

I. spektronize@gmail.com, 05.09.2025.

PITANJE:

"Prema konkursnom zadatku i UT uslovima, kapacitet planirane garaže je 251 (-10) parking mjesto. Dozvoljena spratnost je 7 etaža (Su+P+4+Pk), što znači da bi ovaj kapacitet bio zadovoljen potrebno je projektovati cca 35 parking mjesta po etaži, računajući nešto veću zauzetost msuterenske etaže I dio predviđen za poslovne prostore. U pilot varijantama, uz poštovanje svih pravilnika I propisa uspjelo se maksimalno dobiti od 25 do 28 parking mjesta, što bi u konačnom iznosilo 175-200 parking mjesta. Pošto traženi broj od 251 PM nije ostvariv, zbog pozicija građevinskih linija, da li je moguća korekcija projektnog zadatka sliu planiranog broja parking mjesta?."

ODGOVOR:

Odluka o donošenju Izmjena i dopuna Detaljnog urbanističkog plana "DUBOVICA I" objavljena je u "Službenom listu Crne Gore - opštinski propisi", br. 001/14 od **14.01.2014.** a izmjene Pravilnika o bližem sadržaju i formi planskog dokumenta, kriterijumima namjene površina, elementima urbanističke regulacije i jedinstvenim grafičkim simbolima, u kojim se suteran definiše kao nadzemna etaža objavljene su u "Službenom listu Crne Gore" br. 033/14 od **04.08.2014.** S tim u vezi, DUP Dubovica I je rađen na osnovu Pravilnika koji je objavljen u "Službenom listu Crne Gore" br. 024/10 od 30.04.2010. kada je suteran bio definisan kao podzemna etaža.

Podzemna građevinska linija (PGL) kao građevinska linija podzemne etaže namijenjene za garaže, određuje granicu ispod površine terena, do koje je dozvoljeno građenje garaže. Podzemne garaže mogu zauzimati veću površinu od gabarita objekta u nivou prizemlja. U tom slučaju podzemna građevinska linija garaže (PGL) se određuje na sljedeći način:

- najmanje udaljenje PGL od bočnih granica susjedne urbanističke parcele je 1,5 m, osim kod jednostrano uzidanih i dvostrano uzidanih objekata, kada se PGL poklapa sa bočnim granicama susjedne urbanističke parcele,
- najmanje udaljenje PGL od zadnje granice susjedne urbanističke parcele je 1,5 m,
- PGL prema javnoj saobraćajnici može da se poklapa sa granicom urbanističke parcele, odnosno udaljenje može biti 0,0 m,
- uz ispunjenje prethodnih uslova horizontalni gabarit podzemne etaže namijenjene za garažu ne smije biti veći od 75 % površine pripadajuće urbanističke parcele za stambene objekte, a za turističke objekte ne smije biti veći od 90 %, ukoliko PGL nije definisana u grafičkom prilogu - list br. 08. Planirano stanje - regulacija i nivelacija.

Takođe, planom je precizirano da "objekti mogu imati samo jedan podrum (garažu), osim objekata javne namjene, višestambenih objekata i poslovnih objekata, kod kojih zbog obezbjeđenja potrebnih mjesta za stacioniranje vozila garaža može biti u više podzemnih etaža. Spratne visine podruma ili suterena ne mogu biti više od 3,0 m, ni niže od 2,20 m.", te "Objekti mogu imati samo jedan suteran."

Posebno napominjemo da su urbanističko-tehničkim uslovima definisana tri tipa podzemnih etaža (garaža – G; podrum – Po ili suteran – Su) kao dio objekta koji je sasvim ili do 2/3 svoje visine ispod konačno uređenog i nivelisanog terena. Na pretežno ravnom terenu kota poda prizemlja može biti najviše 1,20m iznad kote konačno uređenog i nivelisanog terena.

Iskazana BRGP podrazumijeva isključivo površinu nadzemnih etaža objekata i u nju nijesu uključeni potpuno ili djelimično ukopani dijelovi objekata (garaže, podrumi i suterani koji se koriste isključivo za garažiranje vozila). (str. 69 DUP "Dubovica I").

DUP-om je definisano: "Zgrada može biti postavljena svojim najisturenijim dijelom do građevinske linije. Erkeri, terase, balkoni i drugi istureni dijelovi objekta mogu da prelaze građevinsku liniju prema neizgrađenim javnim

površinama (zelenilo i saobraćajnice) najviše do 1,20 m, na maks. 50% površine fasade, na minimalnoj visini od 3,0 m od konačno nivelisanog i uredenog okolnog terena ili trotoara."

Korišćenjem navedenih uslova može se projektovati objekat višespratne garaže kapaciteta 251 (-10) PM koje imaju više podzemnih etaža imenovanih kao "garaža" koje mogu biti sa tri strane ukopane, a sa vidljivom prednjom fasadom.

II. yousesue@gmail.com, 05.09.2025.

PITANJE:

"1. S obzirom da se parcela na kojoj je predviđena gradnja garaže, nalazi između dvije saobraćajnice koje nijesu izvedene a predviđene su planskim dokumentom, da li je moguće predvidjeti saobraćajni priključak samo sa saobraćajnice na gornjoj koti? Donja saobraćajnica, većeg profila, ima jako nepraktičan pristup garaži jer parcelu ovičava sa dvije krivine, sa kojih je jako teško ući u garažu primjerenim radijusom?"

2. Mogu li se građevinske linije promijeniti, jer u zadatim nije moguće projektovati broj parking mjesta zbog neadekvatnih gabarita?"

3. Koji je minimalni broj parking mjesta koji se mora ostvariti, pošto površina za gradnju, granice građevinskih linija, uz protivpožarne standarde, te radijuse, širine rampi li konstrukciju objekta, prema našem mišljenju ne omogućavaju projektovanje više od 150-160 parking mjesta, uz zadovoljavanje svih standarda projektovanja javnih garaža."

ODGOVOR:

1. Planom je predviđeno da UP 5 u bloku 13 ima kolski pristup sa saobraćajnice S-30 (gornja) i saobraćajnice S-31 (donja). Saobraćajnica S-31 (donja) se trenutno izvodi. Sve saobraćajnice predviđene planskim dokumentom je potrebno izvesti u narednom periodu. Objekat se projektuje u skladu sa planskom dokumentacijom, bez obzira da li je saobraćajnica izvedena ili ne. Ukoliko je opravdano rješenje da pristup objektu bude samo sa gornje saobraćajnice, projektant nema obavezu da u obzir uzme činjenicu da saobraćajnica "gornja" nije izvedena.

Glavna građevinska linija je obavezujuća i definisana planskim dokumentom. Izmjena građevinske linije bi zahtjevala izmjenu planskog dokumenta. Kako je glavna građevinska linija definisana za nadzemne etaže, a podzemna građevinska linija za podzemne – DUP-om "Dubovica I" je preciziran način postavljanja podzemne građevinske linije i definisan termin podzemnih etaža – garaža, podrum i suteran. Preporuka je da se projektuje više etaža naslovljenih "garaža". (obrazloženo detaljno u odgovoru na pitanje br. I). Glavna građevinska linija je obavezujuća na nivou prizemlja. DUP-om je definisano: "Zgrada može biti postavljena svojim najisturenijim dijelom do građevinske linije. Erkeri, terase, balkoni i drugi istureni dijelovi objekta mogu da prelaze građevinsku liniju prema neizgrađenim javnim površinama (zelenilo i saobraćajnice) najviše do 1,20 m, na maks. 50% površine fasade, na minimalnoj visini od 3,0 m od konačno nivelisanog i uredenog okolnog terena ili trotoara."

2. Minimalan broj parking mjesta je definisan Raspisom konkursa - 251 (-10) PM.

III. milena.obradovic@biroideja.me, 08.09.2025.

PITANJE:

"Da li se etaža PK može tretirati kao puna etaža u volumetrijskom smislu, s obzirom da je u urbanističkim parametrima obračunata kao puna etaža."

ODGOVOR:

DUP "Dubovica I" definiše potkrovlje kao dio objekta ispod krovne konstrukcije, a iznad međuspratne konstrukcije posljednje etaže i može biti formirano na sljedeće načine:

- potkrovlje ispod kosog krova čija svjetla visina na najnižem mjestu može biti maksimalno 1,50 m, uz nagib krova do 23°, mjereno u visini nazidka; i u ovakvom potkrovlju se može planirati korisni prostor isključivo u jednom nivou, uz mogućnost izgradnje samo jedne galerije;
- **potkrovlje ispod ravnog krova, krova blagog nagiba do 10°, poluobličastog krova ili mješovitog krova, može imati površinu do 75% površine tipske nadzemne etaže, uvučeno pretežno s ulične strane (povučeni sprat - Ps);**
- Potkrovlje svojom površinom ne smije izlaziti iz horizontalnog gabarita objekta.

Povučena etaža sa prohodnim ravnim krovom data je kao mogućnost da cjelokupna površina ploče bude obračunata u ukupnu BRGP.

IV. gorica.05050@gmail.com, 07.09.2025.

PITANJE:

"Da li je moguće korišćenje autolifta kao rješenja za savladavanje etaža, pošto nije moguće ostvariti ni približan broj parking mjesta, kao što je traženo projektnim zadatkom?"

ODGOVOR:

Zakonom nije zabranjena ili eksplicitno regulisano postavljanje auto-lifta (hidraulične dizalice ili sistemi parkiranja više vozila) u javnim garažama. **Pravilnik o tehničkim zahtjevima za zaštitu garaža za putnička vozila od požara i eksplozija** („Službeni list CG“ br. 9/12) ne zabranjuje auto-lift u javnim garažama, ali propisuje tehničke sigurnosne standarde (ventilacija, vatrootporni materijali) koji bi se morali ispoštovati pri instalaciji bilo kojeg sistema, uključujući auto-lift i članom 6 propisuje: *"Prilikom parkiranja putničkih automobila koje se obavlja isključivo garažnim liftom, ukupan broj parkiranih automobila ne može da iznosi više od 50, bez obzira na broj nivoa garaže i broj garažnih liftova."*

Idejno rješenje mora biti usklađeno sa propisima koji su navedeni u Konkursnom zadatku.

V. pitanjagradskagaraža@gmail.com, 08.09.2025.

PITANJE:

"Prilikom modelovanja terena i saobraćajnica u okviru dokumentacije uočili smo probleme sa visinskim kotama: saobraćajnica S-30 spaja se sa S-29, ali nagib spoja (47% i 37%) nije prihvatljiv. Da li S-30 ima tačne kote i da li se S-29 zanemaruje za sada i naknadno prilagođava.

Saobraćajnica S-36 ima nagib koji nije prihvatljiv za kolski saobraćaj. Da li je predviđena kao pješačka veza sa stepenicama?

Takođe, u konkursnom zadatku ukupna BRGP objekta je 6.575 m², od čega je 6.275 m² predviđeno za garažu, a 300 m² za komercijalne i poslovne sadržaje. Da li se ova podjela smatra striktno obavezujućom ili je dozvoljeno prenijeti površine (npr. smanjiti komercijalne sadržaje i povećati garažu), uz uslov da se ne pređe ukupna BRGP?"

ODGOVOR:

Visinske kote planiranih saobraćajnica su date u planskom dokumentu List 10. Planirano stanje saobraćaj – regulacioni i nivelacioni plan. Saobraćajnica S-30 na spoju sa saobraćajnicom S-29 ima definisanu tačku V1 sa definisanom visinskom kotom + 66.21 m n.v., te pad 10% do kote 63,36 m n.v. u dužini cca 28 m, te pad 11,24%

do tačke V3 sa definisanom visinskom kotom + 60,20 m n.v. u dužini cca 28 m. Saobraćajnica S-29 nije predmet konkursa.

Saobraćajnica S-36 nije predmet konkursa. Kako se radi o susjednoj parceli širine 3m i koja je javne namjene, buduće tehničko rješenje iste zavisice od rješenja javne garaže koja je predmet konkursa. Radi bolje 3D vizuelizacije predloženog rješenja, saobraćajnica S-36 može biti tretirana kroz 3D model, ali ne smije ući u zahvat idejnog rješenja i obračun investicione vrijednosti. Pošto S-36 nije u planu definisana po tipu saobraćaja (npr. samo pješački, pješačko-kolski ili kolski) može se tretirati ili kao pješački pristup dozvoljen planom ili kolski pristup ukoliko su ispoštovani svi propisi iz ove oblasti.

Konkursnim zadatkom je data mogućnost projektovanja komercijalnih sadržaja maksimalne BRGP 300 m² i orijentacionog broja lokala 4. Komercijalni sadržaji nisu obavezujući. Moguće je da ukupna BRGP garaže (bez projektovanja komercijalnih sadržaja) bude 6.575 m². (tekstualni dio DUP-a 5.14).

VI. mihailopl@gmail.com, 08.09.2025.

“U skladu sa konkursnom dokumentacijom, dostavljamo pitanja radi pojašnjenja:

- 1. Da li je raspisivač konkursa u obavezi da angažuje autora ili grupu autora prvonagrađenog rada za dalju razradu putem pregovaračkog postupka bez prethodnog objavljivanja poziva za nadmetanje, u svemu prema stavu 7, član 15 Zakona o izgradnji objekata?*
- 2. Da li su prateći sadržaji predviđeni konkursom isključivo komercijalni, ili komercijalno-poslovni?*
- 3. Da li su ti sadržaji prepušteni autorskoj slobodi, ili postoji određena namjena koju učesnici treba da planiraju (npr. maloprodaja, ugostiteljstvo, kancelarije, servisi)?*
- 4. Da li je predviđeno da komercijalni sadržaji budu isključivo u prizemlju objekta, ili postoji mogućnost da se oni smjeste na drugom nivou (npr. u potkrovlju), uz direktan pristup sa saobraćajnice koja se nalazi na višoj visinskoj koti, najprije zbog lijepog pogleda koji se pruža sa tog mjesta?*
- 5. Da li se može predložiti jednosmjerna rampa za automobile u kojoj je ulaz sa ulice koja je na višoj koti a izlaz na ulici koja je na nižoj koti ili je nepotrebno imati dvosmjernu rampu?*
- 6. Da li je dozvoljeno da se garaža osmisli kao kompaktan i zatvoren objekat, ili se ostavlja mogućnost istraživanja prostorne artikulacije kroz odnos punog i praznog, zatvorenog i otvorenog, u cilju postizanja savremenijeg arhitektonskog izraza i bolje integracije sa urbanim kontekstom?*
- 7. Da li je dozvoljeno predvidjeti elemente poput erkera ili balkona koji bi prelazili građevinsku liniju na višim etažama?*
- 8. Da li je neophodno da sa gornje ulice jedna etaža bude iznad nivoa te lice i kako je to izvodljivo kada je ukupna spratnost $Su+P+4+Pk$, što je nedovoljno da bi se ostvario taj uslov?*
- 9. Da li se poslednja etaža (Pk) može tretirati kao zatvoren parking prostor sa ravnim prohodnim krovom iznad?*
- 10. Teren je izrazito strm i u dokumentu UTU na strani 4 se preporučuje kaskadna gradnja. Međutim, u istom dokumentu na strani 7, tačka 7, se navodi da “temelji treba da se projektuju i grade na jedinstvenoj koti, bez kaskada”. Molim za objašnjenje ove neusaglašenosti.”*

ODGOVOR:

- Član 15 stav 7 Zakona o izgradnji objekata (“Službeni list CG”, br. 19/25, 92/25) propisuje: “Autor ili grupa autora **najbolje rangiranog rada javnog konkursa** za idejno arhitektonsko rješenje stiče pravo dalje razrade projektne dokumentacije putem pregovaračkog postupka bez prethodnog objavljivanja poziva za nadmetanje, u skladu sa zakonom kojim se uređuje postupak javnih nabavki.”
- Na str. 60 DUP-a “Dubovica I” u dijelu 5.1.1. Obrazloženje namjene površina definisane su dozvoljeni komercijalni sadržaji na nivou plana. Konkursnim zadatkom nije strogo definisana namjena površine predviđene kao mogućnost za komercijalne sadržaje.
- Odgovor je dat u prethodnoj tački 2.

4. Konkursnim zadatkom nije strogo definisana pozicija ni etaža komercijalnih sadržaja.
5. **Pravilnik o tehničkim zahtjevima za zaštitu garaža za putnička vozila od požara i eksplozija** („Službeni list CG“ br. 9/12) definisani su uslovi koji obuhvataju i uslove u pogledu projektovanja rampi i broja ulaza/izlaza. Konkursni zadatak je definisao poštovanje navedenog Pravilnika kao obavezujućeg.
6. Konkursnim zadatkom je navedeno: *“Projekat treba da afirmiše ambijentalni potencijal prostora, uz harmonično uklapanje u postojeći urbanistički okvir.”*
7. Na str. 70 tekstualnog dijela DUP-a “Dubovica I” navedeno je: *“Zgrada može biti postavljena svojim najisturenijim dijelom do građevinske linije. Erkeri, terase, balkoni i drugi istureni dijelovi objekta mogu da prelaze građevinsku liniju prema neizgrađenim javnim površinama (zelenilo i saobraćajnice) najviše do 1,20 m, na maks. 50% površine fasade, na minimalnoj visini od 3,0 m od konačno nivelisanog i uređenog okolnog terena ili trotoara.”*
8. Na str. 72 tekstualnog dijela DUP-a “Dubovica I – izmjene i dopune” navedeno je: *“Ukoliko je objekat na strmom terenu, obrađivač **predlaže** kaskadnu gradnju, tako da se ukoliko objekat izlazi na dve ulice (gornju i donju) omogući pristup i sa gornje ulice i da jedna etaža bude iznad nivoa ulice.”* Navedeno je samo preporuka obrađivača plana, nije obaveza projektanta.
9. Poslednja etaža (Pk) može se projektovati kao povučena etaža (Ps) prema sledećim uslovima *“potkrovlje ispod ravnog krova, krova blagog nagiba do 10°, poluoblíčastog krova ili mješovitog krova, može imati površinu do 75% površine tipske nadzemne etaže, uvučeno pretežno s ulične strane (povućeni sprat - Ps)”*. U tekstualnom dijelu plana 5.14 Urbanističko-tehnički uslovi za izgradnju višespratne garaže nije definisan tip krova, te se krov iznad povučene etaže može projektovati kao prohodan ravan krov.
10. Preporuka obrađivača plana je kaskadna gradnja. Na str. 91 tekstualnog dijela DUP-a “Dubovica I” u dijelu 5.18 Urbanističko-tehnički uslovi za stabilnost terena i objekata i prihvatljiv nivo seizmičkog rizika su navedeni uslovi aseizmičkog projektovanja. Kaskadna gradnja je preporuka obrađivača plana koja se odnosi na oblikovanje objekta u skladu sa strmim terenom, kako bi se postigla bolja uklopljenost u pejzaž, smanjili visinski zidovi i omogućilo efikasno rješavanje pristupa i odvodnje. Projektovanje temelja na jedinstvenoj koti ne znači da objekat neće biti kaskadno oblikovan, već da se konstrukcijski sistem temelja projektuje tako da sve nosive tačke konstrukcije budu povezane u jednu konstruktivnu cjelinu (jedinstvenu temeljnu ravan), što je naročito važno u seizmičkim zonama radi stabilnosti objekta. Dakle, kaskadno projektovanje se odnosi na arhitektonsko oblikovanje i raspored etaža u odnosu na teren, dok se temeljenje na jedinstvenoj koti odnosi na statičko i seizmičko projektovanje objekta. Na taj način se kombinuju estetski i funkcionalni zahtjevi terena s konstruktivnom sigurnošću. U praksi to znači da je moguće projektovati objekat koji vizuelno prati teren kroz kaskade, dok je njegova konstruktivna osnova (temeljna ploča ili sistem temelja) koncipirana kao jedinstvena i povezana konstrukcija.