, KO Bogetići, KO Stubica, KO Stubički kraj, KO Straševina, KO Nikšić i KO Mokra njiva

Ukoliko na postojećim granicama parcela dođe do neslaganja između ažurnog katastarskog stanja i plana, mjerodavno je ažurno katastarsko stanje.

Članom 13 Pravilnika o načinu izrade, razmjeri i bližoj sadržini tehničke dokumentacije („Službeni list Crne Gore”, br.44/18, 43/19), propisano je da tehnička dokumentacija sadrži elaborat parcelacije po planskom dokumentu.

6.3. Građevinska i regulaciona linija, odnos prema susjednim parcelama

Primarna i sekundarna mreža infrastrukture postavljaju se u pojasu regulacije. Širina pojasa regulacije javnih puteva van naselja obuhvata širinu putnog pojasa sa obostranim zemljišnim pojasom. Širina pojasa regulacije javnih puteva u naselju obuhvata širinu datu planskom dokumentacijom.

Pojas regulacije jeste zemljišni pojas javnog puta koji, pored standardnih elemenata poprečnog profila, obuhvata i zemljište sa obje strane puta računajući od linije koju čine krajnje tačke poprečnih profila puta (od spoljne ivice usjeka i nožice nasipa, ako ne postoji jarak). **Prostornim planom utvrđuje se orijentaciona širina punog pojasa regulacije van naselja za:**

- **magistrala za brzi motorni saobraćaj širine oko 40 m;**

- **magistralni put širine oko 25 m;**

- regionalni put širine oko 20 m; i
- lokalni put širine oko 15 m.

Zaštitni pojas je pojas zemljišta uz javni put u kome je korišćenje prostora ograničeno zbog izbjegavanja štetnih uticaja okoline na put i saobraćaja na njemu i obrnuto. Na osnovu važeće zakonske regulative određuju se sledeći obostrani neposredni zaštitni pojasevi trasa postojećih i planiranih koridora saobraćajne infrastrukture na području Prostornog plana:

- magistralni put: širine oko 25 m sa obje strane;
- regionalni put: širine oko 15 m sa obje strane; i
- lokalni put širine oko 10 m sa obje strane.

1. Širina zaštitnog pojasa u kome se ne mogu otvarati rudnici i kamenolomi, graditi krečane i ciglane, vaditi šljunak i pijesak, graditi šljunkare ili glinokopi, podizati industrijske zgrade i postrojenja, kao i slični objekti iznosi pored magistralnih puteva 60 m

2. Širina zaštitnog pojasa u kome se ne mogu graditi stambene, poslovne, pomoćne i slične zgrade, kopati rezervoari, uređaji za biološko prečišćavanje bez primarnih taložnika, sa stepenom prečišćavanja 95 do 97 %, niti podizati električni dalekovodi iznosi: pored magistralnih puteva 25 m, računajući od spoljne ivice putnog pojasa;

3. Izuzetno, u brdsko-planinskim predjelima sa nepovoljnom topografijom mogu se graditi stambene, poslovne, pomoćne i slične zgrade i u zaštitnom pojasu, ali ne bliže od 15 m pored magistralnih puteva, računajući od spoljne ivice putnog pojasa;

Na teritoriji Plana, širina koridora koji se rezerviše kao prostor za koridor magistrale za brzi motorni saobraćaj (brze saobraćajnice) je 60 m, što je dato postojećim PUP-om Nikšića.

Znači, koridor za saobraćajnu infrastrukturu je prostor koji je neophodno čuvati do izrade projektne dokumentacije. Na osnovu urađene projektne dokumentacije izrađuje se Elaborat eksproprijacije kojim se definiše stvarno potrebno zemljište za izgradnju saobraćajnice. Elaboratom eksproprijacije definiše se i regulaciona linija (pojas regulacije), a to je minimum jedan metar od krajnjih tačaka poprečnog profila puta (od spoljne ivice usjeka i nožice nasipa, ako ne postoji jarak) i jedan metar od spoljne ivice jarka.

Nakon izrade tehničke dokumentacije i definisanja pojasa regulacije (prostor između regulacionih linija) prestaje potreba za čuvanjem koridora za nove puteve koji se planiraju izgraditi.

Takodje i javni putevi koji se planiraju rekonstruisati i prekategorišati u viši rang takođe trebaju imati obezbijeđen koridor koji treba čuvati do izrade potrebne projektne dokumentacije planirane rekonstrukcije, modernizacije i sl. i definisanja pojasa regulacije za iste.

Preporuka plana je da lokacije za benzinske pumpe budu na ključnim tačkama izlaska-ulaska u grad. Kako je globalni cilj razvoja saobraćajne infrastrukture onaj koji se odnosi na zaštitu životne sredine odnosno smanjenje uticaja motornih vozila na okolinu, potrebno je planirati postavljanje punjača za električna vozila na parking prostorima, otvorenim i zatvorenim.

Svi putevi i ulice utvrđeni Planom su javni putevi i moraju se projektovati po propisima za javne puteve, uz primjenu odgovarajućih standarda (poprečni profil puta, situacioni i vertikalni elementi trase, elementi za odvodnjavanje, saobraćajna oprema, signalizacija...). Kako su u pitanju putevi različitih rangova i različitog značaja, parametre iz propisa određivati u svakom pojedinačnom slučaju projektnim zadatkom.

Procedura izrade tehničko-investicione dokumentacije, kao i samo građenje saobraćajne infrastrukture, sprovoditi u svemu prema važećoj zakonskoj regulativi.

Izgradnja i rekonstrukcija dijelova primarne putne mreže (magistralnih i regionalnih puteva) vršiće se u skladu sa sljedećim pravilima:

- Na postojećim putevima primarne putne mreže, tamo gdje je to potrebno, neophodno je izvršiti revitalizaciju i modernizaciju tehničko-eksploatacionih karakteristika;
- Minimalna širina kolovoza na magistralnim putevima van naselja je 7,7 m a 7,0 m na gradskim dionicama;
- Minimalna širina kolovoza na regionalnim putevima van naselja je 6,0 m a 6,5 m na gradskim dionicama;
- Minimalna širina kolovoza na gradskoj uličnoj mreži je 5,5 m;
- Minimalna širina kolskih prilaza za max.4 objekta individualnog stanovanja sa "slijepim" završetkom je 3,5 m, a do 2.5m za max 2 objekta individualnog stanovanja;
- Minimalna širina jednosmjernih biciklističkih staza iznosi 1 -1,25 m a dvosmjernih 2,2 m;
- U zoni plavljenja prilikom izrade Glavnog projekta saobraćajnice pri izradi nivelacionog plana neophodno je voditi računa o mjerodavnoj koti plavljenja;

- Pored javnih puteva, u naseljima ili van naselja ne mogu se graditi objekti, postavljati postrojenja, uređaji i instalacije u dijelu puta koji se zove zaštitni pojas, a prema važećem Zakonu o javnim putevima;
- Širina zaštitnog pojasa sa svake strane javnog puta iznosi: pored autoputeva 40 m, pored magistralnih puteva 20 m, pored regionalnih puteva 10 m, a pored lokalnog puta 5 m, osim na osnovu plana sa detaljnom razradom;
- Izgradnjom dijela puta ili putnog objekta ne smije se narušiti kontinuitet trase tog puta i saobraćaja na njemu;
- Prilikom rekonstrukcije državnog puta, javno preduzeće nadležno za održavanje puta, dužno je da smanji broj raskrsnica ili priključaka opštinskih ili nekategorisanih puteva na državni put, na najmanji mogući broj, a u cilju povećanja kapaciteta i povećanja nivoa bezbjednosti saobraćaja na državnom putu;
- U zaštitnom pojasu sa direktnim pristupom na magistralni ili regionalni put, dozvoljeno je graditi stanice za snabdijevanje motornih vozila gorivom, autoservise, objekte za privremeni smještaj onesposobljenih vozila, autobaze za pružanje pomoći i informacija učesnicima u saobraćaju, a sve to na osnovu planskog dokumenta za navedene tipove objekata sagledanih, ako je potrebno, i u širem regionu od obuhvata predmetnog Plana;
- Ograde, drveće i zasadi pored puteva podižu se tako da ne ometaju preglednost puta i ne ugrožavaju bezbjednost saobraćaja. Ograde, drveće i zasadi pored puteva se moraju ukloniti ukoliko se, prilikom rekonstrukcije ili rehabilitacije puta, dođe do zaključka da negativno utiču na preglednost puta i bezbjednost saobraćaja;
- Na svim javnim putevima potrebno je postaviti saobraćajnu signalizaciju o zabrani prevoza i ispuštanja opasnih i štetnih materija, kao i drugih materija u količinama koje mogu trajno i u značajnom obimu da ugroze prirodna dobra (izvorišta vode, floru, faunu i sl.);
- Duž javnih puteva potrebno je obezbijediti infrastrukturu za prikupljanje i kontrolisano odvođenje atmosferskih voda;
- Na svakom pješačkom prelazu obavezno ugraditi upuštene ivičnjake ili druge odgovarajuće prefabrikovane elemente kako bi se omogućilo neometano kretanje invalidskih kolica i biciklista.
- Horizontalnu i vertikalnu saobraćajnu signalizaciju, na svim saobraćajnicama i saobraćajnim površinama, isprojektovati i izvesti u skladu sa odredbama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima.
- Obezbijediti zvučne barijere na dionici u okolini ruralnih naselja;
- U cilju zaštite biodiverziteta, neophodno je obezbijediti zelene prelaze /podvožnjake i/ili nadvožnjake/, pasarele za bezbjedni prolaz životinjskih vsta. Za prdmetne zelene prelaze preporuka je koristiti prirodne usjeke ili grebene.
- Sa stanovišta bezbjednosti saobraćaja obavezno izvesti kvalitetnu i adekvatnu rasvjetu svih saobraćajnica i saobraćajnih površina.

Prilikom izrade tehničke dokumentacije poštovati :

- Pravilnik o načinu izrade i sadržini tehničke dokumentacije za građenje objekta („Službeni list Crne Gore“, br. 44/18, 43/19).
- Pravilnik o načinu obračuna površine i zapremine zgrade („Službeni list Crne Gore“, br. 60/18).
- Površine za obračun indeksa se obračunavaju u skladu sa Pravilnikom o bližem sadržaju i formi planskog dokumenta, kriterijumima namjene površina, elementima urbanističke regulacije i jedinstvenim grafičkim simbolima („Službeni list CG“, br.24/10 i 33/14) i Crnogorskim standardom MEST EN 15221-6:Upravljanje kapacitetima - Dio 6.

Objekte projektovati u duhu sa tehničkim propisima, normativima i standardima za projektovanje ove vrste objekata.

Takođe, u skladu sa savremenim standardima projektovanja saobraćajnica van naselja treba voditi računa i o prelazima za divlje, odnosno domaće životinje. U tom smislu planirati „zelene mostove“, odnosno ekodukte za krupne životinje a zelene tunele, kanale za prolaz manjih sisara u cilju obezbjeđenja neprekinutog staništa i to sve u skladu sa potrebama stanovništva.

PREPORUKE ZA SMANJENJE UTICAJA I ZAŠTITU OD ZEMLJOTRESA, KAO I DRUGE USLOVE ZA ZAŠTITU OD ELEMENTARNIH NEPOGODA I TEHNIČKO-TEHNOLOŠKIH I DRUGIH NESREĆA

Urbanističko-tehnički uslovi za stabilnost terena i objekata i prihvatljiv nivo seizmičkog rizika

Obezbjedeње prihvatljivog nivoa seizmičkog rizika generalno ima dva osnovna zahtjeva:

- da prilikom zemljotresa bude što manje gubitaka ljudskih života, što manje povrijeđenih i da bude što manje materijalnih i drugih šteta,
- da troškovi sanacije štete nastale usljed zemljotresa ne budu veći od troškova projektovanja, izgradnje i finansijskih ulaganja kojima su se mogla spriječiti oštećenja ili rušenje, kao i njima izazvane povrede i gubici ljudskih života, prilagođavanjem izgradnje novih i rekonstrukcije postojećih objekata nivou očekivanog seizmičkog hazarda kroz punu primjenu svih urbanističkih, arhitektonskih, konstruktivnih i graditeljskih mjera u cilju smanjenja seizmičke povredljivosti objekata. Urbanističkim rješenjem definisani su indeks zauzetosti parcele, odnosno prostora, planirana spratnost objekata i udaljenosti od susjednih objekata i javnih površina, čime se obezbjeđuju rastojanja u slučaju razaranja objekata i prostor za intervencije pri raščišćavanju ruševina.

Jedan broj planiranih objekata radi obezbjeđenja potrebnog broja mjesta za parkiranje vozila imaće garaže u jednom ili više nivoa pod zemljom, što je uglavnom povoljno sa aspekta smanjenja seizmičkog hazarda.

Da bi se obezbijedili stabilnost objekata i prihvatljiv nivo seizmičkog rizika obavezno:

- 1 izvršiti detaljna geološka istraživanja tla i izraditi Elaborat o rezultatima geoloških istraživanja shodno članovima 6 do 12 Zakona o geološkim istraživanjima kojima se detaljno određuju geomehničke karakteristike temeljnog tla, nivo podzemne vode i drugi podaci od značaja za seizmičku sigurnost objekta i diferencijalna slijeganja tla:
 - za svaki planirani objekat visokogradnje i niskogradnje
 - za svaki postojeći objekat kod koga se pristupa rekonstrukciji nadzidičavanjem ili dogradnjom
- 2 za svaki planirani objekat visokogradnje i niskogradnje u Glavnom projektu shodno članu 5 stav 6 Pravilnika o sadržini i načinu kontrole glavnih projekata proračunom stabilnosti i sigurnosti objekta dokazati da je objekat fundiran na odgovarajući način, dokazati stabilnost i sigurnost objekta uključujući i seizmičku stabilnost, te da objekat neće ugroziti susjedne objekte, saobraćajnice i instalacije,
- 3 vršiti osmatranje tla i objekata prema odredbama Pravilnika o sadržini i načinu osmatranja tla i objekata u toku građenja i upotrebe ("Službeni list RCG", br. 54/01),
- 4 Aseizmičko projektovanje i građenje objekata obezbijediti kroz obaveznu kontrolu usklađenosti projekata sa planom, stručnu kontrolu projekata i nadzor pri izgradnji, od strane stručnih i ovlašćenih lica i nadležnih organa, uz striktno poštovanje važećih zakona, pravilnika, normativa, tehničkih normi, standarda i normi kvaliteta,
- 5 ukloniti nasip (zemljani materijal pomiješan sa građevinskim šutom), koji se na znatnom dijelu prostora nalazi u površinskom sloju, jer ne predstavlja sredinu pogodnu za fundiranje objekata, a nije pogodan ni kao podloga za saobraćajnice, i zamijeniti ga drugim materijalom,
- 6 temelje projektovati i izgraditi na jedinstvenoj koti, bez kaskada
- 7 projektovati i izgraditi temelje koji obezbjeđuju dovoljnu krutost sistema (temeljne ploče ili trake) i koji premošćuju sve nejednakosti u slijeganju,
- 8 objekte na terenu u nagibu projektovati i izgraditi kao sanacione konstrukcije, sposobne da prihvate dio litostatičkih pritisaka sa padine i da obezbijede uzajamnu stabilnost objekta i padine,
- 9 zidove ukopanih dijelova projektovati i izgraditi tako da prihvate litološke pritiske sa padine i obezbijede uzajamnu stabilnost objekta i padine,
- 10 poslije iskopa za temelje izvršiti zbijanje podtla,
- 11 sve potporne konstrukcije projektovati i izgraditi uz primjenu adekvatne drenaže,
- 12 sve ukopane dijelove objekata projektovati i izgraditi sa propisnom hidrotehničkom zaštitom od uticaja procjernih gravitacionih voda,
- 13 bezbjedno izvoditi radove na izgradnji objekata i gdje je to potrebno adekvatnim mjerama osigurati budući iskop, padinu, postojeće objekte, susjedne objekte, trotoar, postojeće instalacije izradom projekta zaštite iskopa i susjednih objekata, linijske zasjeka i iskope, paralelne sa pružanjem padine, projektovati i izgraditi uz obavezno podgrađivanje u što kraćim dionicama (4 do 5 m),

- 14 u deluvijalnim, deluvijalno-proluvijalnim i aluvijalnim sedimentima iskope dublje od 2,0 m zaštiti od zarušavanja, dotoka podzemne ili površinske vode ili mogućih vodozasićenja,
- 15 kada je potrebno podbetoniranje susjednih objekata, izvoditi ga u kampađama na širini od 1,5m,
- 16 vodovodnu i kanalizacionu mreža projektovati i izgraditi izvan zone temeljenja, a veze unutrašnje mreže vodovoda, kanalizacije sa spoljašnjom mrežom izvesti kao fleksibilne, kako bi se omogućilo prihvatanje eventualne pojave neravnomjernog slijeganja,
- 17 vodove mreža kanalizacije i vodovoda koji su neposredno uz objekte, projektovati i izgraditi preko vodonepropusnih podloga (tehničkih kanala),
- 18 fekalne i druge otpadne vode evakuisati u naseljsku fekalnu kanalizaciju ili u nepropusne septičkih jama, a nikako nije dozvoljena primjena propusnih septičkih jama ili slobodno oticanje ovih voda u teren,
- 19 kontrolisano odvođenje svih površinskih voda (sa krovni površina, sa trotoara oko objekata i sa ostalih dijelova parcele, u kišnu kanalizaciju ili na javnu saobraćajnu površinu, kako bi se spriječilo da voda dođe do temelja ili u podtlo, raskvasi ga i izazove eventualna nagla slijeganja objekta.

Tehničkom dokumentacijom predvidjeti **mjere zaštite od požara** shodno propisima za ovu vrstu objekata. U cilju zaštite od elementarnih nepogoda postupiti u skladu sa Zakonom o zaštiti i spašavanju (»Službeni list CG«, br.13/07, 05/08, 86/09 i 32/11 i 54/16) i Pravilnikom o mjerama zaštite od elementarnih nepogoda (»Službeni list RCG«, br.006/93) i Zakonu o zapaljivim tečnostima i gasovima (»Službeni list CG«, br.26/10, 31/10, 40/11 i 48/15).

Proračune raditi na **VIII i IX** stepen seizmičkog inteziteta po MCS skali. Objekat mora biti izgrađen prema važećim propisima za građenje u seizmičkim područjima. Za potrebe proračuna koristiti podatke Zavoda za hidrometeorologiju o klimatskim i hidrometeorološkim karakteristikama u zoni predmetne lokacije.

Mjere zaštite od seizmičkih razaranja obuhvataju planiranje, projektovanje i izvođenje objekata i građevinskih radova u skladu sa standardima MEST EN 1998-1 i nacionalnim standardom MEST EN 1998-1/NA.

Shodno članu 9 Zakona o zaštiti i zdravlju na radu („Službeni list CG“, br.34/14 i 44/18), pri izradi tehničke dokumentacije projektant koji u skladu sa propisima o uređenju prostora i izgradnji objekata izrađuje tehničku dokumentaciju za izgradnju, rekonstrukciju ili adaptaciju objekta, namijenjene za radne i pomoćne prostorije i objekte gdje se tehnološki proces obavlja na otvorenom prostoru, dužan je da predvidjeti propisane mjere zaštite na radu u skladu sa tehnološkim projektnim zadatkom.

Pri izgradnji, rekonstrukciji ili rušenju objekta potrebno je izraditi Elaborat o uređenju gradilišta u skladu sa aktom nadležnog ministarstva shodno članu 10 Zakona o zaštiti i zdravlju na radu.

Mjere zaštite na radu

Shodno članu 7 zakona o zaštiti na radu („Službeni list RCG“, br. 79/04, 26/10, 73/10, 40/11), pri izradi tehničke dokumentacije predvidjeti propisane mjere zaštite na radu u skladu sa tehnološkim projektnim zadatkom.

8. USLOVI I MJERE ZAŠTITE ŽIVOTNE SREDINE

Zaštita zemljišta

Zaštita zemljišta kao teško obnovljivog prirodnog resursa, sprovodiće se mjerama zabrane, ograničenja i zaštite od nenamjenskog korišćenja, zagađivanja:

- Izgradnja je dozvoljena isključivo prema Planom propisanim pravilima građenja i uređenja;
- Zabranjeno je deponovanje i odlaganje bilo kakvog otpada i otpadnih materijala van utvrđenih lokacija; Obavezna je zaštita zemljišta od erozionih procesa zabranom otvaranja vegetacijskog sklopa;
- Za objekte, potencijalne izvore zagađivanja ili ugrožavanja zemljišta (u fazi pripreme terena, realizacije i u toku redovnog rada) obavezna je procena uticaja na životnu sredinu prema Zakonu o proceni uticaja na životnu sredinu („Sl. list RCG“, br. 80/05) sa Planom mjera za zaštitu zemljišta od zagađivanja, mjera prevencije, monitoringa stanja i kvaliteta zemljišta.

Zaštita vazduha

Zaštita vazduha na predmetnom prostoru sprovodiće se kao integralni dio strategije, uslova i mreže monitoringa i kontrole kvaliteta vazduha na nacionalnom nivou.

Planirane su mjere prevencije, sprečavanja i otklanjanja potencijalnih izvora zagađivanja, mjere zaštite i kontrole kvaliteta vazduha:

- Obavezan je izbor ekološki najprihvatljivijih energenata;
- Obavezan je Plan kontrole kvaliteta vazduha, utvrđivanje mreže monitoringa;
- Preporuka je uvođenje posebnih saobraćajnih režima u blokovima i zonama sa osjetljivim i povredivim sadržajima i blokovima i zonama sa izraženim saobraćajnim opterećenjem, u cilju smanjenja, sprečavanja i minimiziranja zagađivanja specifičnim polutantima atmosfere na životnu sredinu i zdravije korisnika prostora;
- Za sve objekte potencijalne izvore zagađivanja vazduha obavezan je postupak procjene uticaja pema Zakonu o procjeni uticaja na životnu sredinu.

Zaštita voda

Zaštita voda od zagađivanja predstavlja prioritetni zadatak. Sprovodiće se primenom mjera zabrane i obaveznih mjera:

- Prevencije, sprečavanja i otklanjanja potencijalnih štetnih uticaja i mogućih rizika od zagađivanja u postupku implementacije;
- Otklanjanja postojećih uzroka zagađivanja;
- Mjera kontrole kvaliteta i integralnog monitoringa stanja;
- Obavezan je postupak procjene uticaja na životnu sredinu pri realizaciji svih objekata koji generišu otpadne vode prema Zakonu o procjeni uticaja na životnu sredinu („Sl. list RCG” br. 80/05).

Obavezne mjere zaštite voda:

- Pri realizaciji planiranih namjena obavezne su mjere zabrane i sprečavanja uticanja i prosipanja bilo kakvih otpadnih voda na lokacijama i u recipijent;
- U postupku prethodnih radova za realizaciju planiranih namjena, zabranjeno je deponovanje otpada svih kategorija;
- Obavezan je predtretman potencijalno zauljenih atmosferskih voda sa parkirališta, platoa i ostalih površina gde postoji rizik takve pojave, preko taložnika - separatora masti i ulja;
- Obavezan je tretman svih otpadnih voda;
- Do uspostavljanja sistema upravljanja otpadnim vodama, obavezan je tretman otpadnih voda iz planiranih i postojećih objekata;
- Svi planirani objekti moraju obezbediti uređaj za tretman otpadnih voda (preporuka je biološki tretman);
- Postojeći objekti, u postupku rekonstrukcije, dogradnje, nadgradnje, prenamjene, ili bilo kakve intervencije u prosotoru u obavezi su da izgrade uređaj za tretman otpadnih voda;
- Zahtjevani kvalitet i sanitarno-tehnički uslovi za ispuštanje otpadnih voda u javnu kanalizaciju i prirodni recipijent propisani su Pravilnikom o kvalitetu otpadnih voda i načinu njihovog ispuštanja u javnu kanalizaciju i prirodni recipijent.

Zaštita osjetljivih ekosistema, biodiverziteta, flore, faune i pejzažnih vrijednosti

Planirana namjena prostora maksimalno je vrednovala prirodne karakteristike, kulturno nasljeđe i pejzažne vrijednosti područja Danilovgrada i Nikšića.

U cilju očuvanja prirodnih i pejzažnih vrijednosti i kulturnog nasljeđa planirati linearnu strukturu koja jasno definiše funkcionalne zone navedenog prostora sa akcentovanjem i jasnom prepoznatljivošću.

Planom su predviđene mjere prevencije i sprečavanja potencijalnih rizika po zastupljene ekosisteme (floru, faunu), biodiverzitet, postojeće zelene površine i ukupnu pejzažnu vrijednost.

Zaštita od buke

Zaštita od pojave prekomjerne buke planirana je postavljanjem zvučnih barijera.

Biološke i tehničke mjere zaštite sprovodiće se, prije svega u zoni magistralnog puta:

	- Planirano je formiranje pejzažno oblikovanog i uređenog linearnog zaštitnog zelenila, uz izbor visokodekorativnih vrsta; - Obavezno je ozelenjavanje parking prostora (prostora za mirujući saobraćaj); - Preporuka je donošenje Plana posebnog režima saobraćaja u zonama sa mogućim ili očekivanim povećanjem intenziteta buke; - Obavezna je rekonstrukcija i izgradnja saobraćajnica sa odgovarajućim zastorom za očekivano saobraćajno opterećenje; - Obavezna je procena uticaja na životnu sredinu za objekte - potencijalne izvore buke saglasno odredbama Zakona o proceni uticaja na životnu sredinu. Tehničkom dokumentacijom predvidjeti uslove i mjere za zaštitu životne sredine u skladu sa odredbama Zakona o proceni uticaja na životnu sredinu („Službeni list CG“, br.75/18) i Zakonom za zaštitu prirode („Službeni list CG“, br.54/16 i 18/19) na osnovu urađene procjene uticaja na životnu sredinu. Akt Agencije za zaštitu životne sredine broj: 03-D-3586/2 od 03.10.2024.god;
9.	USLOVI ZA PEJZAŽNO OBLIKOVANJE - Planiranim intervencijama predvidjeti sve mogućnosti unapređenja postojećih i formiranje novih pratećih zelenih površina. Višenamjensko korišćenje planirati u zonama grada koje su deficitarne sa zelenim površinama - Procenat učešća otvorenih i zelenih površina prilagoditi raspoloživom prostoru. Visok procenat zelenila planirati posebno na dionicama koja prolaze kroz urbana i ruralna naselja; Uz pomoć zelenila rješavati vizuelne konflikte sa susjednim namjenama kao i zaštitu od prašine i buke.
10.	USLOVI I MJERE ZAŠTITE NEPOKRETNIH KULTURNIH DOBARA I NJIHOVE ZAŠTIĆENE OKOLINE Posebni ciljevi zaštite kulturne baštine su: Značaj kontinuiteta i duga tradicija urbane kulture mediteranskog podneblja treba da bude očuvana na ovom području u cilju očuvanja identiteta lokaliteta i sticanja konkurentskih aduta na spoljnom tržištu. / Predmetne mjere postići upotrebom kamena i prirodnih materijala a u skladu sa arhitekturom navedenog podneblja7 Zaštita arheoloških lokaliteta podrazumjeva sljedeće mjere: Kroz izdavanje dozvola za gradnju obavezati investitora da finasira zaštitnu arheoloških iskopavanja na lokalitetima gdje se pretpostavlja da bi se moglo naići na arheološke nalaze; Kroz izdavanje dozvola za gradnju obavezati investitora da finansira izmjenu projekta ukoliko se u toku započetih radova nađe na arheološke nalaze. Ukoliko se prilikom izvođenja građevinskih i zemljnih radova bilo koje vrste na području zahvata nađe na nalazište ili nalaze arheološkog značenja, prema članu 87 i članu 88 Zakona o zaštiti kulturnih dobara („Sl. list RCG“, br. 49/10, 49/11 i 44/17), pravno ili fizičko lice koje neposredno izvodi radove, dužno je prekinuti radove i o nalazu bez odgađanja obavijestiti Ministarstvo kulture i Upravu za zaštitu kulturnih dobara radi utvrđivanja daljeg postupka.
11.	USLOVI ZA LICA SMANJENE POKRETLJIVOSTI I LICA SA INVALIDITETOM Na mjestima gdje se predvodi pješački prelaz potrebno je obezbjediti prilaz i upotrebu objekta licima koja se otežano kreću ili se koriste invalidskim kolicima, u skladu sa članom 71 Zakona o planiranju prosto/ra i izgradnji objekata ("Službeni list Crne Gore", br. 64/17, 44/18, 63/18, 82/20, 86/22) i u skladu sa Pravilnikom o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom („Službeni list Crne Gore“, br. 48/13 i 44/15).
12.	USLOVI ZA POSTAVLJANJE I GRADNJU POMOĆNIH OBJEKATA /

13.	USLOVI ZA OBJEKTE KOJI MOGU UTICATI NA BEZBJEDNOST VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA
	/
14.	USLOVI ZA OBJEKTE KOJI MOGU UTICATI NA PROMJENE U VODNOM REŽIMU
	Prilikom izrade tehničke dokumentacije poštovati Zakon o vodama („Službeni list Republike Crne Gore“, br. 27/07 i „Službeni list Crne Gore“, br. 73/10, 32/11, 47/11, 48/15, 52/16, 55/16, 02/17, 80/17 i 84/18).
15.	MOGUĆNOST FAZNOG GRAĐENJA OBJEKTA
	Izradom projektne dokumentacije a zbog složenosti navedene strukture predvidjeti i moguću faznost projektovanja i izvođenja /realizacije/ navedenih radova a u skladu sa tehničko – tehnološkim i funkcionalnim cjelinama samog objekta.
16.	USLOVI ZA PRIKLJUČENJE NA INFRASTRUKTURU
16.1.	Uslovi priključenja na elektroenergetsku infrastrukturu
	Prema uslovima nadležnog organa i prema grafičkim prilogima. Prilikom izrade tehničke dokumentacije potrebno je poštovati sljedeće preporuke EPCG: - Tehnička preporuka za priključke potrošača na niskonaponsku mrežu TP-2 (II dopunjeno izdanje) - Tehnička preporuka – Tipizacija mjernih mjesta - Uputstvo i tehnički uslovi za izbor i ugradnju ograničavača strujnog opterećenja Tehnička preporuka TP-1b - Distributivna transformatorska stanica DTS – EPCG 10/0.4 Kv
16.2.	Uslovi priključenja na vodovodnu i kanalizacionu infrastrukturu
	Prema uslovima nadležnog organa i prema grafičkom prilogu.
16.3.	Uslovi priključenja na saobraćajnu infrastrukturu
	Prema grafičkim prilogima i prema uslovima nadležnog organa.
16.4.	Uklanjanje komunalnog otpada
	Upravljanje otpadom Upravljanje otpadom je zasnovano na izboru koncepta evakuacije otpada saglasno Zakonu o upravljanju otpadom: - Obaveza lokalne Uprave je da donese Lokalni plan upravljanja otpadom (u saglasnosti sa Republičkim planom upravljanja otpadom); - Za potrebe prostora u zahvatu Plana obavezno je uspostavljanje ekološki prihvatljivog načina evakuacije komunalnog otpada; - Sa mikrolokacija, komunalni otpad će se prikupljati postavljanjem korpi za smeće. Razmeštaj istih vršiće se prema Planu razmeštaja, gde su bitne lokacije značajnog okupljanja, šetališta, kupališta, odmorišta, parking prostora isti dogovoriti sa organima lokalne samouprave nadležnim za komunalni otpad; - Standard za sakupljanje otpada karakteristika komunalnog otpada propisuje se Planom za upravljanje otpadom. Mjesta (niše) za postavljanje (organizovanog deponovanja otpada) kontejnera za smeće kao i njihov potreban broj predvidjeti u saradnji sa nadležnim komunalnim preduzećem, a imajući u vidu produkciju čvrstog komunalnog otpada. Pri tome voditi računa o porastu broja korisnika prostora tokom ljetnjih mjeseci, pa stoga broj kontejnera I periodiku njihovog pražnjenja prilagoditi količini smeća. Poštujući prethodne uslove mjesta (niše) za postavljanje kontejnera za smeće trebaju biti što bliže javnim saobraćajnicama uz minimalnu denivelaciju (bez ivičnjaka) u odnosu na saobraćajnicu, sa padom od 5 % prema saobraćajnici. Mjesta za postavljanje kontejnera za smeće moguće je sa tri strane vizuelno izolovati zelenilom ili zidanim ogradama; Uvesti sistem reciklaže, postavljanjem posuda za primarnu selekciju otpada na određenim lokacijama na području plana.
16.5.	Ostali infrastrukturni uslovi
	Telekomunikaciona mreža Prilikom izrade tehničke dokumentacije elektronske komunikac. infrastrukt. poštovati:

	- Zakon o elektronskim komunikacijama ("Sl list CG", br.40/13); - Pravilnik o širini zaštitnih zona i vrsti radio koridora u kojima nije dopušteno planiranje i gradnja drugih objekata ("Sl list CG", br.33/14); - Pravilnik o tehničkim i drugim uslovima za priključenje, izgradnju i korišćenje elektronske komunikacione mreže, elektronske komunikacione infrastrukture i povezivanje opreme i objekata ("Sl list CG", br.41/15); - Pravilnik o uslovima za planiranje, izgradnju, održavanje i korišćenje pojedinih vrsta elektronskih komunikacionih mreža, elektronske komunikacione infrastrukture i povezane opreme ("Sl list CG", br.59/15); - Pravilnik o zajedničkom korišćenju elektronske komunikacione infrastrukture i povezane opreme ("Sl list CG", br.52/14). Agencija za telekomunikacije i poštansku djelatnost upućuje na primjenu: - sajt na kome se nalaze relevantni propisi u skladu sa kojim se obavlja izrada tehničke dokumentacije http://www.ekip.me/regulativa/; - sajt na kome Agencija objavljuje podatke o postojećem stanju elektronske komunikacione infrastrukture http://ekinfrastuktura.ekip.me/ekip.me kao i adresu web portala http://ekinfrastuktura.ekip.me/ekip/login.jsp preko koga sve zainteresovane strane od Agencije za telekomunikacije i poštansku djelatnost mogu da zatraže otvaranje korisničkog naloga, kako bi pristupili georeferenciranoj bazi podataka elektronske komunikacione infrastrukture.																		
17.	POTREBA IZRADE GEODETSKIH, GEOLOŠKIH (GEOTEHNIČKIH, INŽENJERSKO-GEOLOŠKIH, HIDROGEOLOŠKIH, GEOMEHANIČKIH I SEIZMIČKIH) PODLOGA, KAO I VRŠENJA GEOTEHNIČKIH ISTRAŽNIH RADOVA I DRUGIH ISPITIVANJA Prije izrade tehničke dokumentacije shodno Zakonu o geološkim istraživanjima ("Sl.list RCG", br.28/93, 42/94, 26/07 i "Sl.list CG", br. 28/11) i Pravilniku o sadržaju projekta geoloških istraživanja ("Sl.list CG", br. 68/23) izraditi: - Elaborat o geofizičkim istraživanjima tla i - Elaborat o inženjersko-geološkim karakteristikama tla.																		
18.	POTREBA IZRADE URBANISTIČKOG PROJEKTA /																		
19.	ZA ZGRADE URBANISTIČKO-TEHNIČKI USLOVI SADRŽE I URBANISTIČKE PARAMETRE <table border="1"> <tr><td>Oznaka urbanističke parcele</td><td>/</td></tr> <tr><td>Površina urbanističke parcele (m²)</td><td>/</td></tr> <tr><td>Indeks zauzetosti</td><td>/</td></tr> <tr><td>Indeks izgrađenosti</td><td>/</td></tr> <tr><td>Maksimalna površina pod objektima (m²)</td><td>/</td></tr> <tr><td>Bruto razvijena građevinska površina objekata (max BRGP m²)</td><td>/</td></tr> <tr><td>Maksimalna spratnost objekata</td><td>/</td></tr> <tr><td>Slobodne (neizgrađene) površine (m²)</td><td>/</td></tr> <tr><td>Minimalan broj parking mjesta</td><td>/</td></tr> </table> Parametri za parkiranje odnosno garažiranje vozila / Smjernice za oblikovanje i materijalizaciju, posebno u odnosu na ambijentalna svojstva područja SMJERNICE ARHITEKTONSKOG OBLIKOVANJA Identitet i kontekstualnost	Oznaka urbanističke parcele	/	Površina urbanističke parcele (m ²)	/	Indeks zauzetosti	/	Indeks izgrađenosti	/	Maksimalna površina pod objektima (m ²)	/	Bruto razvijena građevinska površina objekata (max BRGP m ²)	/	Maksimalna spratnost objekata	/	Slobodne (neizgrađene) površine (m ²)	/	Minimalan broj parking mjesta	/
Oznaka urbanističke parcele	/																		
Površina urbanističke parcele (m ²)	/																		
Indeks zauzetosti	/																		
Indeks izgrađenosti	/																		
Maksimalna površina pod objektima (m ²)	/																		
Bruto razvijena građevinska površina objekata (max BRGP m ²)	/																		
Maksimalna spratnost objekata	/																		
Slobodne (neizgrađene) površine (m ²)	/																		
Minimalan broj parking mjesta	/																		

Jedan od primarnih pravaca djelovanja svakako bi se ogledao u jačanju mediteranskog karaktera naselja. Prepoznavanje tradicionalnih formi, njihovim transponovanjem i implementacijom u sadašnji kontekst svakako bi se moglo uticati na ujednačavanje globalne slike naselja. Ovdje se pri tom ne misli na puko kopiranje prošlosti, već na racionalno i taktičko prepoznavanje osnovnih zakonitosti tradicionalnih objekata, njihovih proporcija, volumena i međudnosa. Interpretacija iskustava prošlosti neophodno mora sadržati elemente sadašnjosti i budućnosti. Poštovanje principa identiteta, kako za objekte kao nezavisne činioce, tako i za kontekst ukupnog naseljskog ambijenta, svakako je neobično važno u procesu stvaranja naseljskog prostora. Novi objekti moraju doprinijeti jačanju karaktera lokalnih ambijenata u kojim nastaju, ali svakako veliku pažnju treba posvetiti njihovom učešću u slici globalnog-naseljskog ambijenta.

Principi oblikovanja

Arhitekturom objekata treba težiti stvaranju savremenog arhitektonskog i likovnog izraza karakterističnog za mediteranski karakter. Oblikovanje planiranih objekata mora biti usklađeno sa kontekstom u kome objekat nastaje, predviđenom namjenom i osnovnim principima razvoja naselja.

Neka od polazišta koja se u procesu izgradnje neizostavno moraju primijeniti svakako jesu i :

- ambijentalno uklapanje u urbani i ruralni kontekst;
- poštovanje i zaštita postojeći likovnih i urbanih vrijednosti mikroambijenata;
- prepoznavanje važnosti uloge objekta u predmetnom prostoru;
- odnos prema prirodnom okruženju izražen kroz afirmaciju otvorenih i zelenih prostora – kreiranje panoramnih pogleda i odmorišta;
- korišćenje arhitektonski atraktivnih i upečatljivih formi i oblika /vijadukti.../
- korišćenje kvalitetnih i trajnih materijala;
- korišćenje prirodnih lokalnih materijala.

Elementi oblikovanja i materijalizacija

Bogata građevinska tradicija izražena kroz odnos prema prirodnom i stvorenom okruženju, lokalnom klimatu, način organizacije prostora, materijalizaciju..., daje kvalitetan osnov za dalje planiranje i građenje. Jedna od presudnih karakteristika prostora jesu svakako njegove lokalne klimatske karakteristike, koje unaprijed definišu određene zahtjeve koji se stavljaju pred objekte u cilju ostvarivanja maksimalnog komfora (izbor tipa i elemenata konstrukcije, tehnologije građenja, izbor materijala, ...). Primjena elemenata oblikovanja i materijalizacija može se smatrati opravdanom, ali ne i obaveznom. U cilju očuvanja identiteta mediteranskog ambijenta, poželjna je primena prirodnih, lokalnih građevinskih materijala. Sugerise se primena građevinskog kamena za oblaganje, podzida, stepeništa, izvođenje elemenata plastike objekata. Široka primena kamena očekuje se i prilikom uređenja slobodnih površina.

USLOVI ZA ARHITEKTONSKO OBLIKOVANJE

Arhitektura svojom slojevitošću odraz je prirodno-morfološkog ambijenta u kome nastaje, a još i više odslikava kulturološki kod prepleta tradicionalnosti i savremenosti vremena u kome nastaje.

Arhitektonsko oblikovanje sa pokrenutom morfologijom panorame bjelopavličke ravnice ali i nikšićke zaravni zahteva ekvivalentno tome slojeviti pristup sa ciljem podizanja atraktivnosti složenih formi sa konačnim dometom „izgradnje“ nove slike visoke ekskluzivnosti i jasne prepoznatljivosti prostora Danilovgrada i Nikšića, kako na lokalnom nivou, još i više na globalnom nivou.

Prethodno postavljeni zadatak arhitekture, koja će nastati na ovom području, traži kako atraktivnu i prepoznatljivu formu, još i više poruku svijetu i okruženju o tradicionalnom duhu crnogorske kulture koja crpi svoju snagu iz prirodnog, istovremeno surovog i bogatog, podneblja ali usmjerena ka povezivanju sa svijetom i spremnošću da se svojom izvornom gostoljubivošću iskaže i kroz načine i vidove arhitektonskih oblika.

U tom cilju u procesu arhitektonskog oblikovanja prostora treba proći kroz slojevit pristup i to:

Formiranje skladne ali prepoznatljive siluete na mikro i makro nivou

Usklađivanje djelova u cjelinu

Komponovanje arhitektonskih objekata i cjeline

1.0. Formiranje siluete ali i značaja brze saobraćajnice je preduslov za formiranje prepoznatljive slike središnjeg regiona Crna Gore.

Neophodno je pri pozicioniranju svake strukture (tunelske kapije, nadvožnjaci, podvožnjaci...i sl.) pojedinačno voditi računa da svojom veličinom svojom formom bude istovremeno reper u prostoru i objekat koji dodatno ističe mikro ambijent kom pripada.

U odnosu na područje Danilovgrada i Nikšića, postoje uslovno rečeno tri područja po dužini o kojima treba voditi računa:

- Prva zona je zona uz naseljske strukture (urbane ali i ruralne)
- Druga zona je otvorena zona oko magistrale koja svojom ulogom teži da ima što više jačih linearnih poteza i vertikalnih repera sve sa ciljem postizanja kvalitetnih panoramskih veduta;
- Treća zona je zona mogućih vertikalnih ali i horizontalnih denivelacija magistrale (većinom se odnosi na mostove (podvožnjake, nadvožnjake, tunelske portale i sl.)) zahteva potpuno prilagođavanje morfologiji terena i upućuje na formiranje „zatalasanih“ i pokrenutih arhitektonskih struktura.

Kada se ambijent gleda po svojoj osi linearno – podužnog pravca u silueti i slici potrebno je istaći formama i veličinama navedenu linearnu strukturu brze saobraćajnice.

2.0. Usklađivanje „djelova i cjeline“ je preduslov ostvarivanja složene arhitektonike na svim nivoima oblikovanja prostora. To zahtjeva prevashodno uspostavljanje sklada kako između izgrađenih struktura i otvorenih prostora, još i više zahtjeva uspostavljanje skladnosti između ambijenta otvorenih i izgrađenih prostora.

Saobraćajne strukture kao linearne strukture ali i specifični ambijenti traže poštovanje horizontalne regulacije (što je planom i predviđeno) uz mogućnosti vertikalnog stepenovanja, različitih visina, ali tako što će se isticati pozicije uz planirane veće raskrsnice, ugaone pozicije, itd. cilj je formiranje jedinstvenog saobraćajnog fronta.

Otvoreni prostori svojom arhitekturom, ili arhitekturom uz njega, mora da omogućiti sagledivost prostora, da otvara vizure ka bjelopavličkoj gredi ali i pojedinim objektima, i da istakne „geometriju“ urednosti prostora.

Izgrađeni ambijent treba da bude skup (ili red) objekata usklađene regulacije, a potpuno različite arhitektonike. Neophodno je sprovesti savremeni princip arhitektonskog oblikovanja, a to je ostvarenje „jedinstva u različitosti i različitosti u jedinstvu“.

To konkretno znači da svaki objekat/struktura za sebe treba da ima svoj identitet, svoju oblikovnu arhitektoniku, a istovremeno da se „integriše“ u svoje okruženje i sa ostalim objektima čini skladnu cjelinu.

3.0. Komponovanje arhitektonike objekata – bez obzira na veličinu, funkciju i poziciju potrebno je držati se pojedinih zakonomjernosti arhitektonskog oblikovanja. U tom kontekstu važno je naglasiti sljedeće vidove komponovanja:

- Komponovanje volumetrije;
- Komponovanje arhitektonike po visini;
- Komponovanje po „dužini“ objekata.

Komponovanje volumetrije zahtjeva uspostavljanje jasnih pravila:

- Arhitektura mora biti primarna i ekskluzivna
- Arhitektura prostora mora biti jednostavnija i mirnija i ima zadatak da „zaštiti i ušuska“
- Arhitektura akcentovanja treba da istakne poziciju za sebe u odnosu na okolinu, kao i djelove objekata koji se nalaze na istaknutim mestima (ugao, raskršće)
- Vertikala po svom položaju treba da se pojavi na mjestu koje ističe arhitektonski sklop čitavog objekta i da bude po formi u skladu sa oblikom čitave strukture; visina treba da bude proporcionalna sa ukupnom masom objekata

Komponovanje arhitektonike po visini treba da bude usmjereno ka uspostavljanju sklada u okviru tri arhitektonska „korpora“

- Prvi tradicionalni uslov skladne arhitekture je usklađivanje objekta sa tlom na kom će se postaviti. Uloga ovog „korpora“ je uloga „postamenta“ preko koga objekat naleže na tlo. Treba da iskaže svojom

strukturu „stabilnost“. U sebi treba da sadrži i „prozračne“ strukture, što stvara uslov da bude „prohoda i pristupačan“.

- Drugi korpus je arhitektonika „kontakta sa nebom“, što je ovde jedan od najznačajnijih aspekata komponovanja objekta, kuće, naselja, oštra morfologija terena ali i drugi vidovi arhitektonskog ansambla. To se često svodi na momentne pojave na ovoj linearnoj strukturi, međutim u ovakvom ambijentu to je mnogo značajnije, jer svojom završnom formom objekat uspostavlja neposredan kontakt sa prirodom, vodom i vazduhom.

Komponovanje po dužini zahteva (takođe) arhitektonsko segregiranje prednjih dijelova objekta u cjelinu i okruženje

To zahtjeva:

- Jasno pozicioniranje i oblikovanje ulaznih partije saobraćajnice;
- Jasno naglašavanje horizontalnosti objekta;
- Uvođenja modularne povezanosti različite arhitekture
- Uspostavljanje skladnog „ritma“ nizanja različitih elemenata ili različitog ritma sličnih elemenata
- Uvesti proporcionalnost u formiranju oblikovnih elemenata u odnosu na cjelinu i na ostale dijelove
- U cilju uspostavljanja „reda“ putem uspostavljanja modularne koordinacije između oblikovanih segmenata

Takođe koristiti arhitektonski jezik „akcentovanja“ pojedinih dijelova, odnosno promjenom ritma ili vidova oblikovanja.

Uslovi za unapređenje energetske efikasnosti

Savremena svjetska arhitektonska praksa uveliko poznaje i koristi principe ekološke, a posredno i ekonomske održivosti, stavljene u funkciju osnovnog opredjeljenja u pravcu održivog razvoja društva. Ove tendencije moraju se ne samo prepoznati, već i usvojiti kao jedine moguće. U tom kontekstu planirani arhitektonski izraz mora prvenstveno poznavati principe i zakonitosti lokalnog klimata, a potom na njega i odgovoriti racionalnim, ali kreativnim jezikom. U cilju maksimalnog iskorištavanja prednosti podneblja i lokalnog klimata, sugerise se primjena elemenata bioklimatskog principa građenja koji se baziraju na tradiciji i iskustvu življenja, a iskazuju kroz pravilnu orijentaciju objekata, primjenu odgovarajućih građevinskih materijala, korišćenje elemenata zaštite od sunca, korišćenje principa aktivnog zahvata sunčeve energije, itd.

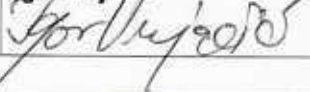
Prilikom izrade tehničke dokumentacije poštovati Pravilnik o sadržaju elaborata energetske efikasnosti zgrada ("Službeni list CG", br.47/13).

DOSTAVLJENO:

- podnosiocu zahtjeva;
- Direkciji za inspekcijski nadzor;
- u spise predmeta;
- a/a;

OBRADIVAČI URBANISTIČKO – TEHNIČKIH USLOVI:

Igor Vujačić



DRŽAVNA SEKRETARKA

Marina Izgarević Pavićević



PRILOZI:

- grafički prilozi iz planskog dokumenta;

- Akt Agencije za zaštitu životne sredine broj: 03-D-3586/2 od 03.10.2024.god;



dio dionice brze
ceste kroz
opštinu
Danilovgrad

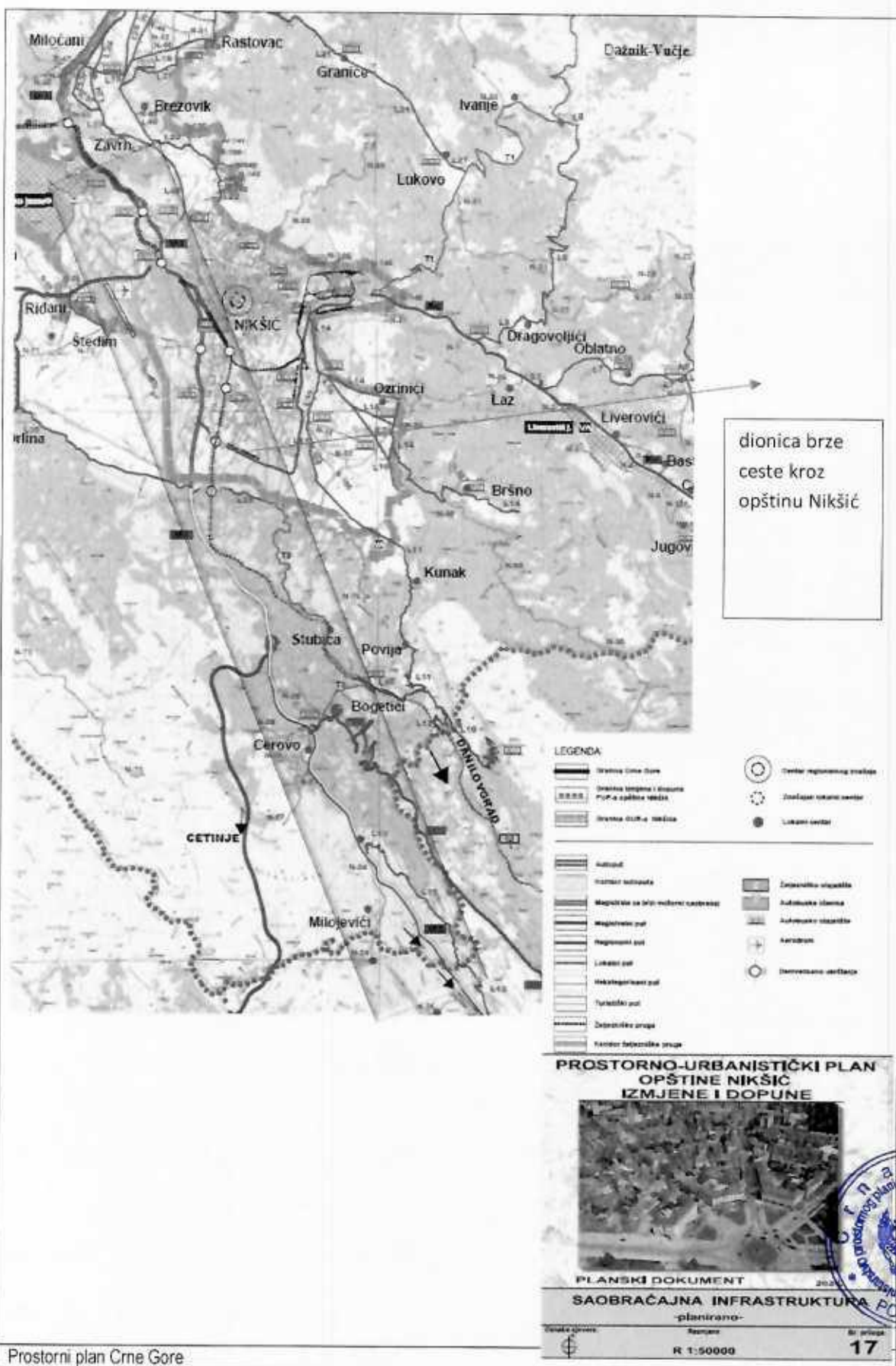


PODIJELA NA CJELINE I ZONE
NAČIN SPROVOĐENJA PLANA

Figure 1. 2008

Received 11 June 2008





Prostorni plan Crne Gore



Crna Gora
AGENCIJA ZA ZAŠTITU ŽIVOTNE SREDINE

Pisarnica Ministarstvo prostornog planiranja,
urbanizma i državne imovine

Broj: 06-333/24-7875/2	
Org. jelo	Podgorica
Podpis	Podgorica
Podgorica, 01. 10. 2024. godine	

SEKTOR ZA IZDAVANJE DOZVOLA I SAGLASNOSTI
Broj: 03-D-3586/1

MINISTARSTVO PROSTORNOG PLANIRANJA, URBANIZMA I DRŽAVNE IMOVINE
Direktorat za građevinarstvo

Podgorica
Ul. IV Proleterske brigade br. 19

VEZA: 03-D-3586/1 od 19. 09. 2024. godine

PREDMET: Odgovor na zahtjev u cilju izdavanja urbanističko-tehničkih uslova

Povodom vašeg zahtjeva, broj 06-333/24-7875/4, kojim se traži mišljenje o potrebi procjene uticaja na životnu sredinu za građenje brze saobraćajnice M18 (M3) dionica Danilovgrad – Nikšić u zahvatu Prostornog plana Crne Gore, Prostorno-urbanističkog plana opštine Danilovgrad (PUP opštine Danilovgrad) i Izmjena i dopuna Prostorno-urbanističkog plana opštine Nikšić (IID PUP NK), a u cilju izdavanja urbanističko-tehničkih uslova preduzeću "Monteput" d.o.o. obavještavamo vas sledeće:

Uredbom o projektima za koje se vrši procjena uticaja na životnu sredinu („Službeni list Crne Gore“, br. 20/07, „Službeni list Crne Gore“, br. 47/13, 53/14 i 37/18), utvrđen je spisak projekata za koje je obavezna procjena uticaja na životnu sredinu i projekata za koje se može zahtijevati procjena uticaja.

Uvidom u spisak projekata utvrđeno je da je u Listi I navedene Uredbe predviđeno da je za izgradnju novog puta sa četiri ili više traka, ili rekonstrukcija i/ili proširenje postojećeg puta sa dvije trake ili manje, sa ciljem dobijanja puta sa četiri ili više traka, u slučaju da takav novi put ili rekonstruisana i/ili proširena dionica imaju neprekinutu dužinu od preko deset kilometara, redni broj 10. Infrastrukturni projekti, tačka (d), obavezna procjena uticaja na životnu sredinu.

Imajući u vidu da se u konkretnom slučaju radi o izgradnji dionice brze saobraćajnice, na dionici Danilovgrad – Nikšić, na način proširenja puta sa ciljem dobijanja puta sa četiri trake, u neprekidnoj dužini preko deset kilometara, to je neophodno da, shodno Zakonu o procjeni uticaja na životnu sredinu („Službeni list CG“, broj 75/18), Nosilac projekta podnese zahtjev za davanje saglasnosti na Elaborat procjene uticaja na životnu sredinu kod Agencije za zaštitu životne sredine.

S poštovanjem,

dr Milan Gazdić
DIREKTOR



AGENCIJA ZA ZAŠTITU
ŽIVOTNE SREDINE
CRNE GORE

IV Proleterske 19
81000 Podgorica, Crna Gora
tel.: +382 20 446 500
email: epamontenegro@gmail.com
www.epa.org.me