

OPŠTINA BUDVA  
Sekretarijat za prostorno planiranje  
i održivi razvoj  
Broj:06-15010/2  
Budva, 23.04.2014. godine



Sekretarijat za planiranje i uređenje prostora opštine Budva, rješavajući po zahtjevu Sekretarijata za investicije opštine Budva na osnovu člana 63. Zakona o uređenju prostora i izgradnji objekata ( Službeni list RCG, br. 51/08, 40/10, 34/11, 47/11, 35/13 i 38/13) i Lokalne studije lokacije „Milino Brdo“, usvojenog Odlukom Skupštine opštine Budva, Službeni list CG-opštinski propisi br.29/12, izdaje:

## **URBANISTIČKO-TEHNIČKE USLOVE** za izradu investiciono tehničke dokumentacije za **fazne izgradnje kolsko-pješačke ulice sa pratećim instalacijama**

### **LOKACIJA,**

**Katastarska parcela 4067/4 K.O. Maine i druge kat.parcele koje ulaze u trasu izgradnje, a utvrdiće se na osnovu glavnog projekta niskogradnje.  
Faze izgradnje definišaće se kroz glavni projekat.**

### **NAMJENA OBJEKTA**

Kolsko pješačka ulica

### **REGULACIJA**

Prikazana je u grafičkom prilogu plana. Planirana širina kolovoza je 6,0m, a jednostranog trotoara 1,50m. Stambene ulice dimenzionisane su prema min. računskoj brzini  $V_r=30\text{km/h}$ , a odgovarajući radijus krivine je  $r_h=25\text{m}$ . Na pojedinim deonicama mora se upotrebiti i manji radijus od 25, što zahtjeva posebno oblikovanje elemenata situacionog plana korišćenjem krive tragova, odnosno zamenjujuće trocentrične krivine. Na tim mestima vozno-dinamički efekti nisu merodavni, već je primaran zahtjev za obezbeđivanjem prohodnosti vozila uz minimalno zauzimanje prostora.

## **SAOBRAĆAJNA INFRASTRUKTURA**

### **1.1. POSTOJEĆE STANJE**

Put Budva - Cetinje koja predstavlja glavnu saobraćajnicu i gotovo jedinu relativno zadovoljavajućih karakteristika koja prihvata saobraćaj sa područja zahvata plana. Neophodna je njena rekonstrukcija kako bi mogla korisnicima da pruži određeni nivo usluge tokom cijele godine a naročito za vreme turističke sezone.

Na pomenutu Glavnu saobraćajnicu priključene su neplanski poprečne saobraćajnice, koje čine sekundarnu saobraćajnu mrežu. Sve te ulice imaju veoma oskudne elemente situacionog i nivelacionog plana.

Stacionarni saobraćaj se rješava spontano a parkiranja se obavljaju na neuređenim površinama izvan dvorišta ili u okviru parcela.

Pješačka kretanja se odvijaju uz postojeće saobraćajnice, pa je stoga potrebno planirati trotoare uz saobraćajnice, obostrano ili jednostrano.



Sekundarnu mrežu saobraćajnica, sa dominantnom ulogom pristupa lokacijama, čine kolsko pješačke ulice koje su planerski i tehnički nesređene. Sve kolsko pješačke ulice su izvedene sa nekvalitetnim betonskim ili asfaltnim kolovozom, nejednake širine, sa nedefinisanim geometrijskim elementima i nivelaciono sasvim neusklađene. Širina ovih saobraćajnica kreće se u rasponu od 3,00-5,00m, sa usponima koji na pojedinim deonicama znatno prelaze dozvoljene vrijednosti.

U posmatranoj zoni gotovo da nema organizovanih parking površina. Parkiranje se obavlja ili u okviru vlasničkih parcela ili na ulicama.

Javni gradski i prigradski prevoz putnika na području opštine se odvija uglavnom putem Budva - Cetinje na lokalnim i medjugradskim linijama.

## 1.2. PLANIRANO STANJE

SAOBRAĆAJNICA	DUŽINA [m]	ŠIRINA KOLOVOZA [m]	TROTOAR
„A”	459,71	2×2,75=5.50	jednostran š=1,50m
„B”	263,18	2×2,50=5.00	jednostran š=1,50m
„C”	850,48	2×3,00=6.00	jednostran š=1,50m
„D”	1132,74	2×3,00=6.00	jednostran š=1,50m

tabela 1. Prikaz osnovnih karakteristika saobraćajnica

## Elementi situacionog plana

Koordinate tjemena i ostali elementi situacionog plana dati su tabelarno u grafičkom prilogu „Plan regulacije“.

Ulica „A“ ima širinu kolovoza  $2 \times 2.75 = 5.50\text{m}$ , saobraćajnica „B“  $2 \times 2.50 = 5.00$ , dok su saobraćajnice „C“ i „D“ planirane sa širinom kolovoza od  $2 \times 3.00 = 6.00$ . Na svim saobraćajnicama je planiran jednostrani trotoar širine 1,50m

Upotrebljeni radijusi horizontalnih krivina kreću se od  $R=15\text{m}$  do  $R=250\text{m}$ . Na mjestima gdje su upotrebljeni radijusi krivina  $R=25 - 200\text{m}$ , prilikom izrade glavnih projekata potrebno je proširenje kolovoza u krivinama, u skladu sa propisima.

U svim krivinama radijusa manjih od  $R=25\text{m}$  proširenje kolovoza potrebno je posebno oblikovati korišćenjem krive tragova, odnosno zamjenjujuće trocentrične krivine kako bi se obezbjedila prohodnost vozila pri kretanju istih kroz te krivine, uz minimalno zauzimanje prostora.

Prilikom izrada saobraćajnica potrebno je odgovarajućom projektnom dokumentacijom definisati javnu rasvjetu i horizontalnu i vertikalnu saobraćajnu signalizaciju. Takođe je neophodno definisati sve potrebne ulične instalacije i izvesti ih prije izvođenja radova na izgradnji saobraćajnica.

Prilikom planiranja nove mreže saobraćajnica vođeno je računa da se novoprojektovane saobraćajnice uklope u planove višeg reda, i u postojeće saobraćajnice koje nisu u zahvatu. Prilikom geometrijskog oblikovanja saobraćajnica maksimalno je uvažavana postojeća parcelacija, a usklađivanje veze između glavne saobraćajnice i sekundarne mreže vršeno je u onoj mjeri u kojoj je to bilo moguće. Na grafičkom prilogu Plan regulacije date su koordinate svih tjemena i elementi krivina, a na



prilogu Plan nivelacije orijentacione kote nivelete i karakteristični poprečni profili svih saobraćajnica obrađivanih u planu.

## **Mirujući saobraćaj**

Određivanje potrebnog broja parking mjesta se određuje normativnom metodom, uzimajući u obzir podatke iz GUP-a. Naime, potrebno je obezbjediti 1-1.2 parking mjesta po stambenoj jedinici i 1 parking mjesto na 50m<sup>2</sup> uslužnih djelatnosti. Za hotele i objekte apartmanskog sadržaja se uzima da je potrebno 1 parking mjesto na 4-6 ležajeva.

Parking mjesta su predviđena uz saobraćajnice, upravne šeme parkiranja, a dimenzija jednog parking mjesta je 2.50 × 5.00m.

Ostale potrebe za parkiranjem vršiče se na urbanističkim parcelama, poštujući navedene normative iz GUP-a, izgradnjom parking garaža na mjestima velike denivelacije ili u sklopu arhitektonskog rješenja objekta.

Ukoliko se pokaže potreba za dopunskim kapacitetima za parkiranjem vozila iste treba rješavati podzemnim garažama u okviru urbanističkih parcela, pri projektovanju objekata.

## **Elementi nivelacionog plana**

Elementi nivelacionog plana dati su na posebnom grafičkom prilogu gdje su prikazani nagibi nivelete planiranih saobraćajnica i kote nivelete u presjecima osovina saobraćajnica i ostalim karakterističnim mjestima.

Zaobljenja preloma nivelete potrebno je izvesti vertikalnim krivinama, prema propisima. Rezultujući nagib kolovoza mora obezbjediti efikasno površinsko odvodnjavanje. Prelaz sa jednog na drugi poprečni nagib ostvaruje se vitoperenjem kolovoza oko osovine. U slučaju otežanog vitoperenja, moguće je kolovoz uraditi sa „kontra“ nagibom, ali u skladu sa propisima za projektovanje gradskih saobraćajnica.

Uzdružni profili urađeni su za saobraćajnice „A“, „B“, „C“ i „D“.

Zbog izrazito strmog terena nagibi su na pojedinim mjestima prešli dozvoljene vrijednosti. Maksimalni nagib koji je projektovan je 17%, na saobraćajnici „A“, u dužini od 62,94m.

Poprečni nagibi saobraćajnica kreću se u granicama od  $i_p = 2.00 - 4.00\%$ .

Nagibi trotoara iznose  $i_p = 1.50\%$  i usmjereni su ka kolovozu.

Niveleta projektovanih i rekonstruisanih saobraćajnica je prilagođena terenu ali se, na pojedinim lokacijama, javlja potreba za izgradnjom potpornih zidova. Potporne zidove planirati kao gravitacione od kamena u betonu sa obaveznim korišćenjem lokalnog materijala.

Sve kosine usjeka i nasipa potrebno je ozeleniti autohtonim zelenilom.

## **Pješački saobraćaj i uslovi za kretanje invalidnih lica**

Sve saobraćajnice planirane su sa jednostranim trotoarom širine 1.50m, koji će služiti za pješačka kretanja.

Ostale pješačke komunikacije odvijace se posebnim pješačkim stazama.

Zbog velike denivelacije terena, obrađivana zona je veoma neuslovna za samostalno kretanje invalidnih lica. Na mjestima gdje je to moguće potrebno je prilagoditi pješačke staze, trotoare i sve pristupe objektima javnih sadržaja njihovim potrebama. U tom smislu neophodno je obratiti pažnju na definisanje posebnih rampi na trotoarima i prilazima javnim objektima. Minimalna širina rampe mora biti 0.90m, ne računajući kose strane, a preporučuje se širina od 1,20m. Sve rampe izvoditi sa max nagibom od 1:12.

Takođe, u okviru objekata javnog sadržaja potrebno je obezbjediti i određen broj parkirnih mjesta za osobe sa invaliditetom. Najmanja širina ovog parking mjesta iznosi 3,60m.

## Kolovozna konstrukcija

Kolovoznu konstrukciju potrebno je dimenzionisati za odvijanje lakog do srednje teškog saobraćaja.

Na djelovima saobraćajnica sa velikim uzdužnim nagibom planirati izgradnju habajućeg sloja od agregata eruptivnih svojstava kako bi se izbjeglo klizanje i proklizavanje pneumatika vozila u nepovoljnim vremenskim uslovima.

## PRILOZI

Kopije DUP-a,  
Kopija katastarskog plana

Samostalni savjetnik 1: arh. Dragan Grbić dipl. inž.

