



Broj:08-337/24-1112/7

Podgorica, 30. april 2024. godine

**INŽENJERSKA KOMORA CRNE GORE  
STRUKOVNA KOMORA ARHITEKATA**

**Podgorica  
Bul. Džordža Vašingtona 31**

**Predmet: Odgovor na zahtjev za tumačenje Pravilnika o uslovima za izradu tehničke dokumentacije za stambenu zgradu ("Službeni list Cme Gore", br. 66/23, 113/23 i 12/24)**

Poštovani,

Obratili ste se ovom ministarstvu za tumačenje Pravilnika o uslovima za izradu tehničke dokumentacije za stambenu zgradu ("Službeni list Cme Gore", br. 66/23, 113/23 i 12/24), i to:

1. Da li je obavezno projektovanje zajedničkih djelova stambene zgrade (ulaznog prostora, vetrobrana, hola/hodnika, stepeništa i liftova odnosno podiznih platformi) za stambene zgrade ili djelove stambenih zgrada kod kojih je ulaz u zasebne stanove riješen direktno sa zajedničke površine koja je van stambene zgrade - galerije, terase, dvorišta ili drugog zajedničkog prostora?
2. Da li primjenom Pravilnika proizilazi obaveza projektovanja lifta i za objekte npr. P+1 sa dvije stambene jedinice i jednom etažnom, iako je odredbama Pravilnika o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom propisano drugačije rješenje?
3. Ukazali da je primjena odredbe C.3.4. Priloga Pravilnika neprimjenljiva u praksi, a ista se odnosi na obavezu projektovanja otvora za čišćenje dimnjaka na najnižoj etaži stambene zgrade, te da iste ne mogu da se projektuju u stanovima, osim kada stan ima svoj dimnjački kanal, te da ove odredbe ne postoje u Pravilniku o tehničkim zahtjevima za dimnjake u objektu.
4. Ukazali da je odredba B.1.3. Priloga Pravilnika nejasno formulisana a ista se odnosi na obavezu da se „saobraćajni priključak na urbanističkoj parceli projektuje ravno na koti priključenja u dužini od minimum 5,00m", a posebno jer svaka saobraćajnica mora imati svoj pad, shodno propisima koji regulišu projektovanje i izgradnju saobraćajnica, te postavili pitanje da li formulacija "ravna na koti priključenja" podrazumijeva upotrebu padova saobraćajnice sa aspekta preglednosti i bezbjednosti saobraćajnog priključka?

S tim u vezi upućujemo vas na sledeće:

1. Zajednički djelovi stambene zgrade, kao što su ulazni prostor, vjetrobran, hol/hodnik, stepenište i lift odnosno podizna platforma, projektuju se na način da se omogući nesmetan i bezbjedan pristup stambenim jedinicama i drugim djelovima stambene zgrade. Međutim, ukoliko je projektantsko rješenje nekih stambenih jedinica takvo da se pristup tim stambenim jedinicama projektuje na način da se istim pristupa sa zajedničkih otvorenih prostora (galerije, terase, dvorišta i dr.), onda nije potrebno projektovati ulazni prostor, vjetrobran, hol/hodnik, stepenište i lift odnosno podiznu platformu samo za te stambene jedinice. Naime, ulazni prostor, vjetrobran, hol/hodnik, stepenište i lift odnosno podizna platforma su obavezni elementi kada se projektuje

zajednički pristup za više stambenih jedinica ili drugih djelova stambene zgrade. Kada se projektuje nezavisan, odvojen, pristup jednoj stambenoj jedinici ili nekom drugom dijelu stambene zgrade, po prirodi stvari, nema obaveza projektovanja zajedničkih pristupnih elemenata. Nadalje, članom B.1. stav B.1.5 Priloga Pravilnika o uslovima za izradu tehničke dokumentacije za stambenu zgradu, propisana je **obaveza** da se ulaz u poslovne prostore (koji su posebni djelovi stambene zgrade) koji se projektuju u stambenoj zgradi, projektuje odvojeno od ulaza za stanove. Znači, za poslovne prostore i za stambene jedinice koje imaju direktan ulaz sa otvorenih prostora, nije potrebno projektovati elemente u smislu članova B4, B5, B6, B7 i B8 Pravilnika.

2. Članom 71 stav 1 Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata propisano je da se izgradnja stambenih i stambeno-poslovnih objekata vrši na način kojim se licima smanjene pokretljivosti i licima sa invaliditetom obezbjeđuje nesmetan pristup i kretanje **u zajedničkim prostorijama**. Stavom 2 istog člana propisano je da se stambeni i stambeno-poslovni objekti sa deset i više stanova moraju se izgrađivati na način kojim se obezbjeđuje jednostavno prilagođavanje objekta, najmanje jedne stambene jedinice na svakih deset stanova za nesmetan pristup, kretanje, boravak i rad lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom. Nadalje, članom 6 stav 2 Pravilnika o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanjem lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom, propisano je: "Stambeni i stambeno poslovni objekti u smislu ovog pravilnika su objekti sa deset i više stanova namijenjeni za stanovanje i stambene i poslovne svrhe." U Tabeli 2, odredbama odjeljka B.8 Priloga 1 Pravilnika definisana su pravila projektovanja liftova u odnosu na broj etaža i stanara i ista se ne može tumačiti na način da propisuje obavezu projektovanja lifta za objekte sa jednom etažnom, već ista definiše različite tehničke specifikacije liftova koji se ugrađuju u stambenim zgradama različite spratnosti. U konačnom, dozvoljeno je ugraditi lift i u jednoetažnom objektu. Znači, odredbe Pravilnika o uslovima za izradu tehničke dokumentacije za stambenu zgradu ne mogu derogirati odredbe Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata i Pravilnika o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanjem lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom.
3. Prilogom 1 Pravilnika Odredbom člana C.3.4. propisano je da se otvori za čišćenje dimnjaka projektuju na najnižoj etaži stambene zgrade i ne mogu da se projektuju u stanovima, osim u slučaju kada stan ima svoj dimnjački kanal. Predmetna odredba je precizna i nije podložna različitim tumačenjima.
4. Prilogom 1 Pravilnika, odeljkom B. - Uslovi za projektovanje zajedničkih djelova stambene zgrade, odnosno članom B.1. stav B.1.3. i B.1.4. propisano je da se saobraćajni priključak na urbanističkoj parceli projektuje ravno na koti priključenja u dužini od minimum 5,00m, dok je stavom B.1.4. propisano da se u slučaju iz stava B.1.3. u obračun od 5,00m računaju i dimenzije javnih površina do saobraćajnice na koju se urbanistička parcela priključuje.

Ćitirano pravilo projektovanja saobraćajnog priključka ne može se tumačiti odvojeno od posebnih propisa i standarda kojim se definiše projektovanje saobraćajnica i priključaka na saobraćajnice, te se prilikom projektovanja saobraćajnog priključka podrazumijeva projektovanje dozvoljenih i potrebnih padova odnosno nagiba, a najčešće u cilju odvodnjavanja saobraćajnice.

Match case  
 Limit results to per page  
 0 results

184 4. PROJEKTI ELEMENTI SAOBRAĆAONICA PRIMARNE MREŽE

uslove određivanja, što zahteva posebnu proveru uslova obnosa voda i u određenim uslovima, specifičnu raspodelu silnika kroz deonice ili primenu posebnih konstrukivnih rešenja (0. 6.2).

**• Maksimalni podužni nagib** (maks. uz) ima bitnog uticaja na akomodacioni efekat, pre svega kod poverljivih vidova javnog gradskog prevoza (autobus, trolejbus, tramvaj). Stoga je ispravno da se gornja grančna vrednost vezuje za funkcionalni rang saobraćajnice i garovite programsk. i projektno karakteristike kao što su ulosa udelenja linija javnog prevoza, osnovne i računake brzina, saobraćajno opterećenje, terodnevni niv. usluge i sl. Sa tog stanovišta, ceneci u ovom redu, funkcionalni rang saobraćajnice nekadno se mogu usvojiti ograničena prikazani u T. 4-65.

T. 4-65 Maksimalni podužni nagibi (maks. uz) u zavisnosti od ranga saobraćajnice

rang	GA	GM	GS	SA	PU
max. uz (%)	3,0	5,0	6,0	7,0	10,0
minim. vrednost u (%) zahtevno izobustiti	(5,0)	(7,0)	(8,0)	(10,0)	(14,0)

Primena navedenih grančnih vrednosti dolazi u obzir samo na slopodnim deonicama, dok u podružju površinskih raskrsnica sledeće određeno ublaženje podužnog nagiba (0. 4.2.2.3).

4.2.3.2 Vertikalne krivine

Svaki prelom nivoite trase, bez obzira na obliku, podleže zaobrtanju koje se izvodi kvadratnom parabolom  $Y = ax^2 / (2 + R_v)$  kao aproksimacijom kružnog luka poluprečnika  $R_v$ . Izbor ovog parametra vrši se prema konkretnim uslovima obilaznja, a minimalne vrednosti određuje se iz kriterijuma udobnosti i bezbednosti vožnje.

**• Minimalni radijus** (min  $R_{v,izv}$ ) konkavnog preloma nivoite, budući da se radi o saobraćajnicama sa javnim osvetljenjem, određuje se na osnovu voino - dinamičkog kriterijuma. Po ovom kriterijumu izostavlja se zahtev da centrirugalno ubrzanje u vertikalnoj krivini na prede normiranu vrednost  $a_{v,0.5} = 0,5 [m/s^2]$ , odakle sledi min  $R_{v,izv} = V^2 / 6,5 [m]$ .

T. 4-66 Minimalne vrednosti poluprečnika konkavnog zaobrtanja (min  $R_{v,izv}$ )

$V_v$ [km/h]	40	50	60	70	80	90	100	110	120
min $R_v$ [m]	250	400	600	800	1000	1300	1600	1900	2300

**• Minimalni osuorećnik** (min  $R_{v,os}$ ) konkavno zaobrtanja određuje se iz

S poštovanjem,

**MINISTAR**  
**Janko Odović**