



РЕПУБЛИКА СРБИЈА

ГРАД НИШ

ГРАДСКА УПРАВА ЗА ПЛАНИРАЊЕ И ИЗГРАДЊУ

Број предмета: ROP-NISP-377-LOCH-2/2026

Заводни број: 353-283/2026-06

Ниш, 01.04.2026. године

Град Ниш, Градска Управа за планирање и изградњу, поступајући по захтеву који је поднела ЛП Дирекција за изградњу града Ниша, Ул. 7. Јули бр. 6, за издавање локацијских услова, на основу члана 53а. и члана 57. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник Републике Србије", број 72/09, 81/09- исправка, 64/10– одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13– одлука УС, 50/13– одлука УС, 98/13– одлука УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19- др. Закон, 9/20, 52/21, 62/23 и 91/25), Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Службени гласник РС“, бр. 96/23), Уредбе о локацијским условима („Службени гласник РС“, број 87/23), Плана генералне регулације подручја ГО Црвени Крст- I фаза (“Службени лист Града Ниша”, број 102/12, 118/18, 44/19, 85/22 и 13/24), Плана генералне регулације подручја ГО Црвени Крст- IV фаза- југ (“Службени лист Града Ниша”, број 26/18 И 21/26), Плана детаљне регулације мешовите намене у зони реке Нишаве и старог Вулкана (“Службени лист Града Ниша”, број 42/2024) и Извештаја Комисије за планове града Ниша бр. 353-160/2026-06 од 20.02.2026. године, дана 01.04.2026. године издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

За изградњу I фазе приступних саобраћајница и конструкција мостова са инфраструктуром (јавно осветљење, стубови јавног осветљења, тт канализација) на улазу у насеље Медошевац у Нишу, на кп. бр. 9923/2, 9922/3 и деловима кп. бр. 9793/1, 9925/1, 9923/3, 9922/2, 9922/1, 9916/1, 9916/2 КО Ниш- Бубањ и деловима кп. бр. 3255, 3254, 2917, 3247, 3246, 3245, 3244, 3243 КО Ниш- Црвени Крст, деловима кп. бр. 2267/5, 2267/7, 2258/12 КО Медошевац, у Нишу.

ПЛАНСКИ ОСНОВ:

Плана генералне регулације подручја ГО Црвени Крст- I фаза (“Службени лист Града Ниша”, број 102/12, 118/18, 44/19, 85/22 и 13/24), Плана генералне регулације подручја ГО

Црвени Крст- IV фаза- југ (“Службени лист Града Ниша”, број 26/18 И 21/26), Плана детаљне регулације мешовите намене у зони реке Нишаве и старог Вулкана (“Службени лист Града Ниша”, број 42/2024) и Извештај Комисије за планове града Ниша бр. 353-160/2026-06 од 20.02.2026. године;

ПРАВИЛА ГРАЂЕЊА И ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

1. Услови за образовање грађевинске парцеле:

Према члану 148. став 10. Закона о планирању и изградњи, уз захтев за издавање грађевинске дозволе доставити пројекат парцелације предметних катастарских парцела, као саставни део пројекта за грађевинску дозволу, а пре издавања употребне дозволе прибавити потврду пројекта препарцелације или парцелације и извршити провођење тог пројекта препарцелације односно парцелације.

Пре издавања употребне дозволе извршити спајање катастарских парцела, у складу са чланом 53а., тачка 2. Закона о планирању и изградњи.

2. Тип и намена објекта:

Саобраћајнице и мостови (линијски инфраструктурни објекти).

3. Опис локације и радова:

За потребе насеља Медошевац неопходна је изградња приступних саобраћајница и мостова самом насељу. Идејним решењем предвиђене су две фазе пројектовања. Предмет овог Идејног решења је I фаза, која обухвата нову градњу мостова преко Нишаве и Рујничке реке са приступним саобраћајницама и неопходном инфраструктуром. Пројектном документацијом дефинисана су 2 крака SAO1 и SAO2. Ширина коловоза оба крака износи 7,0м, са обостраним тротоарима променљиве ширине.

Траса саобраћајнице „SAO1“ дефинисана је од раскрснице са саобраћајницом “SAO2“, даље се пружа мостом преко реке Нишаве и површинском раскрсницом се прикључује на јужни део улице Ивана Милутиновића. Траса саобраћајнице „SAO2“ дефинисана је од површинске раскрснице на западном делу улице Ивана Милутиновића, даље преко мостовске конструкције преко Рујничке реке до раскрснице са улицом „SAO1“. Нивелете оба крака саобраћајнице усвојене су на основу хидролошког елабората и усвојене коте високе воде реке Нишаве и Рујничке реке.

На будућој траси планирана је изградња два моста, један мост преко реке Нишаве, а други преко Рујничке реке. Мостови се налазе на делу где је урађена регулација водотока реке Нишаве. Мост 1 премошћује корито реке Нишаве максималне дужине 110,5м и максималне дубине око 5,2м, док мост 2 премошћује корито Рујничке реке, максималне дужине 19,5м и максималне дубине око 3,0м. У кориту реке Нишаве увек има воде што утиче на извођење средњих стубова.

Пројектован је коловоз са две саобраћајне траке ширине по 3,5м, са пешачким стазама и заштитним оградама на обе стране моста. Ширина пешачких стаза на мосту преко реке Нишаве износи 3,75м, док је ширина пешачких стаза на мањем мосту преко Рујничке реке различита, 2,5м и 6,0м.

Мост преко реке Нишаве

Стационажа на почетку моста 1 (преко реке Нишаве) је км 0+010.76, а на крају км 0+122.76. Траса моста 1 је у правцу, при чему је подужни нагиб 0.5%, а попречни 2.5%. Ширина саобраћајног профила, односно ширина моста, износи 14,5м, и чине га коловоз ширине 7.0м, и две пешачке стазе ширине по 3,75м. Обезбеђена ширина за пролаз пешака износи 310см. Усвојено је решење рамовског система са четири распона, 26+30+30+26 м.

Попречни пресек носеће конструкције формиран је од седам подужних носача на размаку од 1.95м, међусобно повезаних коловозном конструкцијом коју чине коловозна плоча дебљине 20см и попречни носачи.

Предвиђено је да се у пешачке стазе поставе по 3 пластичне цеви Ø110мм за вођење инсталација. Попречни пад пешачких стаза је 4% ка коловозу.

Стубови су једноделни, заобљени, димензија 8.0м x1.0м. Одводњавање моста је предвиђено попречним и подужним падовима ка ивици пута и пројектованим сливницима и даље ка сепаратору.

Мост преко Рујничке реке

Стационажа на почетку моста 2 је км 0+ 065.78, а на крају км 0+095.78. Траса моста 2 је у правцу, при чему је подужни нагиб 1.5%, а попречни 2.5%. Ширина саобраћајног профила, односно ширина моста, износи 15.5м, и чине га коловоз ширине 7.0м, и две пешачке стазе ширина 2.50м и 6.0м. Обезбеђена ширина за пролаз пешака износи 185см и 535см. Усвојено је решење моста са једним распонем, статичког система просте греде. Попречни пресек носеће конструкције формиран је од осам подужних носача на размаку од 1.84м, међусобно повезаних коловозном конструкцијом коју чине коловозна плоча дебљине 20см и попречни носачи. Предвиђено је да се у пешачке стазе поставе по 4 пластичне цеви Ø110mm за вођење инсталација. Попречни пад пешачких стаза је 4% ка коловозу. Одводњавање моста је предвиђено попречним и подужним падовима ка ивици пута и постојећим сливницима.

Јавно осветљење

Предвиђено је извршити израду осветљења саобраћајница уградњом савремених светиљки у антивандал изведби са изворима светла најмање електричне снаге за постизање захтеваног нивоа луминације од 0.6–1.5cd/m² и прикључене осветљења на постојећу ЕЕ мрежу.

Напајање опреме јавног осветљења (ЈО)

Напајање опреме јавног осветљења вршиће се из нових електроенергетских прикључака, уз постављање новог мерно разводног ормара јавне расвете.

Стубови јавног осветљења

Светиљке се постављају на поцинковане стубове висине 10м, директно на стуб, што ће се дефинисати на основу прорачуна потребних осветљаја, као и стубове висине 5м на мосту, са лиром 1м.

Стубови се обележавају ознакама са бројем стуба и знаком струјног круга. Стубови су топло поцинковани споља и изнутра наносом цинка, по европском стандарду ИСО- 1461 са трајношћу 25 -30 година у градској средини. Светиљке се постављају на горе наведене стубове.

Каблови јавног осветљења

Напајање стубова јавне расвете

Напајање јавног осветљења се изводи кабловски. Напајање струјних кругова светиљки врши се трофазно, каблом Р Р00-У 4x25мм, 1kV.

ТТ канализација

У саобраћајници која се пројектује планирана је нова ТТ канализација са по две ПВЦ цеви Ø100мм са постављањем типских ТТ окана на одговарајућем размаку.

Одводњавање

Одводњавање саобраћајница се врши резултујућим подужним и попречним падовима до ивичњака и сливника и даље у складу са постојећим концептом одводњавања.

Одводњавање моста преко Нишаве планирано је тако да се на адекватним местима поставе сливници којима се прикупљена атмосферска вода усмерава даље ка крајњем реципијенту. Канализација се качи о саму конструкцију моста. Непосредно пре саме Нишаве предвиђа се вертикално спуштање атмосферске канализације и њено упуштање у планирани сепаратор одакле се атмосферске воде даље усмеравају ка Нишави. Одводњавање моста преко Рујничке реке планирано је попречним и подужним падовима до ивичњака и даље директно у Рујничку реку.

4. Категорија и класификациони број:

Категорија објекта „Г“,

класификациони број:

- 211201- Улице и путеви унутар градова и осталих насеља, сеоски и шумски путеви и путеви на којима се одвија саобраћај моторних возила, бицикала и запрежних возила, укључујући раскрснице, обилазнице и кружне токове, отворена паркиралишта, пешачке стазе и зоне, тргови, бицикличке и јачачке стазе (68%);

- све потребне инсталације (расвета, сигнализација) које омогућују сигурно одвијање саобраћаја и паркирања (1%);

- 214101 - Друмски и железнички мостови (метални, армирано бетонски или од др. материјала) и вијадукти (30%);

- инсталације за расвету, сигнализацију и сигурност промета на мостовима (1%)

5. Дужина саобраћајница:

- Оријентациона дужина саобраћајнице 1 – 254м,

- Оријентациона дужина саобраћајнице 2 – 142м;

6. димензије објекта- саобраћајнице:

Ширина коловоза 7.0м

Попречни нагиб коловоза Од 2.5% до 7%

Подужни нагиб пешачке стазе 2%;

7. димензије објекта– мост на саобраћајници 1:

Дужина моста са крилима: 127.80м

Ширина коловоза на мосту: 7.0м

Ширина пешачких стаза: 2x3.75м

Ширина моста: 14.5м

Површина моста: 1.853,10м²

Подужни нагиб моста: 0.5%

Попречни нагиб моста: 2.5%;

8. димензије објекта– мост на саобраћајници 2:

Дужина моста са крилима: 40.40м

Ширина коловоза на мосту: 7.0м

Ширина пешачких стаза: 2.5+6.0м

Ширина моста: 15.5м

Површина моста: 626.20м²

Подужни нагиб моста: 1.5%

Попречни нагиб моста: 2.5%;

9. Одводњавање:

Обезбедити квалитетно одводњавање са коловозних површина, према условима ЈКП “Naissus” број 5855/1 од 17.03.2026. године;

10. Техничке карактеристике саобраћајница:

У складу са важећом прописима и подзаконским актима за ову врсту објеката. Траса улице је дефинисана координатама осовинских тачака. Регулациона ширина пута дефинисана је у односу на осовину саобраћајнице. Коловозну конструкцију, попречне и уздужне профиле пројектовати по важећим прописима за ову врсту објеката.

11. Припадајућа инфраструктурна мрежа:

У свему према условима за пројектовање који су дефинисани од стране јавних комуналних и надлежних предузећа.

У складу са **Планом генералне регулације подручја ГО Црвени Крст- IV фаза- југ:**

2.1.3. Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина и објеката јавне намене и мрежа саобраћајне и друге инфраструктуре, као и услови за њихово прикључење

Дефинисање и диференцијација грађевинског земљишта јавне намене, подразумева проглашавање постојећег земљишта јавне намене и додавање плански предвиђеног земљишта јавне намене, са циљем да се за јавни интерес и јавни сектор обезбеди до 30% грађевинског земљишта.

За планско подручје, грађевинским земљиштем јавне намене (постојеће и планско) са режимом успостављања заједничког интереса и експлоатације за јавне потребе, обухваћени су:

а) површине, објекти и комплекси од јавног интереса: комплекси у функцији основног и предшколског образовања; здравствене заштите, државни органи, спортски терени и спортско-рекреативни центар, комуналне делатности;

б) саобраћајне површине и терминали: саобраћајнице, железнички терминал;

в) јавно зеленило: паркови-површине уређеног зеленила;

г) инфраструктурни коридори, мреже, површине и објекти;

д) водотокови: регулациони појас Нишаве.

Границе овако дефинисаног грађевинског земљишта јавне намене и елементи за њихово обележавање саставни су део графичког приказа Плана карта бр. П.2.1: "Саобраћајно решење са регулационим, нивелационим и аналитичко-геодетским елементима" и бр.П.2.2: "Саобраћајно решење улица и површина јавне намене са аналитичко-геодетским елементима").

У случају потребе за повећањем површина са функцијом грађевинског земљишта јавне намене или престанка потребе за делом планиране или реализоване јавне намене, допуштена је промена уз планско и правно регулисање, при чему се објектима јавне намене сматрају објекти намењени за јавно коришћење и могу бити објекти јавне намене у јавној својини по основу посебних закона (линијски инфраструктурни објекти, објекти за потребе државних органа, органа територијалне аутономије и локалне самоуправе итд.) и остали објекти јавне намене који могу бити у свим облицима својине (болнице, домови здравља, домови за старе, објекти образовања, отворени и затворени спортски и рекреативни објекти, објекти културе, саобраћајни терминали, поште и др.). Парцеле свих саобраћајница одређене су регулационим линијама.

2.1.3.1. Услови за уређење површина јавне намене

Сви објекти јавних намена морају бити изграђени у складу са важећим законским прописима који конкретну област уређују (здравство, школство, комунални садржаји и друге јавне намене). При пројектовању и грађењу објеката за јавно коришћење као и прилаза до њих обавезно се придржавати важећег Правилника о техничким стандардима приступачности.

За изградњу објеката јавне намене као и реконструкцију већег обима обавезна је израда урбанистичког пројекта којим ће се детаљније разрадити услови за изградњу, тако да исти својим изгледом, габаритом, спратношћу, материјалима и односом према регулационој и грађевинској линији буду уклопљени у постојећу урбану матрицу и амбијенталне и архитектонске карактеристике средине.

Поред јавних служби на земљишту јавне намене могуће је наведене делатности обављати и у приватном сектору, на земљишту остале намене у склопу осталих зона преовлађујуће

намене, као комплементарни садржаји по условима који важе у тим зонама.

2.1.3.2. Регулационе линије улица, површине јавне намене и грађевинске линије за зоне за које није предвиђена израда плана детаљне регулације

План у највећој мери преузима регулационе елементе улица, површина јавне намене и грађевинске линије постојеће изграђености. Задржан је део регулативе већ изграђеног простора, као и регулациони елементи улица, површина јавне намене и грађевинских линија. Регулационе линије улица и површина јавне намене дате су на графичком приказу Плана, Карта П.2.2.: "Саобраћајно решење улица и површина јавне намене са аналитичко-геодетским елементима". Регулационе линије које се поклапају са катастарским међама означене су светло-плавом бојом, а регулационе линије које се не поклапају са катастром, тамно-плавом бојом.

У случају неусаглашености фактичког стања са Планом, може се при издавању локацијских услова, извршити корекција планских елемената према фактичком стању и то тако да се регулациона ширина саобраћајница може повећавати до обухватања површина јавне намене, у складу са катастарским стањем. Смањење предметним Планом дефинисаних регулационих ширина саобраћајница није дозвољено.

Грађевинска линија се односи на планирану изградњу, уз поштовање катастарског стања изграђености објеката. У том смислу, у ситуацијама где грађевинска линија прелази преко постојећег објекта, не подразумева се рушење тог објекта, већ његово задржавање у постојећим габаритима, као и могућност хоризонталне и вертикалне надградње, уз поштовање нове грађевинске линије и осталих услова изградње датих овим Планом.

2.1.3.3. Нивелационе коте раскрсница улица и површина јавне намене (нивелациони план) за зоне за које није предвиђена израда плана детаљне регулације

Нивелационе коте нивелета раскрсница улица и површина јавне намене у директној су корелацији са котама терена и постојећим нивелетама изведених саобраћајница и осталим површинама јавне намене. За новопланиране саобраћајнице, као и оне за које не постоји висинска представа, сматра се да се кота нивелете поклапа са котом терена.

2.1.4. Трасе, коридори и капацитети за саобраћајну, енергетску, комуналну и другу инфраструктуру

2.2.4.1. Саобраћајне површине и терминали

Саобраћајне површине обухватају улице, тргове, стазе, комуникације, скверове, паркинге за аутомобиле, аутобусе, камионе/теретна возила, пијаци аутомобила и сл.

Саобраћајно решење у грађевинском подручју заснива се на поштовању планског основа за израду Плана, постојећу изграђеност објеката, као и планска решења, у циљу стварања услова за формирање грађевинских парцела, изградње и опслуживања грађевинског подручја у складу са концепцијом уређења простора. У изграђеном подручју постоји ограничење за ширење попречних профила саобраћајница. Двосмерне саобраћајнице су ширине коловоза минимум 5,5m а једносмерне ширине коловоза минимум 3,5m. Ширина тротоара је променљива. Саобраћајна мрежа планирана је уз поштовање принципа обезбеђивања приступа и формирања грађевинских парцела.

Државни путеви:

Подручје Плана генералне регулације од севера ка југу наслања се (тангира) постојећи аутопут Е-75 - државни пут 1.А реда бр.1 у дужини од око 1км. Траса државног пута није у захвату Плана и иста се у потпуности задржава и не мења.

У захвату Плана су деонице Општинских путева и то:

- Општински пут L-7 у дужини од око 5,50км који пролази кроз насеља Медошевац као и Поповац .

- Општински пут L-4 у дужини од око 0,40км из правца насеља 9.мај од моста на реци Нишави до Општинског пута L-7.

Мрежа саобраћајница планирана је на основу намене површина, броја становника и очекиване мобилности становништва као и на основу предложене урбанистичке структуре насеља.

Саобраћајна мрежа представља саставни део читаве просторне концепције. Обзиром на величину и карактер насеља и обим саобраћаја, планирана је мрежа примарних и секундарних саобраћајница.

Мрежа градских саобраћајница

Улична мрежа унутар границе Плана формирана је стихијски у насељима Медошевац и Поповац. Обзиром на величину и карактер насеља дефинисана је мрежа примарних и секундарних саобраћајница.

Међусобни укрштаји градских саобраћајница и њихов укрштај са саобраћајницама нижег реда су у истој равни.

Мрежа саобраћајница на подручју Плана постављена је тако да задовољи следеће захтеве:

- обезбеђење простора у профилу улице за изградњу тротоара (где год је то могуће);
- максимално коришћење постојећих профила саобраћајница;
- безбедно и неометано одвијање саобраћаја уз обезбеђење одговарајућег одводњавања са саобраћајних површина.

Комплетну уличну мрежу можемо поделити у две групе и то:

- Примарна улична мрежа

Примарну уличну мрежу чине саобраћајнице које повезују насеља то јест проглашене као Општински путеви и имају транзитни карактер кроз насеља. Ове саобраћајнице пролазе кроз целине са различитим наменама, те је и регулациона ширина прилагођена расположивом простором.

Минимална ширина коловоза сабирних саобраћајница планирана је за двосмерни саобраћај и износи 5.5m а ширина тротоара је углавном променљива. На местима где је већа ширина расположивог простора у попречном профилу планиран је зелени појас. И остале сабирне саобраћајнице у насељу на постојећим и новим трасама планиране су за одвијање двосмерног саобраћаја са минималном ширином коловоза 5.5m и углавном променљива ширинама тротоара.

- Секундарна улична мрежа

У оквиру Плана приступне улице су предвиђене за једносмерни (двосмерни) саобраћај са коловозом минималне ширине 3,5m(5.5m) и тротоарима променљиве ширине. Ширина коловоза мања од 5,5m је у изграђеним деловима насеља где би свако проширење профила захтевало рушење изграђених објеката. Све приступне улице са ширином коловоза од 3,5m предвиђене су за једносмерни саобраћај.

Унутар изграђеног подручја, где би и приступне улице ширине коловоза од 3,5m изазвале рушење изграђених стамбених објеката, постоје пешачки прилази променљиве регулационе ширине.

Бициклички саобраћај

У захвату Плана, унутар изграђеног простора насеља јавља се проблем недостатка простора за проширење профила саобраћајница, тако да је немогуће планирати бициклички саобраћај на одвојеним површинама унутар профила саобраћајница. Бициклички саобраћај одвијаће се унутар планираних профила саобраћајница.

2.1.8. Услови којима се површине и објекти јавне намене чине приступачним особама са инвалидитетом, у складу са стандардима приступачности

Приликом планирања простора јавних, саобраћајних и пешачких површина, прилаза до објеката и пројектовања објеката за јавно коришћење, као и посебних уређаја у њима, обавезна је примена важећег Правилника и других прописа за обезбеђење приступачности и несметано кретање деце, старих, особа са отежаним кретањем и особа са инвалидитетом.

Објекти за јавно коришћење, у смислу Правилника о техничким стандардима приступачности ("Сл.гласник РС", бр.46/13) јесу: банке, болнице, домови здравља, домови за старе, објекти културе, објекти за потребе државних органа и локалне самоуправе, школе, дечије установе, рехабилитациони центри, спортско-рекреативни објекти, поште, хотели, хостели, угоститељски објекти, пословни објекти, поште, саобраћајни терминали, и др.

У складу са стандардима приступачности потребно је осигурати услове за несметано кретање и приступ особама за инвалидитетом, деци и старијим особама на следећи начин:

2.1.8.1. Тротоари и пешачке стазе

Тротоари и пешачке стазе, пешачки прелази, места за паркирање и друге површине у оквиру улица, тргова, шеталишта, паркова и игралишта, по којима се крећу лица са посебним потребама морају бити међусобно повезани и прилагођени за оријентацију и са нагибима који не могу бити већи од 5% (1:20), а изузетно 8,3% (1:12).

Површина тротоара и пешачких стаза мора да буде чврста, равна и отпорна на клизање. На трговима или на другим великим пешачким површинама, контрастом боја и материјала обезбедити уочљивост главних токова и њихових промена у правцу.

Највиши попречни нагиб уличних тротоара и пешачких стаза управно на правац кретања износи 2%.

У коридору основних пешачких кретања не постављају се стубови, рекламни панои или друге препреке, а постојеће препреке се видно обележавају.

Делови зграда као што су балкони, еркери, висећи рекламни панои и сл., као и доњи делови крошњи дрвећа, који се налазе непосредно уз пешачке коридоре, уздигнути су најмање 250cm у односу на површину по којој се пешак креће.

2.1.8.2. Пешачки прелази

За савладавање висинске разлике између тротоара и коловоза користе се закошени ивичњааци који се изводе у ширини пешачког прелаза и у нивоу коловоза, са максималним нагибом закошеног дела до 8,3%, а ако је технички неизводљиво у изузетним случајевима до 10%.

2.2.3. Правила грађења мреже и објеката инфраструктуре

2.2.3.1. Општа правила изградње мрежа и објеката инфраструктуре

Све инфраструктурне мреже налазиће се у регулационом појасу саобраћајница са распоредом који је дефинисан планом сваке инфраструктурне мреже. Промена положаја инфраструктурних мрежа у регулационом профилу саобраћајнице се дозвољава у случајевима када је то неопходно због ситуације на терену, а не сматра се изменом Плана, уз поштовање важећих техничких услова о дозвољеним растојањима код паралелног полагања и укрштања инфраструктурних водова. Дозвољено је вршити реконструкцију и санацију постојећих инфраструктурних инсталација истим или већим пречницима (капацитетима), у зависности од потреба, али по постојећим трасама.

Могуће је полагање инфраструктурних мрежа кроз земљиште осталих намена због услова прикључења објеката, а уз сагласност власника (корисника) земљишта о праву службености пролаза.

2.2.3.2. Појединачна правила грађења инфраструктурних мрежа и објеката

2.2.3.2.1. Правила за реконструкцију и изградњу мреже и објеката саобраћајне инфраструктуре на грађевинском земљишту јавне намене

Како планско подручје пресецају државни путеви вишег реда, неопходно је поштовање непосредних појасева заштите и то: аутопут Е-75 - државни пут 1.А реда бр.1 који подразумева појас непосредно уз објекат аутопута континуалне ширине 40m, обострано у коме је забрањена изградња, као и поштовање појаса контролисан градње 40m .

Све инсталације на државним путевима планирати на парцелама које се воде као јавно добро и њихово постављање треба да буде у складу са Законом о јавним путевима ("Сл.гласник РС", бр.101/05; 123/07; 101/11 и 93/12).

У складу са **Планом генералне регулације подручја ГО Црвени Крст- I фаза:**

4. Регулационе линије улица и површина јавне намене и грађевинске линије

Регулационе линије улица и површина јавне намене дате су на графичком приказу П2: Саобраћајно решење и површине јавне намене са регулационим, нивелационим и аналитичко-геодетским елементима. Регулационе линије које се поклапају са катастарским међама означене су светло-плавом бојом, а регулационе линије које се не поклапају са катастром, тамно-плавом бојом.

Посебно је означена регулациона линија за водотокове. Регулациона линија за Хумски и Рујнички поток поклапа се са катастарском међом. Регулациона линија за Рујничку реку од Булевара 12. фебруар до постојеће железничке пруге поклапа се са катастром, а од пруге до реке Нишаве одредиће се планом детаљне регулације. Регулација за Нишаву од моста Младости до Булевара 12. фебруар, поклапа се са катастром, а од Булевара 12. фебруар до Рујничке реке одређена је аналитичко-геодетски.

Грађевинске линије са елементима за обележавање на геодетској подлози за зоне за које није предвиђена израда плана детаљне регулације дате су на графичком приказу ПЗ: Урбанистичка регулација са грађевинским линијама. Уколико грађевинска линија није одређена на овом прилогу, иста се одређује у односу на положај више од 50% већ изграђених објеката (не односи се на помоћне објекте).

За постојеће објекте где се регулациона линија поклапа са грађевинском линијом, израда термоизолације у дебљини од 10 не сматра се променом регулације.

У коридору железничке пруге (растојање дефинисано важећим Законом о железници од осовина крајњих колосека) није дозвољена изградња објеката високоградње.

За изградњу у околини аеродрома, обавезна је сагласност Директората цивилног ваздухопловства РС.

За изградњу на правцима радио-коридора, обавезна је сагласност Министарства унутрашњих послова (Управе за везу и криптозаштиту).

5. Нивелационе коте раскрсница улица и површина јавне намене

Нивелационе коте раскрсница улица и површина јавне намене (нивелациони план) за зоне за које није предвиђена израда плана детаљне регулације дате су на графичком приказу ПЗ: Саобраћајно решење и површине јавне намене са регулационим, нивелационим и аналитичко-геодетским елементима.

Трасе, коридори и капацитети за саобраћајну, енергетску, комуналну и другу инфраструктуру

6.1. Саобраћајна инфраструктура

6.1.1. Друмске саобраћајнице

Државни и општински путеви

У обухвату Плана су државни путеви: државни пут IA реда број 5, аутопут Е-80 (претходна ознака државни пут I реда, М1.12), државни пут II реда број 132 (претходна ознака државни пут II реда Р-214) и општински пут Л-10.

Државни пут IA реда број 5 (аутопут Е-80) је у дужини око 1 km у обухвату плана и исти је у функцији. У обухвату Плана је и део петље "Комрен". Плански елементи из Генералног урбанистичког плана Ниша су сагласни са фактичким стањем што је овим планом потврђено.

Булевар 12. фебруар се целом својом дужином (од Нишаве до укрштаја са аутопутем Е-80) поклапа са државним путем 2. реда број 132.

Општински пут Л-10 од Ниша према Горњем Комрену и Хуму поклапа се са Улицом Хумском и Улицом Прибојском од пруге до границе плана.

Примарна улична мрежа

У обухвату Плана присутна су сва три ранга примарне уличне мреже што је обавеза из ГУП.

Магистралне саобраћајнице су део првог саобраћајног прстена (ПСП). Део ПСП-а формирају новопланирана саобраћајница од Улице Сомборске према северозападу до

укрштаја са Улицом инжењера Бирвиша као и саобраћајница од ове раскрснице преко укрштаја са булеваром Никола Тесла до Булевара 12. фебруар код Дуванске индустрије. Булевар 12. фебруар од Улице Александра Медведева до укрштаја са аутопутем Е-80 је такође магистрална саобраћајница.

Булевар Никола Тесла, на целој дужини, Чегарски булевар од укрштаја са Булеваром "Никола Тесла" преко раскрснице са Улицом Сомборском и даље према североистоку су класификовани као градске саобраћајнице.

Сабирне улице чине део Булевара 12. фебруар од моста на Нишави до Улице Александра Медведева затим попречне везе између Булевара Никола Тесла и Булевара 12. фебруар као и улица Александра Медведева. Овај групи саобраћајница припадају и улице непосредно уз десну обалу Нишаве од моста Младости до Медошевачког моста затим Улица сарајевска од Булевара 12. фебруар до улаза у војни комплекса аеродрома као и улица од моста код Медошевца, према северу до и кроз комплекса аеродрома Константин Велики и даље према северу испод пруге и аутопута Е-80, до државног пута 2. реда број 132. Овде припадају улица Хумска, делимично Улица Данила Киша и планирана, а делимично изграђена саобраћајница од Булевара Никола Тесла до Булевара 12. фебруар, изнад пруге, и даље према југозападу испод пруге Црвени Крст - Трупале до укрштаја са планирном сабирном саобраћајницом у комплексу аеродрома Константин Велики.

Приступне улице

Стамбене улице

Приступ породичним стамбеним објектима, у насељима "Ратко Јовић", "Бранко Бјеговић", планираном насељу источно од Булевара Никола Тесла, планиран је мрежом стамбених улица.

Извршено је преиспитивање садржаја и регулационих линија свих стамбених улица. Препознате регулационе линије формираних грађевинских парцела стамбених улица, су потврђене. У том случају, регулациона ширина морала је да испуни минималне услове за двосмерну, односно једносмерну улицу.

Пословне улице

Радна зона "Север" је подручје плана са пословним улицама. Оне су планиране претходним плановима, а у значајној мери су изграђене. Овим планом су потврђене спроведене регулационе линије и садржај попречних профила.

Услови за изградњу инфраструктурних мрежа

Све инфраструктурне мреже налазиће се у регулационом појасу саобраћајница са распоредом који је дефинисан планом сваке инфраструктурне мреже. Промена положаја инфраструктурних мрежа у регулационом профилу саобраћајнице се дозвољава у случајевима када је то неопходно због ситуације на терену и не сматра се изменом Плана, уз поштовање важећих техничких услова о дозвољеним растојањима код паралелног полагања и укрштања инфраструктурних водова. Дозвољено је вршити реконструкцију и санацију постојећих инфраструктурних инсталација истим или већим пречницима (капацитетима), у зависности од потреба, али по постојећим трасама.

Могуће је полагање инфраструктурних мрежа кроз површине остале намене, у сврху прикључења објеката, а уз сагласност корисника земљишта.

Уколико се, приликом изградње нових саобраћајница, постојеће инфраструктурне мреже (електроенергетска, гасоводна, тт) нађу у делу коловоза (испод саобраћајница), неопходно је извршити њихово измештање или одговарајућу заштиту.

Уколико се нађу у површинама остале намене, извршити њихово измештање у регулациони појас саобраћајнице.

Услови за уређење површина јавне намене

Парцеле свих саобраћајница одређене су регулационим линијама. Регулационе линије које одвајају површине јавне намене од површина друге јавне и остале намене приказане су на графичком приказу П2) Саобраћајно решење и површине јавне намене са регулационим, нивелационим и аналитичко-геодетским елементима.

10.1.5. Посебни услови којима се површине и објекти јавне намене чине приступачним особама са инвалидитетом, у складу са стандардима приступачности

Приликом планирања простора јавних саобраћајних и пешачких површина, прилаза до објеката и пројектовања објеката за јавно коришћење, као и посебних уређаја у њима, обавезна је примена важећег Правилника и других прописа за обезбеђење приступачности и несметано кретање деце, старих, особа са отежаним кретањем и особа са инвалидитетом. Објекти за јавно коришћење, у смислу Правилника о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама ("Сл.гласник РС", бр.22/15) јесу: банке, болнице, домови здравља, домови за старе, објекти културе, објекти за потребе државних органа, органа територијалне аутономије и локалне самоуправе, пословни објекти, поште, рехабилитациони центри, саобраћајни терминали, спортски и рекреативни објекти, угоститељски објекти, хотели, хостели, школе и други објекти.

У обухвати Плана, одредбе Правилника о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама ("Сл.гласник РС", бр.22/15) односе се на мали број објекта; овим планом се **препоручује** да сви новоизграђени објекти, без обзира на намену, буду пројектовани у складу са правилима „*пројектовања за све*“.

У складу са стандардима приступачности потребно је осигурати услове за несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старијим особама на следећи начин:

Тротоари и пешачке стазе

Тротоари и пешачке стазе, пешачки прелази, места за паркирање и друге површине у оквиру улица, тргова, шеталишта, паркова и игралишта, по којима се крећу лица са посебним потребама морају бити међусобно повезани и прилагођени за оријентацију и са нагибима који не могу бити већи од 5% (1:20), а изузетно 8,3% (1:12).

Површина тротоара и пешачких стаза мора да буде чврста, равна и отпорна на клизање. На трговима или на другим великим пешачким површинама, контрастом боја и материјала обезбедити уочљивост главних токова и њихових промена у правцу.

Највиши попречни нагиб уличних тротоара и пешачких стаза управно на правац кретања износи 2%.

У коридору основних пешачких кретања не постављају се стубови, рекламни панои или друге препреке, а постојеће препреке се видно обележавају.

Делови зграда као што су балкони, еркери, висећи рекламни панони и сл., као и доњи делови крошњи дрвећа, који се налазе непосредно уз пешачке коридоре, уздигнути су најмање 250cm у односу на површину по којој се пешак креће.

Пешачки прелази

За савладавање висинске разлике између тротоара и коловоза користити закошене ивичњаке, са ширином закошеног дела од најмање 45cm и максималним нагибом закошеног дела од 20% (1:5).

6.8. Регулација водотокова

Нишава

Јужну границу Плана представља река Нишава својом планираном и постојећом јужном регулационом линијом мајор корита. Регулација реке Нишаве изведена је на следећим деоницама: узводно од "Каменог" до "Тврђавског" моста, од км 13+547 до км 13+960, од "Тврђавског" до "Моста Младости", од км 13+960 до км 14+720 и уређење десне обале од "Железничког" до "Каменог" моста од км 13+245 до км 13+545. Наведени регулациони радови изведени су на основу "Главног пројекта регулације реке Нишаве од "Каменог" до "Моста Младости", од км 13+547 до км 14+720" који је урађен од стране "Хидроелектропројект" Скопље, 1987. године и "Главног пројекта регулације реке Нишаве кроз Ниш на деоници од "Железничког" до "Каменог" моста (од км 13+245 до км 13+545) " који је урађен од стране ДВП "Ерозија" Ниш, 2003. године. Деоница узводно од "Каменог" моста има облик троструког асиметричног трапезног профила са ширином минор корита од 33m и ширином мајор корита од 60m. Минор корито има трапезни облик са ширином $b_1=33m$ односно $b_2=40,5m$ и висином од 2,6m, са подужним падом дна регулисаног корита од 0,2%. Пропусна моћ "Каменог" и "Тврђавског" моста је недовољна, с обзиром на то да је кота доње ивице конструкције 0,19m односно 0,66m виша од нивоа стогодишње велике воде што је недовољно за несметани пролаз пливајућег наноса.

Узводно од моста у Медошевцу до "Железничког" моста планирана је тзв. "градска" регулација у наставку постојеће са ширином минор корита од 45m и променљивом ширином мајор корита од 60 до 108m, са планираним шеталиштима у инудационом подручју. Планирана траса регулисаног корита дефинисана је теменима осовине минор корита и регулационом линијом минор и мајор корита, као и карактеристичним попречним профилима на графичком приказу П2) Саобраћајно решење и површине јавне намене са регулационим, нивелационим и аналитичко-геодетским елементима у Р 1:2500.

За овај део трасе постоји пројектна документација урађена од стране Водопривредног предузећа "Србијаводе" – Београд.

Минимално надвишење доње ивице конструкције новопланираних мостова изнад нивоа успорене меродавне рачунске велике воде треба да буде 1,4m. Оријентациони подаци о протицајима за реку Нишаву, према Мишљењу РХМЗ-а, број 92-I-1-235/2003-22 од 01.09.2003. године су:

Хиљадугодишња вода---Љ0,1% = 1.300 m³/sec

Стогодишња вода Љ1%= 930 m³/sec

Десетогодишња вода Љ10% = 560 m³/sec

Петогодишња вода Љ20% = 430 m³/sec

Средње воде $L_{sr} = 430 \text{ m}^3/\text{sec}$

Површина слива $F = 2.713 \text{ km}^2$

Рујничка река

Рујничка река настаје уливањем Рујничког потока у Хумски поток са северне стране булевара 12. фебруар. Регулациони радови на Рујничкој реци односно од састава Рујничког и Хумског потока извођени су фазно по деоницама:

- Регулација Рујничке реке у зони састава са Хумским потоком на дужини око 20 м од камена у цементном малтеру,

- Од састава низводно, односно од железничког индустријског колосека од км 1+963 до км 2+332 регулисано корито је једногуби трапезни профил, ширине у дну 3,0м, дубине 1,7м, нагиб косина 1:1 од камена у цементном малтеру. Ова деоница регулисаног корита почиње каскадом непосредно низводно од састава.

- Од железничког индустријског колосека до моста на железничкој прузи Београд - Ниш, односно од км 1+963 до км 1+806 изведени су земљани радови. Регулисано корито је једногуби трапезни профил, ширине у дну 3м, дубине 1,5м, нагиб косина 1:2.

- 1997. године урађено је прокопавање корита Рујничке реке од ушћа у реку Нишаву до км 1+067. Прокопано је корито ширине у дну 8м са променљивом висином. Регулисано корито Рујничке реке, низводно од друмског моста на Булевару 12. фебруар, нема довољну прописну моћ јер су регулациони радови изведени делимично по пројекту и са променљивим геометријским карактеристикама. Потребно је иновирати хидролошке подлоге и прорачуне и усагласити пројектну документацију са њима на деоници од моста на Булевару 12. фебруар до улива у Нишаву. Деоница низводно од моста на железничкој прузи Београд – Ниш до улива у Нишаву дефинисаће се планом детаљне регулације.

10.2.2. Правила грађења инфраструктурних мрежа

Општи услови изградње инфраструктурних мрежа

Све инфраструктурне мреже налазиће се у регулационом појасу саобраћајница са распоредом који је дефинисан планом сваке инфраструктурне мреже. Промена положаја инфраструктурних мрежа у регулационом профилу саобраћајнице се дозвољава у случајевима када је то неопходно због ситуације на терену, и не сматра се изменом Плана, уз поштовање важећих техничких услова о дозвољеним растојањима код паралелног полагања и укрштања инфраструктурних водова. Дозвољено је вршити реконструкцију и санацију постојећих инфраструктурних инсталација истим или већим пречницима (капацитетима), у зависности од потреба, али по постојећим трасама.

Могуће је полагање инфраструктурних мрежа кроз остало грађевинско земљиште у сврху прикључења објеката, а уз сагласност корисника земљишта.

Уколико се приликом изградње нових саобраћајница постојеће инфраструктурне мреже (електроенергетска, гасоводна, тт) нађу у делу коловоза (испод саобраћајница), неопходно је извршити њихово измештање или одговарајућу заштиту. Уколико се нађу у осталом земљишту, извршити њихово измештање у регулациони појас саобраћајнице.

Диспозиција, односно тачан положај и локација, објеката водоснабдевања и каналисања може се кориговати у односу на планско решење у графичком прилогу, а на основу техничког решења до којег се дошло даљом разрадом техничке документације. Кориговање је могуће

уколико одступања нису у супротности са планским документом у смислу да се објекти положајно измештају у оквиру исте или у оквиру налегле површине јавне намене за које је предвиђено утврђивање јавног интереса, у складу са посебним законом (улице, тргови, паркови, заштитна зеленила и др.) или у оквиру налегле парцеле уз сагласност власника парцеле. Кориговање је могуће уколико то није у супротности са условима за пројектовање и прикључење издатим од стране ИЈО.

У складу са **Планом детаљне регулације мешовите намене у зони реке Нишаве и старог Вулкана:**

Саобраћај

Друмски саобраћај

Основном концепцијом путне и уличне мреже предвиђено је формирање саобраћајног прстена око ужег градског језгра, ради растерећења центра града од теретног и транзитног саобраћаја. Траса прстена иде следећим саобраћајницама: са југа новопланирана траса Јужног булеvara (од трга Мије Станимировића, трасом постојеће пруге до насеља Делијски Вис), са истока траса булеvara Медијана до везе са улицом Сомборска, са севера улица Сомборска (од Булеvara Медијана до Булеvara Никола Тесла) и са западне стране део Булеvara 12. Фебруар и новопланирана веза са тргом Мије Станимировића.

Саобраћајни прстен може се реализовати фазно у зависности од економских могућности.

Улична мрежа

Развој градских функција и пораст становништва нису праћени адекватним развојем друмске инфраструктуре. Развој се сводио на постојећу матрицу и на нове не-плански изграђене зоне, тако да се у централним деловима града јавља саобраћајна преоптерећеност у виду слабе пропусне моћи постојећих саобраћајница и у немогућности њиховог проширења, као и неадекватном приступу појединим деловима града и приградским насељима. Улична мрежа је стара, а концепт мреже је наслеђен из прошлости.

Градске саобраћајнице су организоване по ортогонално - тангенцијалном моделу. Тангенцијалне саобраћајнице на крајњим чворним местима преко одговарајућих раскрсница, повезане су са магистралним саобраћајницама. Мрежа сабирних улица је хијерархијски повезана на тангенцијалне саобраћајнице између суседних чворних места. Предложени просторни модел уличне мреже и капацитет предвиђених саобраћајница треба да испуне саобраћајни склад примене реалних захтева и присутних ограничења. Друмска и улична мрежа биће тестиране одговарајућим научним методама са аспекта капацитетних могућности, нивоа услуга и др. На основу тога дефинисаће се садржај попречних профила, регулационе ширине, број коловозних и саобраћајних трака, тип, облик и капацитет свих раскрсница и нових мостова. Улични профили су ограничени изграђеним објектима и нема могућности за значајно проширење сходно актуелном и перспективно очекиваном већем обиму саобраћаја. Поједине важније раскрснице су неправилне са више праваца и веома сложене за регулисање. Конфигурација терена такође је чинилац који у појединим случајевима искључује оптимална саобраћајна решења, а у неким случајевима су решења сложена и изискују значајне инвестиције. На појединим важнијим градским улицама присутан је и проблем изграђених објеката ван приватних парцела и узурпирање јавних површина (улица) што онемогућује проширење уличних профила и капацитета тих саобраћајница, изградњу пешачке стазе, а у појединим случајевима је чак угрожено и одвијање двосмерног саобраћаја. Новим Генералним планом се прецизно дефинишу јавни интереси града и стварају предуслови за решавање оваквих проблема како би се омогућио даљи несметан развој саобраћаја и урбанизације простора и као крајњи циљ подизање

квалитета саобраћајне услуге. Планира се санација постојеће уличне мреже и формирање нових градских коридора на слободним површинама, на основу одговарајућих саобраћајних студија.

Пешачки и бициклички саобраћај

Све већи пораст степена моторизације утиче на општу безбедност. У граду је евидентан проблем недостатка простора за проширење и коловоза и тротоара, с` тим што дуж појединих улица тротоари и не постоје. Пешачке стазе представљају основне елементе градских саобраћајница. Пошто на постојећој мрежи и дан данас има улица без тротоара потребно је да се у што краћем року изграде пешачке стазе дуж свих саобраћајница. На целој територији града углавном не постоје бицикличке стазе. За изградњу посебних стаза за бициклички саобраћај потребно је да буду испуњени поједини почетни предуслови у виду конфигурације терена.

2.1.3. Урбанистички и други услови за уређење и изградњу површина и објеката јавне намене

Регулационе линије улица и површина јавне намене и грађевинске линије

Изградња планираних објеката дозвољена је унутар регулационих линија, односно утврђених грађевинских линија, према правилима уређења и грађења дефинисаних овим планом.

У регулационом појасу улица није дозвољена изградња објеката, изузев оних који спадају у саобраћајне, комуналне објекте и урбану опрему и објеката и мреже јавне саобраћајне и комуналне инфраструктуре.

У случају неусаглашености фактичког стања са Планом, може се при издавању локацијских услова, извршити корекција планских елемената према фактичком стању и то тако да се регулациона ширина саобраћајница може повећавати до обухватања површина јавне намене, у складу са катастарским стањем. Смањење предметним планом дефинисаних регулационих ширина саобраћајница није дозвољено. Регулациона линија је дефинисана постојећим међама, новоодређеним међним тачкама, преломним тачкама осовина саобраћајница и аналитичким елементима (приказани на графичком прилогу). На основу података за разграничење површина јавне и остале намене израдиће се пројекти парцелације за потребе експропријације. Грађевинске линије са елементима за обележавање на геодетској подлози дате су на графичком прилогу.

2.1.4. Посебни услови приступачности површинама и објектима јавне намене

Приликом планирања простора јавних, саобраћајних и пешачких површина, прилаза до објеката и пројектовања објеката за јавно коришћење, као и посебних уређаја у њима, обавезна је примена важећег Правилника и других прописа за обезбеђење приступачности и несметано кретање деце, старих, особа са отежаним кретањем и особа са инвалидитетом.

Објекти за јавно коришћење, у смислу Правилника о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама ("Сл.гласник РС", бр.22/15) јесу: банке, болнице, домови здравља, домови за старе, објекти културе, објекти за потребе државних органа, органа територијалне аутономије и локалне самоуправе, пословни објекти, поште, рехабилитациони центри, саобраћајни терминали, спортски и рекреативни објекти, угоститељски објекти, хотели, хостели, школе и други објекти.

У складу са стандардима приступачности потребно је осигурати услове за несметано кретање и приступ особама за инвалидитетом, деци и старијим особама на следећи начин:

Тротоари и пешачке стазе

Тротоари и пешачке стазе, пешачки прелази, места за паркирање и друге површине у оквиру улица, тргова, шеталишта, паркова и игралишта, по којима се крећу лица са посебним потребама морају бити међусобно повезани и прилагођени за оријентацију и са нагибима који не могу бити већи од 5% (1:20), а изузетно 8,3% (1:12).

Површина тротоара и пешачких стаза мора да буде чврста, равна и отпорна на клизање. На трговима или на другим великим пешачким површинама, контрастом боја и материјала обезбедити уочљивост главних токова и њихових промена у правцу.

Највиши попречни нагиб уличних тротоара и пешачких стаза управно на правац кретања износи 2%.

У коридору основних пешачких кретања не постављају се стубови, рекламни панои или друге препреке, а постојеће препреке се видно обележавају.

Делови зграда као што су балкони, еркери, висећи рекламни панои и сл., као и доњи делови крошњи дрвећа, који се налазе непосредно уз пешачке коридоре, уздигнути су најмање 250cm у односу на површину по којој се пешак креће.

Пешачки прелази

За савладавање висинске разлике између тротоара и коловоза користе се закошени ивичњази који се изводе у ширини пешачког прелаза и у нивоу коловоза, са максималним нагибом закошеног дела до 8,3%, а ако је технички неизводљиво у изузетним случајевима до 10%.

2.1.5.1. Саобраћајна инфраструктура

Саобраћајна инфраструктура

Анализа постојећег стања саобраћајница и саобраћаја

У оквиру захвата Плана постоји мали број саобраћајница које се без неке веће реконструкције могу уклопити у планирано стање саобраћајне мреже. Постојеће саобраћајнице су углавном ободно изграђене и то са југа улица Ивана Милутиновића као и југоисточно улица Мраморска, источно Даничићева и Симе Матавуља.

Постојећи јавни градски и приградски превоз се одвија улицом Ивана Милутиновића.

Планирана саобраћајна инфраструктура

Окосницу саобраћајног решења чини систем планираних саобраћајница које су углавном везане на постојећу трасу улице Ивана Милутиновића као и на новопланирану саобраћајницу на левој обали реке Нишаве.

Пешачке, бицикличке и трим стазе планиране су како на јавној површини тако и у оквиру осталих површина како би оствариле континуитет и повезале атрактивне делове приобаља реке Нишаве са комплексима а у складу са графичким прилогом.

Појас дуж јужне регулације реке Нишаве, који је дефинисан као зелена саобраћајница у функцији зоне мешовите намене, у делу од раскрснице са саобраћајницом јужно од целине

A1 са западне стране, до границе плана са источне стране, планиран је као зона доминантно пешачког саобраћаја, то јест зона успореног саобраћаја. У склопу ове зоне коловоз је интегрисан са пешачком комуникацијом и користе га и пешаци и возила. Возач је обавезан да се у овој зони креће тако да не омета кретање пешака и бициклиста, брзином кретања пешака, а највише 10 km/h. Зона успореног саобраћаја мора бити обележена прописаном саобраћајном сигнализацијом, у складу са Законом о безбедности саобраћаја на путевима. У зони кружног тока у којој се укрштају пешачки и колски саобраћај решити их као денivelисано укрштање. У склопу ове зоне планиран је линијски парк као зеленило у профилу саобраћајнице. Ову зону потребно је детаљно разрадити техничком документацијом, при чему је могуће одступање од саобраћајног решења датог овим планом уз поштовање свих наведених елемената. За ову зону и линијски парк у склопу ће препоручује се расписивање урбанистичко-архитектонског конкурса.

2.2.3.1. Општа правила изградње инфраструктурних мрежа

Све инфраструктурне мреже налазиће се у регулационом појасу саобраћајница са распоредом који је дефинисан планом сваке инфраструктурне мреже. Промена положаја инфраструктурних мрежа у регулационом профилу саобраћајнице се дозвољава у случајевима када је то неопходно због ситуације на терену, а не сматра се изменом Плана, уз поштовање важећих техничких услова о дозвољеним растојањима код паралелног полагања и укрштања инфраструктурних водова. Дозвољено је вршити реконструкцију и санацију постојећих инфраструктурних инсталација истим или већим пречницима (капацитетима), у зависности од потреба, али по постојећим трасама.

Могуће је полагање инфраструктурних мрежа кроз земљиште осталих намена због услова прикључења објеката, а уз сагласност власника (корисника) земљишта о праву службености пролаза.

2.2.3.2. Појединачна правила грађења инфраструктурних мрежа и објеката

2.2.3.2.1. Саобраћајна инфраструктура

У функцији јавног саобраћаја, планирају саобраћајнице се једном коловозном траком са две саобраћајне траке за двосмерни моторни саобраћај, осим новопланиране саобраћајнице на левој обали реке Нишаве која је планирана са две коловозне траке раздвојене разделном траком са по две саобраћајне траке по смеру кретања возила.

Ширина коловоза јавних саобраћајница за двосмерни саобраћај планирана је са 6,00(5,50)m односно 7,00m, са обостраним заштитним појасом односно тротоаром, ширине 1,5m – 3,00m. Ширина коловоза јавних саобраћајница за једносмерни саобраћај планирана је 4,00m са са обостраним заштитним појасом односно тротоаром, променљиве ширине.

Бицикличке стазе дате у оквиру јавних саобраћајница су ширина 1,25m и 2,00m а све у складу са графичким прилозима.

У оквиру заштитног појаса односно тротоара планирани су дрвореди који могу бити у засебним јамама или у земљаним нишама – тракама са осталим зеленилом а све према графичком прилогу.

Минимални попречни нагиб коловоза, са једностраним падом у профилу, износи 2,0%.

Коловозна конструкција и застор дефинишу се сходно оптерећењу и структури возила.

У зони регулације саобраћајнице уз леву обалу реке Нишаве промена елемената саобраћајног решења између две регулационе линије се не сматра изменом плана.

КООРДИНАТЕ ОСОВИНСКИХ ТАЧАКА ИЗ ПЛАНА:

ПГР Црвени Крст- I фаза Број координатне тачке	X	Y
БР. 239	7570849,93	4798018,67
БР. 240	7570844,64	4798015,26
БР. 241	7570513,66	4797911,58
ПГР Црвени Крст- IV фаза- југ		
759	7570740.75	4797948.33
763	7570844.64	4798015.26
764	7570849.93	4798018.67
765	7570923.93	4797896.15
ПДР мешовите намене у зони реке Нишаве и старог Вулкана		
121	7570989,21	4797806,52
122	7570923,93	4797896,15
123	7570912,29	4797913,63
ПОСЕБНИ УСЛОВИ:		

1. етапност градње:

могућа фазна изградња;

2. обезбеђење суседних објеката:

Приликом извођења радова обезбедити објекте као и пролазнике на простору око објекта од евентуалних оштећења и незгода;

3. заштита културних добара:

Ако се приликом извођења земљаних радова наиђе на археолошка налазишта или археолошке предмете, извођач радова је дужан да одмах, без одлагања прекине радове и обавести Завод за заштиту споменика културе Ниш и да предузме мере да се налаз не уништи и не оштети и да се сачува на месту и положају у коме је откривен— члан 109. Закона о културним добрима (“Службени гласник Републике Србије”, број 71/1994, 52/2011 и 99/2011).4. услови заштите од пожара: објекат мора бити реализован у складу са Законом о заштити од пожара (“Службени гласник РС”, број 111/09 и 20/15).

4. услови обезбеђења:

Приликом пројектовања и извођења је потребно планирати и обезбедити простор у зони градње у складу са Законом и подзаконским актима.

5. стандард приступачности:

У складу са Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката, којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама. (“Сл. Гласник РС”, број 22/15 и 10/26);

6. управљање отпадом:

Уз захтев за издавање грађевинске дозволе доставити сагласност органа Града Ниша, надлежног за заштиту животне средине на План управљања отпадом од грађења и рушења, у складу са Уредбом о начину и поступку управљања отпадом од грађења и рушења (“Сл. гласник РС”, бр. 93/2023 и 94/2023- испр.).

7. водни услови:

према Водним условима ЈВП „Србијаводе“, ВПЦ „Морава“ Ниш, бр. 2851/1 од 17.03.2026. године;

8. геотехнички услови изградње:

обавезно израдити Елаборат геотехничких услова изградње планираног објекта, са прецизним закључцима о могућности изградње планираног објекта

9. заштита животне средине:

Према Обавештењу Министарства заштите животне средине Број: 001327627 2026 од 16.03.2026. године, а у складу са чл. 16 Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем (“Службени гласник РС”, бр. 96/23), уз захтев за издавање грађевинске дозволе поднети одлуку надлежног органа за привреду, одрживи развој и заштиту животне средине да није потребна израда студије о процени утицаја на животну средину, односно сагласност на студију о процени утицаја на животну средину, уколико је она потребна, у складу са Законом о процени утицаја на животну средину (“Службени гласник Републике Србије”, број 94/24).

10. Остали услови:

При пројектовању и изградњи предметног објекта поштовати важеће правилнике, прописе и стандарде. Обавезна је примена свих прописа, смерница и стручних искустава за заштиту људи и материјалних добара. Мере заштите предвидети према нормативима и прописима за конкретну област;

11. посебни услови:

Пре почетка радова видно означити подземне инсталације и обавестити надлежне институције о почетку радова.

У току извођења радова и при експлоатацији, водити рачуна о техничким и еколошким условима на суседним парцелама и о безбедности објеката изграђених на њима (при ископу, одводњавању површинске воде, гаражирању возила, изношењу шута, смећа и др). Приликом пројектовања и извођења потребно је планирати и обезбедити простор у зони градње.

УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ

1. саобраћај:

према условима ЈП Дирекција за изградњу града Ниша, број 04-1467-1/26 од 09.03.2026. године;

2. водовод, фекална и кишна канализација:

према условима ЈКП "Naissus" број 5855/1 од 17.03.2026. године;

Стари мост преко реке Нишаве, који је још увек у функцији, али у веома лошем стању предвиђен је за рушење по изградњи новог. Због овога потребно је планирати превезивање-измештање постојећег цевовода пречника DCIØ300мм, LCØ300мм и ЏСØ160мм, који је причвршћен за конструкцију старог моста. Измештање цевовода започети у Ул. Ивана Милутиновића, јужно од локације планиране изградње моста (тачка А на Ситуационом плану измештања цевовода у прилогу овог предмета)— дуж новопроектованих саобраћајница— вешањем за конструкцију новог моста преко Нишаве и Рујничке реке (према условима управљача Србије Вода)— и завршити у Уу. Димитрија Туцовића у Медошевцу, западно од локације планиране изградње моста (тачка Б на Ситуационом плану измештања цевовода у прилогу овог предмета), цевима не мањег пречника од DN300мм.

Такође је потребно предвидети и превезивање водоводне мреже пречника PE110мм у Ул. Ивана Милутиновића на део који се измешта као и превезати кућне прикључке који гравитирају трасом која се измешта.

3. електроинсталације:

према условима "Електродистрибуција Србије" д.о.о. Београд- Огранак "Електродистрибуција Ниш", број 2581200-Д.10.23.-101891/2-2026 од 18.03.2026. године;

Како ће у складу са напред наведеним Условима, извођењем радова бити угрожени надземни 35kV и подземни 10kV и 0,4kV водови, уз захтев за пријаву радова доставити доказ да су регулисани радови на измештању истих.

4. ПТТ услови:

према условима „Телеком Србија“ број Д211-101742/3-2026 од 06.03.2026. године;

5. одржавање чистоће:

према условима ЈКП „Медиана“ Ниш, број 7995/26 од 06.03.2026. године;

6. гасификација:

према условима „Југоросгас“ а.д. број Н/И-116 од 06.03.2026. године;

НАПОМЕНА:

Идејно решење број 251201-47/04-240046 из децембра 2025. године, израђено од стране Бироа за пројектовање и консалтинг „Геопут“ д.о.о. Београд, Ул. Томе Росандића бр. 2 Београд, потписано и оверено од стране главног пројектанта Жике Коцића дипл. инж. грађ., број лиценце 341 И247 23, саставни је део ових локацијских.

На основу ових локацијских услова не може се приступити грађењу објекта, али се може приступити изради пројекта за грађевинску дозволу и поднети захтев за издавање грађевинске дозволе, у складу са чланом 135. Закона о планирању и изградњи (“Службени гласник Републике Србије”, број 72/09, 81/09, 24/11, 121/12, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19- др. Закон, 9/20, 52/21, 62/23 и 91/25).

Пројекат за грађевинску дозволу израдити у складу са овим локацијским условима, прописима и правилима струке, на основу члана 118а. Закона о планирању и изградњи (“Службени гласник Републике Србије”, број 72/2009, 81/2009, 24/2011, 132/2014, 145/2014, 83/18, 31/19, 37/19- др. Закон, 9/20, 52/21, 62/23 и 91/25) и Правилника о садржини, начину и поступку израде и начин вршења контроле техничке документације према класи и намени објекта (“Службени гласник РС”, број 96/23).

Ови локацијски услови важе две године од дана издавања истих или до истека важења грађевинске дозволе издате у складу са овим локацијским условима.

Против ових локацијских услова, може се поднети приговор Градском већу Града Ниша, у року од 3 дана од дана пријема истих. Приговор се предаје преко ове Управе и таксира са 200,00 динара административне таксе, искључиво преко Централног информационог система (ЦИС).

Централном информационом систему се може приступити путем сајтова Агенције за привредне регистре, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, сајта Града Ниша, као и сајта www.gradjevinskedozvole.rs.

Обрадила:

Соња Стипсић, дипл. инж. грађ.

НАЧЕЛНИК УПРАВЕ

Марко Тирић, дипл. правник