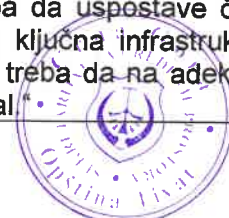


**NACRT PROGRAMSKOG ZADATKA
SA ELEMENTIMA URBANISTIČKO-TEHNIČKIH USLOVA**

	CRNA GORA Opština Tivat Sekretarijat za uređenje prostora 09-333/21-305/6 Tivat: 08.09.2021.godine		
	CRNA GORA		
	OPŠTINA TIVAT		
	Sekretarijat za uređenje prostora, na osnovu člana 223 Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata („Sl.list CG“ broj 64/17, 44/18, 63/18, 11/19 i 82/20) te člana 8 Odluke o izgradnji lokalnih objekata od opšteg interesa („Sl. list Crne Gore“ – opštinski propisi, broj 18/14,42/15, 28/16 i 7/21) i podnijetog zahtjeva Direkcije za investicije Opštine Tivat broj 07-333/21-190 , donosi:		
1	NACRT PROGRAMSKOG ZADATKA SA ELEMENTIMA UTU za izradu tehničke dokumentacije		
2	za izgradnju saobraćajnice na Luštici, od kompleksa Orascom-MR2 saobraćajnice do granice sa opštinom Herceg Novi, a čija trasa ide preko kat.parc.br.1045/1,1045/4 sve KO Radovići u zahvatu „Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore“ (»Sl.list CG-br.56/18).		
3	PODNOŠILAC ZAHTEVA:	Direkcija za investicije Opštine Tivat	
4	POSTOJEĆE STANJE		
	Za projektovanje i izgradnju nove saobraćajnice, od kompleksa "Orascom" do kompleksa "Northstar" na poluostrvu Luštica stvoren je planski osnov kroz usvajanje "Prostornog plana posebne namjene za Obalno područje Crne Gore", kako u grafičkom tako i u njegovom tekstualnom dijelu. Prema planskom dokumentu trasa predmetne saobraćajnice se prostire preko kat.par.br.1045/1,1045/85,1044/1 i 1044/2 sve KO Radovići i kat.par.br.1378/1 KO Gošići. Predmetna saobraćajnica nije planirana Prostorno-urbanističkim planom Tivta do 2020.godine (»Sl.list CG-opštinski propisi« br. 24/2010). Predmet ovog programskog zadatka sa elementima UTU jeste izmještanje, odnosno određivanje nove trase saobraćajnice na poluostrvu Luštica, odnosno dionice (u dužini cca 1.08 km, širine poprečnog profila 6 m). Predložena trasa saobraćajnice shodno ovom Nacrtu programskog zadatka sa elementima urbanističko-tehničkih uslova na teritoriji Opštine Tivat planira se preko kat.par.br.1045/1 i 1045/4 sve KO Radovići. Shodno smjernicama PPPN OP „Gradovi u zalivu Boke Kotorske treba da uspostave čvršću vezu u razvojnom smislu i da imaju obavezu da zajednički rješavaju ključna infrastrukturna pitanja i probleme zaštite životne sredine. Opštine Herceg Novi i Tivat treba da na adekvatan način iskoriste poluostrvo Lušticu kao poseban razvojni turistički potencijal“.		



	Prema Listu nepokretnosti 308-izvod, kat.parc.br. 1045/1 KO Radovići ,na kojoj je upisan način korišćenja „šume 3.klase“ u svojini Crne Gore sa pravom raspolaganja Opštine Tivat, ima površinu 516018m². Prema Listu nepokretnosti 628-izvod, kat.parc.br. 1045/4 KO Radovići ,na kojoj je upisan način korišćenja „šume 3.klase“ u svojini Mišković Aleksandra, Mišković Branislava i Jeleč Svetlane, ima površinu 4518m².
5	PLANIRANO STANJE
7.1.	Namjena parcele odnosno lokacije
	Za razvoj Obalnog područja Crne Gore neophodno je razviti transportni sistem sa odgovarajućim nivoom usluge koji će obezbediti bolju opsluženost prostora kao i bolju povezanost i kontakt sa okruženjem. Saobraćajnu mrežu u obuhvatu Plana formiraju postojeće i planirane saobraćajnice i saobraćajni objekti koji su u funkciji namjene površina i integralnog i održivog razvoja Obalnog područja Crne Gore. Strateški ciljevi i zadaci razvoja Osnovni cilj razvoja transportnog sistema u Obalnom području je obezbjeđenje transportnih uslova za privredni razvoj na osnovu održivog ekonomskog, socijalnog i kulturnog razvoja, kroz: • Poboljšanje prostorne organizacije transportnog sistema povećanjem kvaliteta relacije prostor-vrijeme u zahvatu Plana i poboljšanje vremenske komponente u toj relaciji putem poboljšanja postojećih i stvaranja novih komunikacijskih mogućnosti, prije svega izgradnjom Jadranske magistrale za "brzi motorni saobraćaj", izgradnjom obilaznica oko primorskih gradova kao i revitalizacijom i modernizacijom postojećih magistralnih i regionalnih puteva; • Obezbjedeće 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 itd. • Podsticanje razvoja i korišćenja održivog saobraćaja, novih tehnologija u svim vidovima saobraćaja, kao i korišćenje ekološki prihvatljivih prevoznih sredstava u sistemu prevoza putnika, roba i dobara; • Rezervaciju i zaštitu 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, robe i dobara, optimiziranjem vremena putovanja i sl. • Poboljšanje ukupnog nivoa usluge transportnog sistema sa poboljšanjem odgovarajućih tehničkih elemenata saobraćajne infrastrukture i podsticanjem razvoja održivog transporta, uz smanjenje negativnih uticaja saobraćaja na druge podsisteme i životnu sredinu; • Prostorna povezanost Obalnog područja Crne Gore sa susjednim opštinama i regionom. DRUMSKI SAOBRAĆAJ Dominantan vid transporta putnika i roba, na teritoriji Obalnog područja Crne Gore je drumski saobraćaj i kao takav će imati veliki značaj u otvaranju i unaprjeđivanju područja. U skladu sa tim treba i razvijati saobraćajnu infrastrukturu u drumskom saobraćaju kako rekonstrukcijom postojeće mreže saobraćajnica, tako i dopunjavanjem mreže izgradnjom novih saobraćajnica. Formiranjem putne mreže treba da se obezbijede uslovi za materijalno rentabilan i socijalno kvalitetan život stanovnika u mjestima koje oni nastanjuju. Imajući u vidu postojeće stanje ovaj zahtjev treba postaviti i shvatiti kao imperativ, kako planerima u procesu izrade Plana tako i nadležnima u procesu sprovođenja Plana.



	▪ Drumski saobraćaj čine koridori autoputeva, Jadranska magistrala za brzi motorni saobraćaj, obilaznice oko opštinskih centara, magistralni putevi, regionalni putevi, opštinski putevi, postojeće panoramske staze i izletničke tj. rekreativne, biciklističke, pješačke i planinarske staze za kretanje pješaka i planinskih biciklista koje su u funkciji prezentacije kulturnih i prirodnih vrijednosti i rekreacije, parkirališta i autokampovi, žičara i turističko-saobraćajni punktovi.
7.2.	Pravila parcelacije Predložena trasa saobraćajnice shodno ovom Nacrtu programskog zadatka sa elementima urbanističko-tehničkih uslova planira se preko kat.par.br.1045/1 i 1045/4 sve KO Radovići. Trasa je data orijentaciono na osnovu geodetske podloge kao polazna osnova. Prilikom izrade tehničke dokumentacije moguća su manja odstupanja trase u zavisnosti od uslova terena. Članom 74 stav 3 Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata („Sl.list CG“ broj 64/17, 44/18, 63/18, 11/19 i 82/20) definisano je da za dalekovode, žičare, ski liftove, puteve, željeznice, vodovode, kanalizacione vodove, telekomunikacione vodove, optičke kablove, gasovode, toplovode i naftovode,kao i sve druge vodove, umjesto podataka o identifikaciji katastarske parcele , mogu se navesti podaci o situaciji trase. *Projektant je obavezan da jednoznačno definiše trasu puta u situacionom planu sa svim geometrijskim inumeričkim podacima u razmjeri R 1:1000 (R 1:500). Na situacionom planu treba prikazati:zasjek,nasip,koncept odvodnjavanja površinskih, pribrežnih i podzemnih voda,priključke pristupnih puteva,objekte,objekte za odvodnjavanje,prateće sadržaje i sl. Tačne stacionaže početka i kraja predmetne dionice definisaće se pri izradi projektne dokumentacije, a na osnovu ažurne geodetske podloge, u skladu sa propisima za predmetnu vrstu projektne dokumentacije.
6	PRAVILA ZA SPRIJEČAVANJE I ZAŠTITU OD PRIRODNIH I TEHNIČKO -TEHNOLOŠKIH NESREĆA Smjernice i mjere zaštite od prirodnih i tehničko-tehnoloških nesreća usklađene su za zakonskom regulativom iz oblasti zaštite od prirodnih nepogoda (Zakon o zaštiti i spašavanju, „Sl.list CG“; br. 13/07, 05/08, 86/09, 32/11, 54/16) i smjernicama iz „Nacionalne strategije za vanredne situacije“ koja predstavlja osnovni strateški dokument iz ove oblasti. Zaštita od prirodnih hazarda i industrijskih havarija Sprovođenje odbrane od poplava treba da se zasniva na integralnom rješenju zaštite od poplava, koje je ekonomski i ekološki opravdano. Posebne mjere za smanjenje rizika od požara i eksplozija obuhvataju: ☐Adekvatno tretiranje ove problematike u svim planskim dokumentima. Pojačati inspekcijsku kontrolu na nivou lokalne samouprave; ☐Pri projektovanju naselja, stambenih blokova, višespratnica i sl. obavezno je učešće stručnog lica iz oblasti zaštite od požara; ☐Donošenje odluke na nivou države o mjerama konzervacije ili uklanjanja eksplozivno i požarno opasnih postrojenja iz napuštenih i zatvorenih fabričkih kompleksa; ☐Izrada planova zaštite od požara zaštićenih prirodnih objekata i dr. Ključna pravila za efektivno upravljanje seizmičkim rizikom Glavni smjernice odnose na različite aspekte seizmičke sigurnosti i mogu sažeto rekapitulirati i naznačiti kako slijedi:



	• Formulisanje i razvoj opšte politike smanjenja seizmičkog rizika, zasnovane na integralnom pristupu, • Uspostavljanje i razvijanje multidisciplinarnog pristupa i sveobuhvatnog koncepta upravljanja seizmičkim rizikom, • Revizija postojećih i izrada novih planova, u skladu sa pravilima upravljanja rizikom. • Identifikacija elemenata seizmičkog rizika, istraživanje i utvrđivanje vulnerabiliteta ovih elemenata, • Identifikacija ekonomskih dobiti od mjera i akcija ublažavanja posljedica seizmičkog hazarda, • Uspostavljanje sistema sveobuhvatne pripremljenosti na zemljotres, • Razvijanje kolektivne svijesti u društvu, u odnosu na seizmički rizik. Mjere zaštite od erozija i klizišta Zaštita zemljišta od erozija obezbjeđuje primjenom antierozivnih mjera, pošumljavanjem goleti, antierozivnim mjerama uređenja slivova, terasiranjem terena sa većim nagibom. Zaštita od klizišta podrazumijeva izbjegavanje intervencija na većim nagibima, održavanje vegetacije u zonama većeg nagiba terena i sprječavanje gradnje na takvim terenima. Mjere zaštite od požara Potrebno je ukloniti sve moguće uzroke javljanja šumskih požara i obezbijediti brzo otklanjanje požara. Pri tome je veoma važno obezbijediti saobraćajnu pristupačnost, opremu i službe, osmatranja i javljanja u skladu sa lokalnim planom zaštite od požara. Posebno je u urbanom dijelu važno obezbijediti protivpožarne prilaze, prilaz vodnim objektima, ukloniti protiv požarne prepreke, adekvatno dimenzionisati vodovodne i hidrantne mreže, obezbijediti lokacije vatrogasnih objekata i međusobni sistem komunikacije. Potencijal za nastajanje požara nalazi se u sušnim i vrućim dugotrajnim razdobljima. Globalnim otopljenjem broj požara sve je veći. Meteorološke prognoze od izuzetne su važnosti jer se pomoću njih procjenjuje opasnost od izbijanja i širenja požara. Osim meteoroloških aspekata na razvoj i širenje požara utiče i topografija. Primorska vegetacija je lakše zapaljiva od vegetacijskih tipova kontinentalnog dijela zemlje, a samim time izložena je većem požarnom riziku. Protivpožarne mjere treba redovno sprovoditi, osobito tokom sušnog razdoblja, jer vremena za nadoknadu propuštenog nema kada dođe do požara. Educirati širu populaciju o opasnostima od požara, održavati okućnice sigurnim od požara prorjeđivanjem, orezivanjem i uklanjanjem drveća, granja i mrtvog biljnog otpada koje može biti zahvaćeno požarom, izgraditi pristupne puteve, (npr. graditi ih dovoljno široko da njima može proći vatrogasno vozilo) ili na postojećim zbog mogućeg zagušenja reducirati saobraćaj (zabraniti parkiranje) itd. Zaštitu od požara obezbijediti izradom Elaborata zaštite od požara sa izvještajem o tehničkoj kontroli istog, shodno članu 89 Zakona o zaštiti i spašavanju (Sl. List CG"br. 13/07 i 05/08, 86/09,32/11 i 54/16) i pratećim propisima. Smjernice za izradu projekata, elaborata i planova zaštite na nižem hijerarhijskom nivou Prilikom izrade investicione tehničke dokumentacije obavezno treba da se izrade Projekti ili Elaborati zaštite od požara i eksplozija (ukoliko se radi o objektima u kojima se definišu zone opasnosti od požara i eksplozija), planovi zaštite i spašavanja prema izrađenoj procjeni ugroženosti za svaki hazard posebno, te na navedeno pribaviti odgovarajuća mišljenja i saglasnosti u skladu sa Zakonom;
7	PRAVILA ZA ZAŠTITU ŽIVOTNE SREDINE Zaštita životne sredine na području ovog Plana će se realizovati primjenom skupa mjera/instrumenata različite prirode. U okviru raspoloživih mehanizama za zaštitu životne sredine koji se koriste prilikom sprovođenja prostornih i urbanističkih planova, kao obavezne, potrebno je sprovoditi mjere definisane važećim zakonskim propisima a koji se odnose na: Zakonske mjere (regulatorni instrumenti) zaštite životne sredine (Zakoni, Pravilnici i Uredbe koji se odnose na oblast zaštite životne sredine).



Smjernice za zaštitu od buke

□ Potrebno je sagledati moguće alternativne oblike organizovanja javnog prevoza (održivi transport kojim se smanjuju emisije zagađivača u vazduh) u primorju u okviru izrade planske dokumentacije nižeg reda. Time bi se smanjio broj potrebnih parking mjesta koja su već sada uska grla u svim naseljima, čak i van turističke sezone, posebno parkirališta na maloj udaljenosti od obalne linije (a u skladu i sa odredbama Protokola o IUOP) i smanjio nivo buke, zagađenja vazduha, oslobodio prostor za pješake i postigao veći komfor za turiste i građane.

□ Takođe, treba planirati električni prevoz turista kroz cijelu Boku u cilju smanjenja emisije buke i izduvnih gasova jer se u području Boke nalaze i značajna lječilišta kao što je Institut Igalo, Meljine, Risan, Prčanj koji zahtijevaju mir koji sada nedostaje, posebno u ljetnoj sezoni.

□ S obzirom da zeleni pojas značajno utiče na smanjenje prostiranja buke, pri planiranju novih objekata obavezno planirati zelene koridore za prigušenje emitovane buke. Navedena mjera se odnosi na postojeće hotelske kapacitete i objekte, ali i saobraćajnice postojeće i novo planirane. Istu je potrebno primijeniti naročito u ravnim predjelima, kao što je zaleđe Velike plaže koje nema prirodnih zvučnih barijera.

□ S obzirom da je saobraćaj jedan od najznačajnijih izvora buke, nove koridore treba planirati izvan naseljenih mjesta i zaštićenih prostora prirode.

Smjernice za zaštitu od zagađenja vazduha

Za PPPN i prostorno-plansku dokumentaciju nižeg reda značajne su sljedeće mjere sanacije:

S obzirom da porijeklo zagađenja vazduha nije uzrokovano industrijskim zagađenjem, već uglavnom efektima sagorijevanja fosilnih goriva iz saobraćajnih sredstava, nema direktnih mjera sanacije, već treba sagledati mogućnosti u planskoj dokumentaciji za izmiještanje saobraćaja iz naseljenih mjesta. Za dalji rad u planskim rješenjima definisane su sljedeća pitanja:

- Oblici alternativnog prevoza obalnim područjem;
- Obilaznice oko gradova, a prioritetno oko Kotora i Budve;
- Procjena kapaciteta životne sredine Bokokotorskog zaliva u cilju regulacije pomorske plovidbe;
- Projektna dokumentacija za sanitarne deponije ili tretman komunalnog otpada, kao i za uređaje za prečišćavanje otpadnih voda;
- Monitoring kvaliteta vazduha svih opštinskih centara u obalnom području, obzirom da državna mreža stanica obuhvata samo opštine Bar i Tivat.

Smjernice za zaštitu zemljišta

- voda, vodotoka i mora od postojećeg zagađenja zemljišta u okolini komunalnih i divljih deponija, industrijskih objekata i saobraćajnica, npr. sa aspekta bezbjedne udaljenosti izvora zagađenja pri akcidentima (kod akcidenta u trafo-stanicama izvor zagađenja su polihlorovani bifenili koje sadrže trafo-ulja koji su toksični, perzistentni, bioakumulativni, a u slučaju sagorijevanja emituju kancerogene materije: dioksine i furane);

8

PRAVILA ZAŠTITE GRADITELJSKE BAŠTINE

GENERALNE KONZERVATORSKE SMJERNICE I PREPORUKE ZA ODRŽIVO KORIŠĆENJE KULTURNE BAŠTINE (*izvod iz Studije zaštite kulturnih dobara)

Studijom zaštite kulturnih dobara u obuhvatu Prostornog plana posebne namjene za Obalno područje (2017), definisane su konzervatorske smjernice i preporuke bazirane na upravljanju rizicima kojima je izložen potencijal graditeljske baštine u obuhvatu plana i sprječavanja svih radnji i aktivnosti kojima se može promijeniti njihovo svojstvo, osobenost i značaj, poštujući nacionalno zakonodavstvo, konzervatorske principe i savremene međunarodne standarde.

- Buduća planska dokumenta i čija je izrada u toku, a koja u obuhvatu tretiraju i kulturna



dobra i evidentirane objekte i lokalitete sa potencijalnim kulturnim vrijednostima, usaglasiti sa konzervatorskim smjernicama i preporukama sadržanim u ovoj Studiji

- Za tretman pojedinačnih kulturnih dobara i evidentiranih objekata i lokaliteta sa potencijalnim kulturnim vrijednostima u planskim dokumentima nižeg reda, zavisno od nivoa razrade, kao i u projektima, uvažiti i režim i mjere zaštite date u posebnim knjigama/tomovima ove studije podijeljenim po opštinama.
- Sve aktivnosti kojima se ulazi u integritet kulturnih dobara sprovoditi u skladu sa konzervatorskim uslovima i drugim procedurama usklađenim sa Zakonom o zaštiti kulturnih dobara, a za Kotor i Zakonom o zaštiti Prirodnog i kulturno - istorijskog područja Kotora
- Sve aktivnosti na evidentiranim objektima i lokalitetima sa potencijalnim kulturnim vrijednostima sprovoditi u saradnji sa Upravom za zaštitu kulturnih dobara na osnovu konzervatorskih smjernica
- Za sve evidentirane objekte i lokalitete sa potencijalnim kulturnim vrijednostima (471) tretirane ovom studijom, neophodno je od strane Uprave za zaštitu kulturnih dobara sprovesti postupak valorizacije
- Generisati odgovarajući dio dohotka iz budžeta države i lokalnih uprava za sufinansiranje zaštite i poboljšanja ukupnog stanja očuvanosti graditeljske baštine
- **Novim intervencijama poštovati prirodnu topografiju terena, a objekte projektovati i graditi u skladu sa prirodnim karakteristikama prostora i uslovima terena.**
- Ukoliko se u procesu planiranja prostora u neposrednoj blizini kulturnih dobara iznimno predviđaju određene građevinske intervencije, potrebno je u prvom redu voditi računa o integritetu i autentičnosti kulturnih dobara, i posebnu pažnju posvetiti očuvanju vizura. U zaštićenoj okolini kulturnih dobara nije moguće planirati izgradnju objekata većih visina ili visoke gustine izgrađenosti, kao ni infrastrukturne objekte većih dimenzija.
- Pri detaljnom planiranju sve objekte koji devalviraju kulturne i ambijentalne vrijednosti lokacije, ukloniti i osloboditi prostor, stvarajući vizuelni ugođaj cjeline.

KONZERVATORSKE SMJERNICE ZA SAOBRAĆAJNO INFRASTRUKTURNU KONCEPCIJU

- Analizirajući prostor obuhvata ovog planskog dokumenta, a koji se hijerarhijski naslanja na plan višeg reda Prostorni plan Crne Gore, koji je već u mnogim segmentima prevaziđen i ograničavajući dokument za dalji razvoj društva, utvrđuje se činjenica da je prostorno aktuelna i prostorno planska saobraćajno infrastrukturna koncepcija prevaziđena, te je postala limitirajući faktor razvoja.
- Na zapadnoj strani regiona koji obrađuje PPPNOP, nalazi se Bokokotorski zaliv, sa svojim unutrašnjim dijelom određenim kao područje prirodne baštine UNESCO fonda, sa Kotorom kao područjem kulturne baštine UNESCO. Istovremeno preporukom ICOMOS-a vanjski zaliv Boke Kotorske, definisan je kao **zaštitna/buffer/ zona pomenutog UNESCO područja**. To znači da u smislu planiranja infrastrukturnih potreba i koridora treba imati na umu **osjetljivost područja, pogotovo kulturnog pejzaža ruralnih cjelina**. Trasa koja je prikazana kroz nacrt ovog plana je na mnogo većim kotama, vidljiva je sa mora i prijeti devastaciji pejzaža, kao i uništenju naseljenih sela Gornjeg Grblja.
- Shvatajući da je jedino moguće u ovom prostoru, prirodnog i kulturnog pejzaža i izuzetnih ambijentalnih ruralnih cjelina, koje pokrivaju gotovo 98% zone obrade planskog dokumenta PPPN OP Crne Gore, provlačiti infrastrukturne koridore i trase magistralnih, regionalni sistema, nameću se jasne smjernice, mjere i režimi za takvo planiranje.

Prema preporukama i novim standardima zaštite mjesta sa Liste Svjetske baštine UNESCO, za sva planska dokumenta i projekte u zaštićenom području, a za koje Uprava za zaštitu kulturnih dobara procjeni da promjene mogu negativno uticati na izuzetnu univerzalnu vrijednost područja, predvidjeti izradu studije procjene uticaja na baštinu (HIA) i u skladu sa Zakonom o zaštiti Prirodnog i kulturno istorijskog područja Kotora.



9	PRAVILA ZA SPROVOĐENJE PLANA
	• Cjelokupno Obalno područje se dalje planski razrađuje prema pravilima i smjernicama ovog Plana. • Prostorni plan posebne namjene za obalno područje primjenjivaće se kroz adekvatnu razradu na nižim nivoima ili direktnom primjenom odredbi ovog plana. Kroz razradu na nižim nivoima će se raz riješiti konflikti prepoznati u Strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu. Direktna primjena odredbi ovog plana ne može se primjenjivati na teritoriji opština Kotor, Tivat i Herceg Novi koja se nalazi u granicama Prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora sa njegovom Zaštićenom okolinom, za koju je neophodno prethodno sprovesti proceduru u skladu sa zakonom kojim se uređuje oblast kulturnih dobara (odlučivanje o potrebi izrade HIA studije). • Važeća planska dokumentacija nižeg reda, a koja nije u skladu sa pravilima ovog Plana, primjenjivaće se do izrade Plana generalne regulacije, a daje se mogućnost i njene izmjene i dopune, odnosno stavljanja van snage i izrade novog plana, prema Odluci nadležnog organa. • Za djelove teritorija opština Tivat i Herceg Novi, koji se nalaze u granicama Prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora sa njegovom zaštićenom okolinom, neophodno je donijeti Studije zaštite kulturnih dobara za područja opština Tivat i Herceg Novi, sa mapiranim i opisanim mjerama zaštite kulturnih dobara koje su sastavni dio Studija i koje su zasnovane na izuzetnoj univerzalnoj vrijednosti područja i karakteristikama njegovog pejzaža, a radi usaglašavanja sve planske dokumentacije nižeg reda koja se izrađuje na osnovu ovog Plana, uključujući i njihove Programske zadatke. • Prilikom dalje planske razrade na područjima koja se nalaze u blizini investicionih projekata koji se izvode na osnovu već potpisanih državnih ugovora odnosno sporazuma o zakupu i izgradnji neophodno je sagledati i ispoštovati eventualna ograničenja iz članova sporazuma odnosno ugovora koja se tiču izgradnje u kontaktnim područjima. Za sve koridore od javnog značaja, kao i važne investicione projekte, plan omogućava manja odstupanja zbog objektivnih prirodnih ograničenja, kao što su klizišta, nepovoljna geološka struktura terena i sl. ali na način da se ne ugroze prirodne i kulturne vrijednosti. • Direktna implementacija, odnosno izdavanje UT uslova iz ovog plana moguća je i za: ○ svu saobraćajnu i tehničku infrastrukturu koja je predmet ovog Plana, osim dionica brze saobraćajnice za koje su ponuđena alternativna rješenja i ostalu infrastrukturu koja se nalazi u okviru granica Prirodnog i kulturno – istorijskog područja Kotora sa njegovom zaštićenom okolinom, za koju je neophodno uraditi dodatne analize i studije;
10	USLOVI UREĐENJA I IZGRADNJE OBJEKATA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA
	Datim uslovima uređenja i izgradnje objekata drumskog saobraćaja propisuju se smjernice za izradu planske dokumentacije nižeg reda ili za direktno sprovođenje. Svi putevi 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. itd.). Kako su u pitanju putevi različitih rangova i različitog značaja – parametri iz propisa koji se imaju primijeniti, određivaće se u svakom pojedinačnom slučaju projektnim zadatkom. Trase puteva planiranih ovim Planom su orijentacione, tj. nisu analitički definisane, i prilikom dalje razrade trasa planiranih puteva obavezno je trasiranje sa minimalnim



negativnim posljedicama na zatečenu izgrađenost naselja.

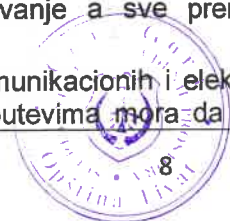
Procedure izrade tehničko-investicijske dokumentacije, kao i samo građenje saobraćajne infrastrukture, mora se sprovoditi u svemu prema važećoj zakonskoj regulativi.

Procedure i aktivnosti na projektovanju i građenju saobraćajne infrastrukture, instalacija tehničke infrastrukture i regulacija vodotokova, moraju se objedinjavati.

Pored obaveznih uslova od nadležnih institucija, zaduženih na državnom nivou za poslove saobraćaja, za sve radove na izgradnji i rekonstrukciji saobraćajne infrastrukture na području Plana **potrebno je pribaviti uslove zaštite prirode i kulturnih dobara od nadležnih institucija, kao i saglasnost na procjene uticaja na životnu sredinu.**

Izgradnja i rekonstrukcija saobraćajnih površina vršiće se u skladu sa sljedećim pravilima:

- Minimalna širina kolovoza na postojećim i planiranim magistralnim putevima van naselja je 7,0 m, a na regionalnim putevima je 6,0 m. Minimalna širina kolovoza na postojećim i planiranim opštinskim putevima van naselja je 5,0 m a u naseljima i turističkim kompleksima je 6,0 m.
- Magistralni i regionalni putevi, kao i opštinski putevi koji prolaze kroz naselje, a koji su istovremeno i ulica u naselju, mogu se na zahtjev nadležnog organa opštine, razradom kroz odgovarajuću urbanističku i tehničku dokumentaciju, izgraditi kao ulice sa elementima koji odgovaraju potrebama naselja (širim kolovozom, trotoarima i sl.) kao i sa putnim objektima na tom putu koji odgovaraju potrebama tog naselja.
- Regulaciona linija magistralnih i regionalnih puteva je udaljena min. 5,0 m od linije putnog pojasa puta.
- Regulaciona linija opštinskih puteva je udaljena min. 1,0 m od linije putnog pojasa puta.
- 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 puta 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 autoputeva i magistralnih puteva 60 metara, pored regionalnih puteva 40 metara, a pored opštinskih puteva 20 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa.
- Širina zaštitnog pojasa u kome se ne mogu graditi stambene, poslovne, pomoćne i slične zgrade, kopati rezervoari, septičke jame i sl., niti podizati električni dalekovodi iznosi: pored autoputeva 40 metara, pored magistralnih puteva 25 metara, pored regionalnih puteva 15 metara, a pored opštinskih puteva 10 metara, računajući od spoljne ivice putnog pojasa.
- U zaštitnom pojasu pored javnog puta moguće je graditi objekte za potrebe puta i korisnika puta (putne baze za redovno i zimsko održavanje puteva, autobuska stajališta na putu, parkirališta, odmorišta, zelene površine i sl.) bez obzira na kategoriju puta, tamo gdje se ukaže potreba ili zainteresovanost potencijalnih korisnika a u skladu sa saobraćajno-tehničkim uslovima upravljača puta i važećom zakonskom regulativom.
- U pojasu kontrolisane izgradnje, za sve javne puteve, koji predstavlja površinu sa spoljne strane od granice zaštitnog pojasa koji je iste širine kao i zaštitni pojas, zabranjeno je otvaranje rudnika, kamenoloma i deponija otpada i smeća, izgradnja građevinskih i drugih objekata, kao i postavljanje postrojenja, uređaja i instalacija osim izgradnje saobraćajnih površina pratećih sadržaja javnog puta, kao i postrojenja, uređaja i instalacija koji služe potrebama javnog puta i saobraćaja na javnom putu.
- U zaštitnom pojasu javnih puteva mogu da se grade, odnosno paralelno postavljaju, vodovod, kanalizacija, toplovod kao i telekomunikacioni i elektro vodovi, instalacije, postrojenja i sl. na minimalnoj udaljenosti od 3,0 m od krajnje tačke poprečnog profila - nožice nasipa trupa ili spoljne ivice putnog kanala za odvodnjavanje a sve prema saobraćajno-tehničkim uslovima i saglasnosti upravljača javnog puta.
- Ukrštanje instalacija (vodovoda, kanalizacije, toplovoda, kao i telekomunikacionih i elektro vodova, instalacija, postrojenja i sl.) sa magistralnim i regionalnim putevima mora da se



izvodi uz sljedeće uslove: isključivo mehaničkim podbušivanjem ispod trupa puta, upravno na predmetni put u propisanoj zaštitnoj cijevi; zaštitna cijev mora biti postavljena na cijeloj dužini između krajnjih tačaka poprečnog profila puta uvećana za po 3,0 m sa svake strane; minimalna dubina predmetnih instalacija i zaštitnih cijevi od najniže gornje kote kolovoza do gornje kote zaštitne cijevi iznosi 1,35-1,5 m u zavisnosti od konfiguracije terena; minimalna dubina predmetnih instalacija i zaštitnih cijevi ispod putnog kanala za odvodnjavanje od kote dna kanala do gornje kote zaštitne cijevi iznosi 1,0-1,2 m; ukrštanje planiranih instalacija udaljiti od ukrštanja postojećih instalacija na min. 1,0 m.

- Izgradnjom dijela puta ili putnog objekta ne smije se narušiti kontinuitet trase tog puta i saobraćaja na njemu.
- Priključivanje prilaznog na javni put vrši se prvenstveno njegovim povezivanjem sa drugim prilaznim ili nekategorisanim putem koji je već priključen na javni put, a na područjima na kojima ovo nije moguće priključivanje prilaznog puta vrši se neposredno na javni put i to prvenstveno na put nižeg reda.
- Zemljani i šumski putevi koji se ukrštaju ili priključuju na magistralne i regionalne puteve, moraju se izgraditi sa tvrdom podlogom ili sa istim kolovoznim zastorom kao i put na koji se priključuje ili sa njim ukršta, u širini od najmanje 5,5 m i u dužini od najmanje 40 m za magistralni put, 20 m za regionalni put i 10 m za opštinski put, računajući od ivice kolovoza javnog puta.
- Trajno i privremeno deponovanje drvne građe nije dozvoljeno na javnim putevima. Lokacije na kojima se organizuje trajno ili privremeno deponovanje drvne građe sa javnim putevima moraju biti povezane nekategorisanim ili šumskim putevima, a prema pravilima iz prethodnog stava i utvrđene osnovama gazdovanja.
- **Radi zaštite puteva od spiranja i odronjavanja, potrebno je, ako priroda zemljišta dopušta, obezbijediti kosine usjeka, zasjeka i nasipa, kao i druge kosine u putnom zemljištu tzv. "bioarmiranjem", tj. ozeleniti travom, šibljem i drugim autohtonim rastinjem koje ne ugrožava preglednost puta.**
- Radovi na putevima ili u zaštitnom pojasu (prekopavanje, potkopavanje, bušenje, obaranje drveća, odnošenje drvene građe i drugog materijala i sl.), mogu da se izvode samo uz dozvolu javnog preduzeća koje upravlja putevima.
- **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 oborinskih voda.**
- Reklamne table i panoji, oznake kojima se obilježavaju turistički objekti, natpisi kojima se obilježavaju kulturno-istorijski spomenici i spomen obilježja i drugi slični objekti, mogu da se postavljaju pored magistralnih i regionalnih puteva na udaljenosti od 7m od ivice kolovoza, odnosno pored opštinskih puteva na udaljenosti od 5m od ivice kolovoza.
- Prateći putni objekti kao što su stanice za snabdijevanje gorivom, servisi za putnička vozila i autobuse i sl. moraju da zadovoljavaju higijensko-tehničke zahtjeve (neometan prilaz, protivpožarna zaštita) i dr.
- Uslov za izgradnju je obezbjeđivanje potrebnog broja parking mjesta na pripadajućoj parceli i može se rješavati na otvorenim parkiralištima na slobodnoj površini parcele ili u garažama, izvan površine javnog puta.
- **Saobraćajnice izvoditi sa savremenim kolovoznim zastorom** na adekvatnom donjem postroju tamponu a u naseljenim područjima oivičiti ivičnjacima.
- **Pješačke površine (staze/trotoari) obavezno fizički izdvojiti, oivičiti ivičnjacima, u posebne**



površine zaštićene od motornog saobraćaja.

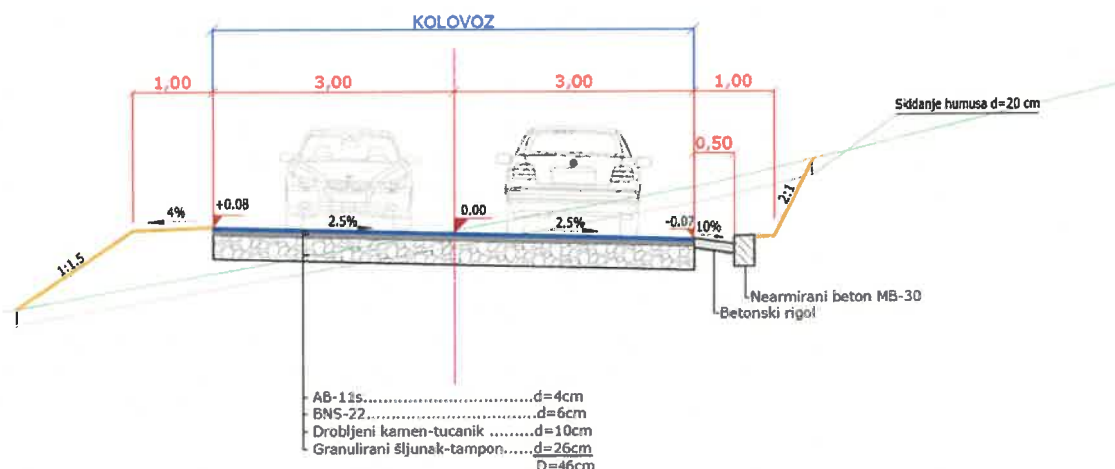
Saglasno projektnoj obradi (usvojenom rješenju za dio saobraćajnice kroz Herceg Novi) primjeniti sljedeće elemente saobraćajnice :

-Predvidjeti $V_r=50$ km/h, izuzetno u slučajevima prostornih ograničenja brzina se može prilagoditi prostornim uslovima ali ne može biti manja od $V_r=40$ km/h

Preporučena širina kolovoza iznosi $2 \times 3,00$ m= 6,00 m.Proširenje kolovoza u krivinama uraditi u skladu sa tehničkim propisima.

- Preporučena širina bankine je minimum 1.00m , širina ivične trake (betonska)minimum 0.25m, širina rigole minimum 0.50m (oblik i dimenzije rigole zavisno od količine vode i hidrauličnih uslova), širina berme minimum 0.50m.

- Kolovoznu konstrukciju novoprojektovane saobraćajnice predvidjeti u skladu sa proračunom: tamponski sloj shodno proračunu, bito noseći sloj BNS -22, habajući sloj AB 11s- min 4cm.



Širinu zone preglednosti izvesti po propisima.

Prilikom izrade projektne dokumentacije u horizontalnim krivinama radijusa manjih od 200m potrebno je izvesti proširenje kolovoza prema propisima.

Minimalni radijus horizontalne krivine $R_{min}=75$ m.

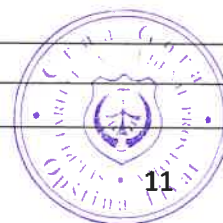
Prelomi niveleta trebaju biti zaobljeni odgovarajućom vertikalnom krivinom. Nivelacije novih kolskih i pješačkih površina uskladiti sa okolnim prostorom i sadržajima kao i sab potrebom zadovoljavanja efikasnog odvodnjavanja atmosferskih voda (min.nagib nivelete 0.30%, a max nagib 12,00%).

Saobraćajnicu opremiti potrebnom vertikalnom i horizontalnom signalizacijom , kao i ogradama gdje je to potrebno iz razloga bezbjednosti.

Potrebno je novoprojektovanu saobraćajnicu uklopiti u MR2.



11	USLOVI ZA PEJZAŽNO OBLIKOVANJE Mjere za uređenje zemljišnog pojasa duž saobraćajnica
	Osnovno načelo koje važi pri oblikovanju zelenih površina je, da put i zaštitni pojas uz njega stvaraju kulturni pejzaž. Uređenjem treba postići da put sa svojim zemljišnim pojasom ne djeluje kao strano tijelo i da posmatrač stekne utisak kao da se put oduvijek nalazi u tom prostoru kao njegov sastavni dio. Pejzažno uređenje zemljišnog pojasa prilagođava se karakteru okolnog pejzaža. Na područjima pojedinačnih tipova pejzaža, i oblikovanje i uređivanje prostora moraju biti takvi da ne ugroze karakter predjela i da se prilagode osobenostima pejzažne strukture i tipu predjela.
12	USLOVI ZA LICA SMANJENE POKRETLJIVOSTI I LICA SA INVALIDITETOM Pri projektovanju i realizaciji svih objekata uključujući i objekte saobraćajne infrastrukture (ulice, pešačke komunikacije i druge) primeniti rešenja koja će omogućiti invalidnim licima neometano i kontinualno kretanje i pristup u sve sadržaje kompleksa i objekata u skladu sa Pravilnikom o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom ("Službeni list CG", br. 48/13).
13	USLOVI ZA OBJEKTE KOJI MOGU UTICATI NA BEZBJEDNOST VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA Opšti urbanističko tehnički uslovi o kojima treba voditi računa kada je u pitanju sigurnost vazdušnog saobraćaja: - Objekat svojim položajem i planiranim gabaritima ne smije da se prostire iznad površina namijenjenih za zaštitu vazduhoplova u letu; - Objekat svojim položajem, planiranim gabaritima i namjenom ne smije da ometa rad tehničkih sistema, sredstava i objekata za obezbjeđenje vazdušnog saobraćaja (radio-navigacionih sredstava); - Objekat svojom namjenom ne smije uticati na promjene u biljnom i životinjskom svijetu koje bi mogle štetno uticati na sigurnost (bezbijednost) vazdušnog saobraćaja; - Objekat ne smije biti opremljen svjetlima koja su opasna, zbunjujuća i izazivaju obmanu/zabludu pilota vazduhoplova; - Objekat ne smije biti opremljen velikim i visoko reflektujućim površinama koje prouzrokuju zaslepljivanje pilota vazduhoplova. - Navedeni uslovi su opšteg karaktera, tj. odnose se na sve objekte na teritoriji Crne Gore.
14	USLOVI ZA OBJEKTE KOJI MOGU UTICATI NA PROMJENE U VODNOM REŽIMU /
15	USLOVI ZA PRIKLJUČENJE NA INFRASTRUKTURU
17.1.	Uslovi priključenja na elektroenergetsku infrastrukturu
	U prilogu ovih uslova dat je izvod za elektroenergetsku infrastrukturu iz PPPN za obalno područje Crne Gore.
17.2.	Uslovi priključenja na vodovodnu i kanizacionu infrastrukturu
	U prilogu ovih uslova dat je izvod za vodovodnu i kanizacionu infrastrukturu iz iz PPPN za obalno područje Crne Gore.
17.3.	Uslovi priključenja na saobraćajnu infrastrukturu
	/



17.4.	Ostali infrastrukturni uslovi
	Telekomunikaciona infrastruktura Prilikom izrade tehničke dokumentacije pridržavati se Zakona o elektronskim komunikacijama („Sl.list CG“ br. 40/13,56/13 i 2/17) i ostalih propisa koji su donešeni na osnovu njega: -Pravilnika o tehničkim i drugim uslovima za projektovanje, izgradnju i korišćenje elektronske komunikacione mreže, elektronske i komunikacione infrastrukture i povezane opreme u objektima („Sl.list CG“ br. 41/15) . -Pravilnika o širini zaštitnih zona i vrsti radio koridora u kojima nije dopušteno planiranje i gradnja drugih objekata („Sl.list CG“ broj 33/14). -Pravilnika o zajedničkom korišćenju elektronske komunikacione infrastrukture i povezane opreme („Sl.List CG“ broj 52/14) . -Pravilnika o uslovima za planiranje ,izgradnju ,održavanje i korišćenje elektronskih komunikacionih mreža, elektronske komunikacione infrastrukture i povezane opreme („Sl.List CG“ br.59/15 i 39/16).
16	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 članu 7.Zakona o geološkim istraživanjima („Sl.List RCG“br.28/93,27/94,42/94,26/07,28/11) izraditi Projekat geoloških istraživanja tla za predmetnu lokaciju i Elaborat o rezultatima izvršenih geoloških istraživanja. Za potrebe proračuna koristiti podatke Zavoda za hidrometereologiju o klimatskim i hidrometereološkim karakteristikama u zoni predmetne lokacije.
17	SMJERNICE ZA POVEĆANJE ENERGETSKE EFIKASNOSTI I KORIŠĆENJE OBNOVLJIVIH IZVORA ENERGIJE Na planu racionalizacije potrošnje energije predlažu se tri osnovne mjere: štednja, poboljšanje energetske efikasnosti i korišćenje alternativnih, odnosno obnovljivih izvora energije. Objekte projektovati i graditi kao „pasivne kuće“, obzirom na energetske regulativu koju Crna Gora treba da uskladi sa onom u EU. Pasivne kuće se definišu kao građevine bez aktivnog sistema za zagrijavanje konvencionalnim izvorima energije. <u>Mjere za sektor transporta</u> EE mjere se u sektoru transporta mogu uključiti, ali ne ograničavaju se na: Program za uvođenje kriterijuma energetske efikasnosti i zaštite životne sredine u investicije u saobraćajnu infrastrukturu, Strožije zahtjeve za ekološkim karakteristikama vozila, Promociju upotrebe energetski efikasnih transportnih sredstava, Efikasnije korišćenje transporta i infrastrukture kroz upotrebu poboljšanih sistema za upravljanje transportom, i informacionih sistema, napredne logistike, tržišnih mjera itd., Posebne mjere za unaprjeđenje EE u javnom i opštinskom prevozu, preduzećima za prevoz tereta i sl., uključujući obuku vozača, efikasno održavanje vozila, uvođenje EE kriterijuma kod nabavke vozila i programa modernizacije vozila, efikasnije sisteme za upravljanje voznim parkom, itd., Javne kampanje za podizanje opšte svijesti u pogledu kupovine energetski efikasnih vozila, vozila na alternativna goriva, efikasnog održavanja vozila, energetski svjesne vožnje, korišćenja bicikla na kraćim destinacijama umjesto vožnje automobilima i korišćenja javnog prevoza na srednjim ili dugim relacijama i sl. Ključni ciljevi EE, sa vremenskim dometom do 2030. god., koji su korišćeni i u simulacionoj analizi su sljedeći:



Saobraćaj

Podržavanje i promocija javnog transporta, te veće korišćenje gasa i električne energije, Preusmjeravanje 50% teretnog saobraćaja na željeznički na električni pogon,

□ Sprovođenje kapitalno neintenzivnih mjera: eko vožnja, bonus-malus sistem, te ograničenje brzine na putevima,

Povećanje udjela privatnih vozila na tečni naftni gas (TNG),

Supstitucija dizel goriva kompresovanim prirodnim gasom (KPG) u autobusima.

18 . PROJEKTNJA DOKUMENTACIJA

Glavni projekat u skladu sa članom 9 Odluke o izgradnji lokalnih objekata od opšteg interesa izrađuje se za potrebe izdavanja odobrenja za građenje lokalnog objekta od opšteg interesa, kao i za građenje tog objekta.

Glavni projekat izrađuje se odnosno reviduje u skladu sa važećim tehničkim normativima, standardima i normama kvaliteta propisanim odredbama Zakona o uređenju prostora i izgradnji objekata (u daljem tekstu: Zakon).

U skladu sa članom 11 Odluke o izgradnji lokalnih objekata od opšteg interesa ("Službeni list Crne Gore - opštinski propisi", br. 018/14 od 20.06.2014, 042/15 od 27.11.2015, 028/16 od 15.06.2016) odobrenje za građenje se izdaje na osnovu glavnog projekta sa izvještajem o izvršenoj reviziji izrađenih u 6 (šest) primjerka, od kojih su 3 (tri) u zaštićenoj digitalnoj formi.

U postupku izdavanja odobrenja svaki posebni dio glavnog projekta ovjerava se štambiljem na kojem je upisan broj, datum i potpis ovlašćenog lica, kao i pečatom na svakom listu projekta.

*Projektant je obavezan da definiše trasu puta u uzdužnom profilu sa svim geometrijskim i numeričkim podacima u razmjeri $R = 1:1000/100$. Na normalnim – karakterističnim poprečnim profilima u razmeri $R=1:50$ projektant je obavezan prikazati:dimenzije pojedinih elemenata u profilu puta,konstrukciju donjeg i gornjeg sloja sa detaljima, nagibe, oblikovanje i zaštitu kosina, usjeka i nasipa, sa detaljima, detalj spoja postojeće kolovozne konstrukcije sa novim kolovozom, sistem odvodnjavanja,saobraćajno tehničku opremu puta i dr. Standardne detalje uraditi u $R=1:20$ i $R=1:10$. Poprečne profile prikazati u razmjeri $R = 1:100$.

*Projektant je dužan da uradi sve detalje kako bi se objekat nesmetano i kvalitetno izgradio, i to za:donji stroj, gornjistroj, objekte, propuste, bankine, berme, zaštitu kosina,sanaciju klizišta,saobraćajnu signalizaciju,putnu opremu i sve druge detalje.

*Saobraćajnu i obavještajnu signalizaciju projektovati saglasno sa uslovima dobijenim od strane nadležnog organa za saobraćaj.Priključnu raskrslu projektovati na osnovu prometnog prognoziranja .

Zahtjevani nivo izgradnje podrazumijeva:izgradnju puta prema definisanoj trasi ,zaštitu postojećih i novoprojektovanih kosina,izgradnju/rekonstrukciju putnih objekata ,odvodnju puta,identifikaciju i sanaciju potencijalnih klizišta,horizontalnu i vertikalnu saobraćajnu signalizaciju i opremu puta,uređenje putnog pojasa i druge radove.

*Zahtijeva se da pristup projektovanju bude multidisciplinaran uz sagledavanje svih ekonomskih, prostornih, ekoloških i drugih posljedica izgradnje te uz primjenu savremenih tehnoloških dostignuća. U toku izrade projektne dokumentacije mora se voditi računa o sljedećem:osnovama za projektovanje,analizi relevantnih parametara,tehnologiji građenja i tehnološkim procesima i etapnosti građenja,trasama drugih postojećih saobraćajnica, kao i magistralnim dalekovodima, ptt i drugim instalacijama, izgrađenim objektima i slično.

*Projektant je obavezan da studiozno izvrši analizu odvodnjavanja. U tom smislu treba analizirati:intezitet kiša, vrijeme doticanja vode,količine oticanja vode i definisati način odvodnjavanja kolovoza i pribrežnih strana kaoi način odvodnjavanja posteljice i tamponskog sloja.



	DOSTAVLJENO: - Predsjedniku - u dosije - Arhivi	
19	OBRADIVAČ URBANISTIČKO-TEHNIČKIH USLOVA:	
	Potpis obrađivača programskog zadatka:	<i>Milica Manojlović, dipl.inž.arhitekture</i>
20	OVLAŠĆENO SLUŽBENO LICE:	
	Potpis ovlašćenog službenog lica:	 VD Sekretarka Sekretarijata <i>Milica Manojlović, dipl.inž.arhitekture</i>
21	M.P.	
22	PRILOZI	
	- Grafički prilozi - Planirana trasa saobraćajnice na Luštici od kompleksa Orascom MR2 do granice sa HN - Plan predjela sa trasom saobraćajnice PPPN OP - Konceptv prostornog razvoja primorskog regiona sa trasom saobraćajnice PPPN OP - Plan namjene površina sa trasom saobraćajnice PPPN OP - Plan saobraćajne infrastrukture sa trasom saobraćajnice PPPN OP - Plan namjene površina-kategorije detaljne namjene sa trasom saobraćajnice - PUP - Mišljenje br.356-up-208/1 izdato od strane d.o.o.Vodovod i kanalizacija Tivat dana 17.08.2021.godine -Mišljenje br.7703 izdato od strane Crnogorskog elektroprenosnog sistema dana 18.08.2021.godine -Mišljenje br.0403-4778/2 izdato od strane Agencije za elektronske komunikacije i poštansku djelatnost dana 19.08.2021.godine -Mišljenje br.30-20-05-3970/1 izdato od strane Crnogorskog elektrodistributivnog sistema dana 26.08.2021.godine.	

Planirana trasa saobraćajnice na Luštici od kompleksa Orascom MR2 do granice sa opštinom Herceg Novi
kat.parc.br. 1045/1 i 1045/4 sve KO Radovići

Planirana trasa saobraćajnice na Luštici od kompleksa Orascom MR2 do granice sa opštinom Herceg Novi
kat.parc.br. 1045/1 i 1045/4 sve KO Radovići

PPPN za Obalno područje Crne Gore do 2030.

Naziv gr. priloga: PLAN PREDJELA

1. Kulturni predio

- 1.1 Izuzetno vrijedni kulturni predjeli - prirodni predioni identitet
- 1.2 Izuzetno vrijedni kulturni predjeli - kulturna baština
- 1.3 Izuzetno vrijedni agrikulturni predjeli

2. Urbani predio - zelena infrastruktura

- 2.1 Urbano pejzažno uređenje
- 2.2 Park šume
- 2.3 Naselja

3. Vodeni ekosistemi

4. Sanacija i rekultivacija devastiranih područja

- Naselja sa poljoprivrednim površinama u poljima
- Naselja sa poljoprivrednim površinama na terasama
- Kulturna baština
- Gradski parkovi

Zeleni prodori - cezure

- Strogi režim
- Fleksibilni režim

Državna granica

Granica plana

Pojas od 100 do 1000 m
Namjena turizam

Posebne površine za turizam

Razvojne zone

Lokacije detaljne razrade

Lokacije za golf terene

Površine za golf terene

Površine za sport i rekreaciju

Vojne lokacije

Površine za industriju i proizvodnju

Površine za obradu, sanaciju i skladištenje otpada

Autoput

Autoput -alternativna trasa

Brza saobraćajnica

Magistralni put

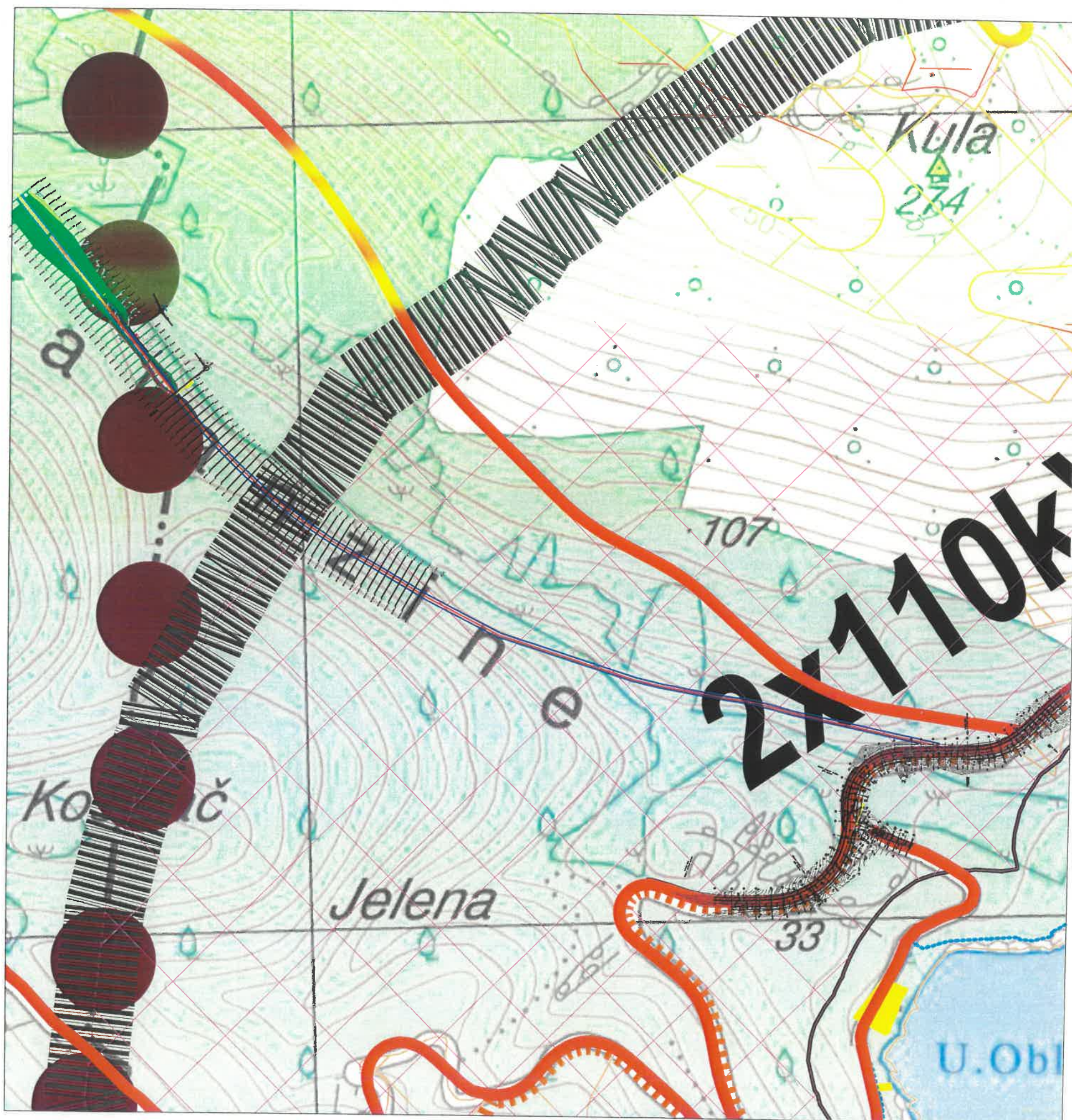
Planinska transvezala

Planirana trasa saobraćajnice na Luštici od kompleksa Orascom MR2 do granice sa opštinom Herceg Novi
kat.parc.br. 1045/1 i 1045/4 sve KO Radovići

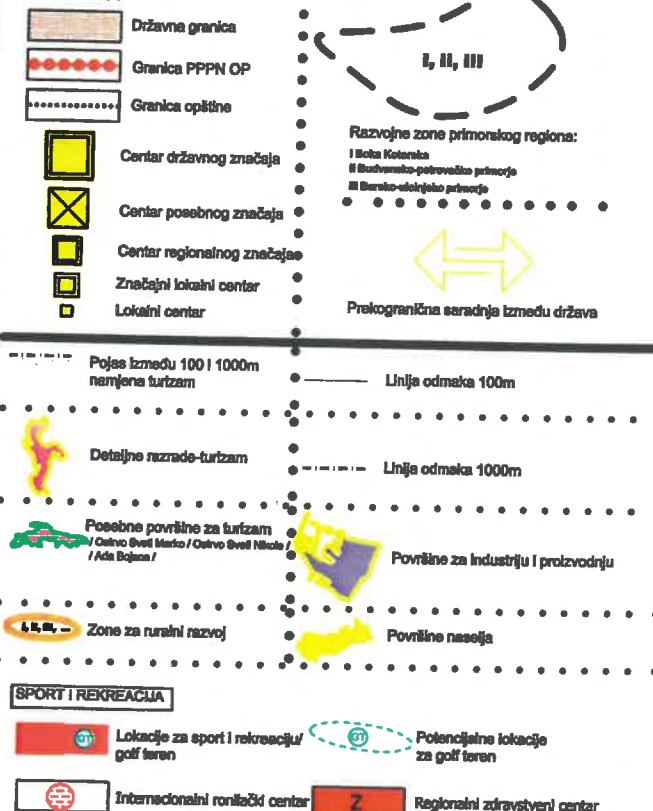
PPPN za Obalno područje Crne Gore do 2030.

Naziv gr. priloga:

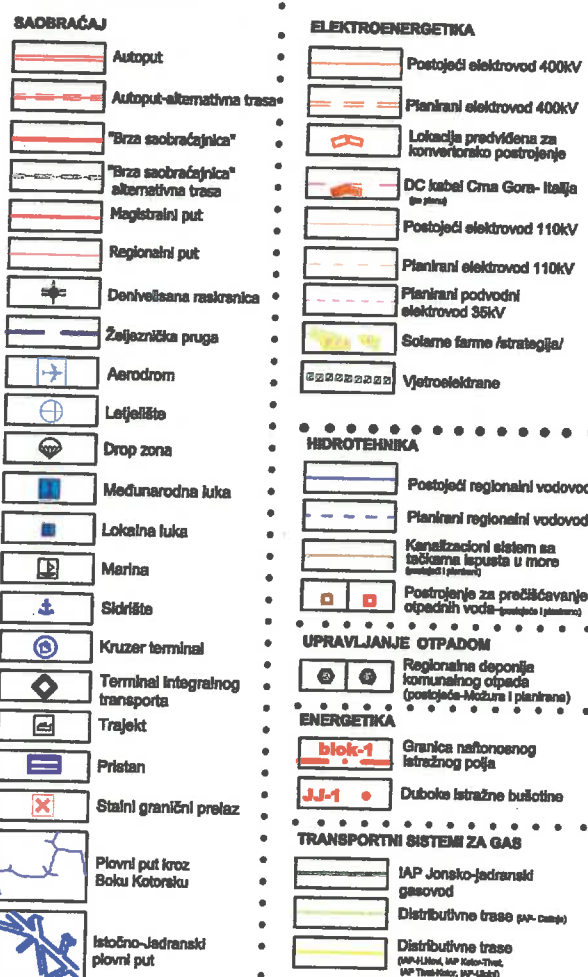
KONCEPT PROSTORNOG RAZVOJA PRIMORSKOG REGIONA



LEGENDA



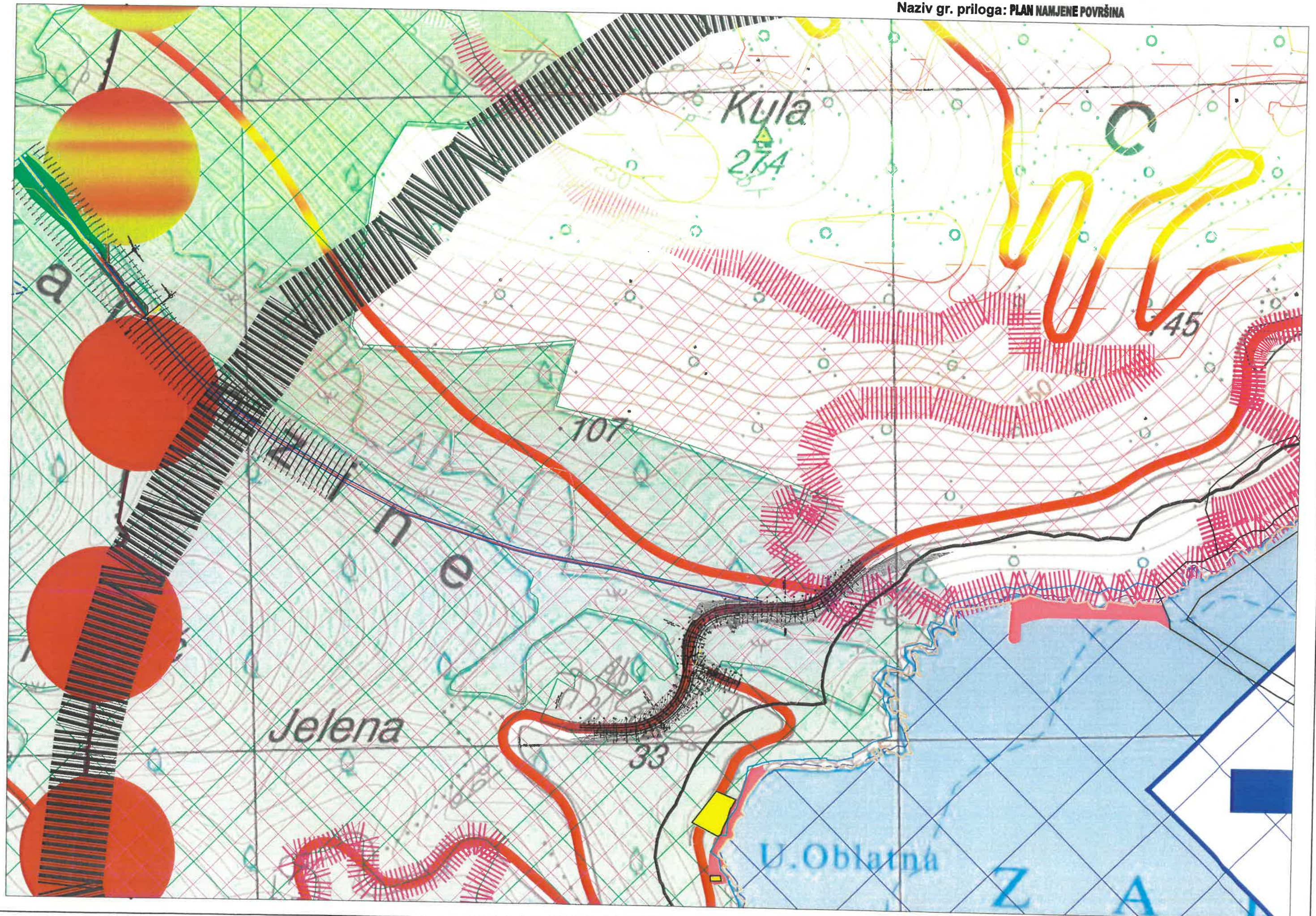
INFRASTRUKTURNI SISTEMI



Planirana trasa saobraćajnice na Luštici od kompleksa Orascom MR2 do granice sa opštinom Herceg Novi
kat.parc.br. 1045/1 i 1045/4 sve KO Radovići

PPPN za Obalno područje Crne Gore do 2030.

Naziv gr. priloga: PLAN NAMJENE POVRŠINA



LEGENDA

Granice

- Državna granica
- Granica opština
- Granica zahvata PPPN OP
- Unutrašnje morske vode
- Obalna linija
- Granica Morskog dobra
- Sektor
- Linija odmaka 100m
- Linija odmaka 1000m
- Pojas između 100 i 1000m namjena turizam

Mreža naselja

- Centar posebnog značaja /Cetinje/
- Centar regionalnog značaja /Herceg Novi-Kotor-Tivat, Budva i Bar-Ulcinj/
- Značajni lokalni centar /Bijela, Igalo, Risan, Perast, Radanovići, Petrovac, Sutomore i Virpazar/
- Lokalni centar /Sutorina, Kruševica, Dragalj, Crkvice, Radovići, Ostros i Vladimir/
- Primarno seosko naselje /Podi, Nalježići, Đuraševići, Podostrog, Zupci, Zoganj, .../

NAMJENA POVRŠINA

- Postojeća izgrađenost
- 1. Površine naselja
- Detaljna razrade u okviru plana
- Posebne površine za turizam /Ostrvo Sveti Marko, Ostrvo Sveti Nikola i Ostrvo Mamula/
- Bivše vojne lokacije predviđene za potencijalnu turističku valorizaciju
- Lokacije za ruralni razvoj

Indikatori za turističke zone od D1 - D5

- Zone unutar zaštićenih cjelina - UNESCO D1
- Zone unutar područja od posebnog prirodnog i kulturnog značaja - D2
- Zone bez posebne zaštite i izgrađeni turistički predjeli - D3
- Zone u ruralnim područjima - D4
- Ostale turističke zone - D5

4. Površine za sport i rekreaciju

- Lokacije za golf terene (na osnovu strategije razvoja golfa Crne Gore)
- Površine za golf terene (prema planskoj dokumentaciji)
- Površine za sport i rekreaciju
- Internacionalni ronilački centar
- Regionalni zdravstveni centar

5. Površine za industriju i proizvodnju

- Površine za industriju i proizvodnju

6. Poljoprivredne površine

- Intenzivne poljoprivredne površine (obredivo zemljište)
- Posebna područja poljoprivrede (vrijedni agrikulturni predjeli)
- Ostale poljoprivredne površine (drugo poljoprivredno zemljište sa izvesnim ograničenjima)
- Lokacija za marikulturu

7. Šumske površine

- Šumske površine
- Park šume

8. Vodne površine

- Površina unutrašnjeg mora
- Površina teritorijalnog mora
- Površina epikontinentalnog pojasa
- Solila i solane
- Zasljanjene vode ušća za rijeke koje se ulivaju u more
- Jezera
- Rijeka

9. Ostale prirodne površine

- Ostale prirodne površine
- Stijenovite obale (grebeni, stijene, garig)
- Plaže

10. Površine posebne namjene i specijalni režimi korišćenja

- Površine za obradu, sanaciju i skladištenje otpada (Deponije Močura i Duboki Do)
- Koncesiona područja
- Ležišta mineralnih sirovina i površine eksploatacionih polja
- Granica naftonosnog istražnog polja
- Duboke istražne bušotine
- Oštećeni prirodni ili kulturni pejzaž - preoblikovanje PO
- Površine za potrebe odbrane

Kulturna dobra

- Zaštićeno područje Kotora (strogi režim i bufer zona)
- Predložena granica zaštite i granica zaštićene okoline evidentiranih kulturnih pejzaža, arheoloških rezervata ruralnih cjelina i infrastrukturnih većih objekata (putevi)
- Granica Urbanog jezgra Starog grada sa podgrađima
- Vizuelne ose (HIA studija) ruralnih cjelina i infrastrukturnih većih objekata (putevi)
- Granica Urbanog jezgra Starog grada sa podgrađima
- Vizuelne ose (HIA studija)

- Trasa planiranog dalekovoda 400kV
- Lokacija predviđena za konvertorsko postrojenje (Detaljna razrada/DPP Dalekovod -2011g.)
- Tačka izlaska kabla iz mora

- Solarne farme (strategija)
- Vjetroelektrane
- Potencijalne lokacije za vjetroelektrane

11. Površine tehničke infrastrukture Elementi transportnog sistema

- Autoput
- Autoput - alternativna trasa
- "Brza saobraćajnica"
- Denivelisana raskrsnica
- Magistralni put
- Regionalni put
- Lokalni/opštinski put
- Ostali putevi/staze
- Eurovelo 8
- Željeznička pruga

- Aerodrom
- Letjelište
- Drop zona
- Stalni granični prelaz

- Međunarodna luka
- Lokalna luka
- Marina
- Sidrište
- Kruzer terminal
- Terminal integralnog transporta
- Trajekt
- Pristan

- Stalni granični pomorski prelaz
- Sezonski granični pomorski prelaz
- Stalni granični vazdušni prelaz

- Kanal Bojana - Port Milena
- Plovni put kroz Boku Kotorsku
- Istočno Jadranski plovni put

Planirana trasa saobraćajnice na Luštici od kompleksa Orascom MR2 do granice sa opštinom Herceg Novi
kat.parc.br. 1045/1 i 1045/4 sve KO Radovići

PPPN za Obalno područje Crne Gore do 2030.

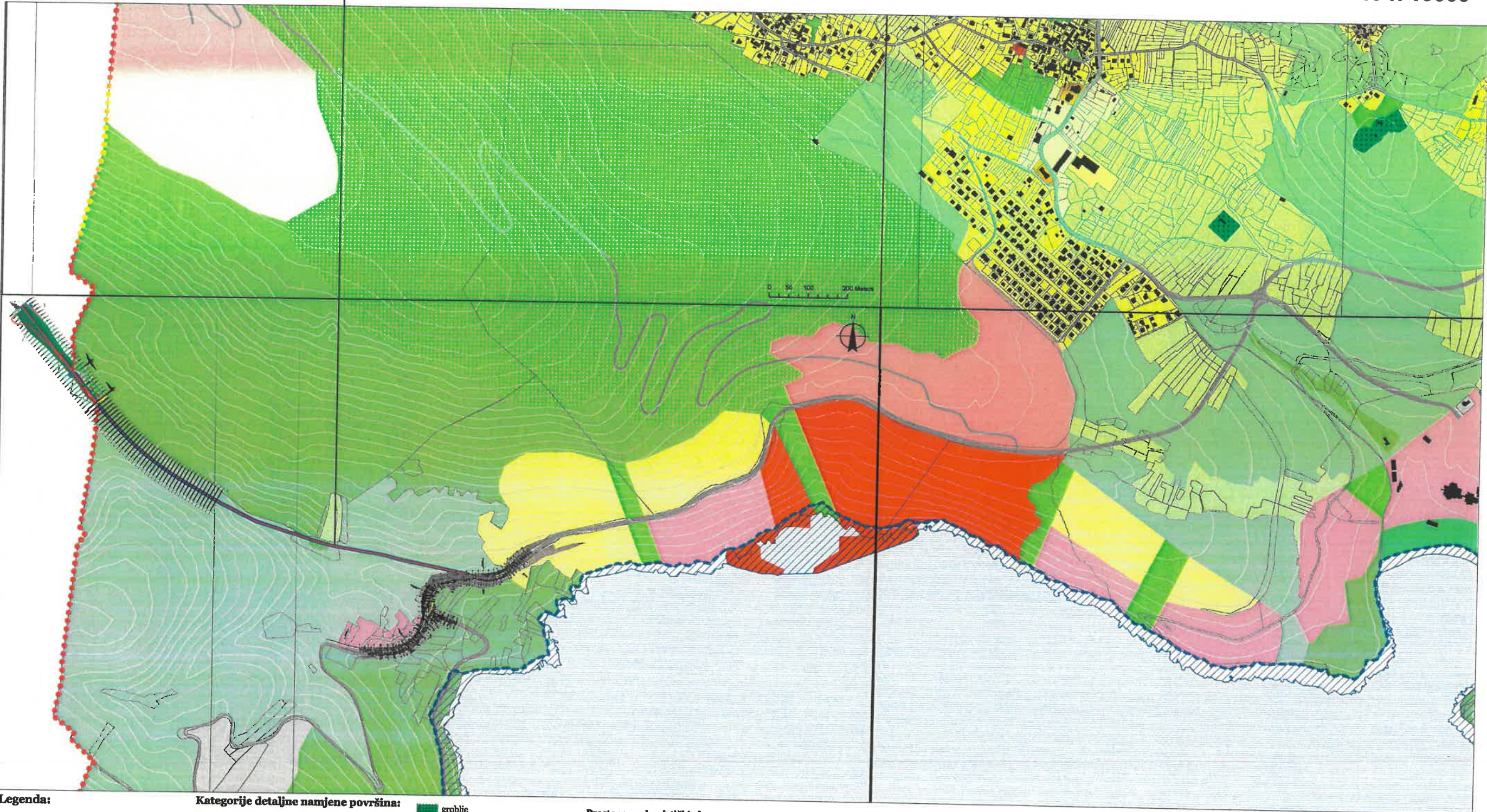
Naziv gr. priloga: **PLAN SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE**



**Planirana trasa saobraćajnice na Luštici od kompleksa Orascom MR2 do granice sa opštinom Herceg Novi
kat.parc.br. 1045/1 i 1045/4 sve KO Radovići**

PROSTORNO-URBANISTIČKI PLAN TIVTA do 2020.godine
(„Sl.list CG“-opštinski propisi 24/2010)
Plan namjene površina-kategorije detaljne namjene

R 1: 10000



Legenda:

-  granica Opštine Tivat
 objekti
 parcele
 izohipse na 10m
 izohipse na 50m
 koridor elektrovođa 110kV - 20m
 koridor brze saobraćajnice - 70m
 brza saobraćajnica - tunel
 trasa brze saobraćajnice van Opštine Tivat
 granica Morskog dobra
 primjenjivaće se DSL po usvajanju
 more

Kategorije detaljne namjene površina:

- | | |
|---|-----------------------------|
|  | stanovanje manje gustine |
|  | stanovanje srednje gustine |
|  | centralne djelatnosti |
|  | mješovita namjena |
|  | školarstvo |
|  | zdravstvo |
|  | kultura |
|  | turizam |
|  | turizam manje izgrađenosti |
|  | golf sa vilama |
|  | gradsko zelenilo |
|  | zelenilo u funkciji turizma |
|  | agrikulturni pejzaž |
|  | sport i rekreacija |

- groblje
 saobraćajna infrastruktura
 aerodrom
 proizvodno-komunalne djelatnosti
 obradivo zemljište
 travnjaci
 ostale vodne površine
 marikultura
 zaštitne šume
 šume sa posebnom namjenom
 ostale prirodne površine
 Solila - zaštićena prirodna dobra

Prostorno-urbanistički plan Opštine Tivat 2020

[illegible]

150