РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ОПШТИНА ЛАЈКОВАЦ
ОПШТИНСКА УПРАВА
Одељење за комунално-стамбене,
грађевинске и урбанистичке послове
Број: ROP-LAJ-20270-LOC-2/2026
Датум: 08.10.2026. године
Л А Ј К О В А Ц
Тел: 014/3433-109

Одељење за комунално-стамбене, грађевинске и урбанистичке послове, Општинске управе општине Лајковац, поступајући по захтеву Општинске управе Општине Лајковац, ул. Омладински трг бр. 1 Лајковац, ПИБ: 101343119, Матични број: 07353154, за издавање локацијских услова за изградњу саобраћајног прикључка стамбено-пословног објекта на кп. бр 440/1 КО Лајковац на државни пут IБ реда бр. 27 - деоница бр 02719 од чвора 2717 Лајковац (улаз) км 100+169 до чвора 2718 Лајковац (км 101+825), која се поклапа са улицом Војводе Мишића на кп 851/1 КО Лајковац, а на путној стационажи км 101+212.20 са леве стране на к.п. бр. 440/1 КО Лајковац и део 441 КО Лајковац, на основу члана 53а, 55, 56 и 57. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11,121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19,37/19 - др. закон, 9/20, 52/21, 62/23, 91/25 и 80/26), члана 12. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 96/2023 и 33/2026), Уредбе о локацијским условима (“Сл. гласник РС”, бр. 87/2023) и Плана Измене и допуне Плана генералне регулације за насељено место Лајковац („Службени гласник општине Лајковац“, бр. 5/15, 14/18 и 2/25) и потврђеног Урбанистичког пројекта, број потврде 351-10/2026 од 11.06.2026. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

за изградњу саобраћајног прикључка стамбено-пословног објекта на кп. бр 440/1 КО Лајковац на државни пут IБ реда бр. 27 - деоница бр 02719 од чвора 2717 Лајковац (улаз) км 100+169 до чвора 2718 Лајковац (км 101+825), која се поклапа са улицом Војводе Мишића на кп 851/1 КО Лајковац, а на путној стационажи км 101+212.20 са леве стране на к.п. бр. 440/1 КО Лајковац и део 441 КО Лајковац, општина Лајковац, категорије Г, класификациони број 211201 (95%), 211202 (5%), Тип објекта - саобраћајница, Ширина коловоза саобраћајног прикључка 3,5 – 5,5m.

ПРАВНИ И ПЛАНСКИ ОСНОВ

Правни основ

Локацијски услови се издају на основу:

- члана 53а, 55, 56 и 57. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11,121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19,37/19 - др. закон, 9/20, 52/21, 62/23, 91/25 и 80/26);

- члана 12. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 96/2023 и 33/2026);
- Уредбе о локацијским условима (“Сл. гласник РС”, бр.87/2023).

Плански основ

Локацијски услови се издају на основу:

Плана генералне регулације за насељено место Лајковац („Службени гласник општине Лајковац“, број 5/2015, 14/2018 и 2/2025);

Потврђеног Урбанистичког пројекта, број потврде 351-10/2026 од 11.06.2026. године.

ПОДАЦИ О ЛОКАЦИЈИ

Предметне катастарске парцеле број 440/1 и 441 КО Лајковац налазе се у границама Плана Измене и допуне Плана генералне регулације за насељено место Лајковац („Службени гласник општине Лајковац“, бр. 5/15, 14/18 и 2/25) и потврђеног Урбанистичког пројекта, број потврде 351-10/2026 од 11.06.2026. године. Предмет овог пројекта је изградња саобраћајног прикључка стамбено - пословног објекта на кп. Бр. 440/1 КО Лајковац на државни пут ІБ реда бр. 27, која се поклапа са улицом Војводе Мишића на кп. бр. 851/1 КО Лајковац.

ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

УРБАНИСТИЧКИ УСЛОВИ

Извод из плана Измене и допуне Плана генералне регулације за насељено место Лајковац („Службени гласник општине Лајковац“, бр. 5/15, 14/18 и 2/25),

ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА

Улична мрежа

Стихијска и непланирана градња у појединим деловима Плана узроковала је изградњу саобраћајница неповољних попречних профила. Из ових разлога, као примарни задатак издваја се реконструкција и санација постојеће уличне мреже у циљу спречавања њене даље деградације, као и трасирање нових саобраћајница уз максимално поштовање постојеће парцелације и регулације.

Предложено решење уличне мреже засновано је на допуњеној и реорганизованој постојећој уличној мрежи, при чему се водило рачуна о постављеним циљевима развоја саобраћајног система, као и о планираној организацији становања и просторном размештају осталих активности.

На подручју Плана генералне регулације дефинисане су следеће категорије уличне мреже:

- градске магистрале
- примарне саобраћајнице
- секундарне саобраћајнице
- приступне саобраћајнице

Приоритетне активности је потребно усмерити на ревитализацију и реконструкцију постојеће мреже саобраћајница, по питању обезбеђивање стандардних попречних профила саобраћајница и проширење делова улица који представљају уска грла, обнове или изградње савременог коловоза, решавање одводњавања, обнову сигнализације и сл. Приоритете у реконструкцији је потребно дефинисати и анализирати кроз израду Плана реконструкције путне мреже, у коме ће се дефинисати дугорочни развој и динамика одржавања, уз израду базе података путне мреже за територију Лајковца.

Постојећа мрежа саобраћајница ће бити допуњена новим трасама, који ће пратити планирани развој насеља са становишта формирања нових стамбених и привредних зона. Трасе нових саобраћајница је потребно резервисати, тј. „чувати“ од узурпације, поготово од бесправне градње, пре свега израдом планских докумената или откупом земљишта. Планира се проширење коридора појединих деоница примарне путне мреже, у циљу обезбеђивања пуног попречног профила на местима где то не захтева велике захвате по питању рушења објеката.

Развој уличне мреже се заснива на принципима завршетка започетих уличних праваца, интегрисања уличне мреже, тј. смањења броја „слепих“ улица и формирања нове мреже у планираним стамбеним и привредним зонама.

Категорији градских магистрала по функцији у мрежи припадају саобраћајнице које се налазе у склопу државних путева који се налази на подручју које је обухваћено Планом као што је „обилазница“ односно део државног пута IБ реда бр. 27 (гранични прелаз са БиХ (гранични прелаз Трбушина) - Лозница – Осечина – Ваљево – Лајковац – Ћелије – Лазаревац – Аранђеловац – Крчевац – Топола – Рача - Свилајнац), део државног пута IIА реда бр.145 (Стублине-Бргуле-Лајковац) и део државног пута IIБ реда бр. 361 (Лајковац – Боговађа – Љиг – Горњи Милановац)

Примарне градске саобраћајнице имају функцију да повежу шира градска подручја као и да остваре везу ужег градског подручја са улазно-излазним правцима, односно градским магистралама. Саобраћајни токови на овим саобраћајницама су сразмерно великог интензитета. Примарну мрежу саобраћајница чине главне градске лонгитудиналне и трансверзале, као и делови општинских путева ОП-3, ОП-4, ОП-15, ОП-18.

У циљу повећања безбедности одвијања саобраћаја на примарним саобраћајницама, као и на градским магистралама у делу насеља, предлажу се и следеће мере:

- обезбеђивање стандардних попречних профила саобраћајница и проширење делова улица који представљају уска грла, ако је неопходно и рушењем објеката;
- улагање у обнову и изградњу квалитетне јавне расвете саобраћајница, нарочито у зонама раскрсница и пешачких прелаза;
- ограничење брзине кретања моторних возила у централној градској зони на 40 km/h, а у зонама са интензивним пешачким саобраћајем на 30 km/h (школа, пијаца, Дом здравља и сл.); и
- стриктно поштовање постављене саобраћајне сигнализације, нарочито по питању паркирања у централној градској зони, што би у многоме смањило загушење мреже.

Мрежа секундарних саобраћајница формирана је тако што је постојећа мрежа стамбених улица допуњена новим деоницама узимајући у обзир постојећу парцелацију, планиране стамбене зоне и остале садржаје, као и потребу да се функционалније повежу одређене насељске целине. Интервенције на секундарним саобраћајницама односе се углавном на реконструкцију коловозног застора и проширењу попречног профила, који је у већини случајева неповољан и непотпун, имајући у виду одсуство тротоара на великом делу саобраћајница нижег реда.

Остале саобраћајнице припадају категорији приступних – стамбених улица. Саобраћајни токови на овој мрежи саобраћајница су по карактеру изворно – циљни и малог су интезитета.

На простору Измена плана бр. 1. планирана је улица - интегрисана са централним тргом. Интегрисана улица (стамбена)- треба да је обликована као комплексни вишенаменски простор. Форма и опрема ових простора намеће одређени режим колског саобраћаја, ограничавајући брзину кретања возила на 10km/h доприносећи приступачности, проточности и препознатљивости поменутих простора. Концепт стамбене улице као "градског дворишта" остварује потенцијал за санирање конфликтних интереса возача и пешака примарно кроз успоравање кретања возила. То се постиже уређењем и применом различитих техничких решења: скраћивањем дубинске визуре, постављањем физичких и визуелних баријера, непостојањем ивичњака, другачијим поплочавањем, одговарајућим саобраћајним знацима и везивањем улице за класичну уличну мрежу преко тротоара и закошеног ивичњака.

Јавни путеви

Путну мрежу чини систем објеката са различитим функцијама за кретање и мировање учесника у саобраћају. Поред тога, у појасу регулације јавног пута се постављају водови подземне и надземне инфраструктуре и обезбеђују површине за озелењавање.

У коридорима саобраћајница, правила и услови изградње се дефинишу у зависности од функционалног ранга јавног пута и просторних могућности.

На основу Закона о јавним путевима (Сл. гласник РС, бр. 101/05 и 123/07) мрежу путева неког простора чине јавни и некатегорисани путеви (административна категоризација).

Сви путеви утврђени Планом генералне регулације су јавни путеви и морају се пројектовати по прописима, нормативима и стандардима за јавне путеве. Процедуре израде и усвајања пројеката, као и само грађење саобраћајне инфраструктуре, мора се спроводити у свему према важећој законској регулативи. Процедуре и активности на пројектовању и грађењу саобраћајне инфраструктуре, инсталација техничке инфраструктуре и регулација водотока, морају се обједињавати.

Ширина појаса регулације и ширина заштитног појаса пута

Појас регулације је простор дефинисан границом грађења јавног пута, унутар кога се изводе грађевински захвати приликом изградње, реконструкције или одржавања јавног пута. Просторним планом утврђује се оријентациона ширина појаса регулације за:

- државни пут I реда ширине око 25 m;
- државни пут II реда ширине око 20 m; и
- општински пут ширине око 10 m.

На основу важећег закона о јавним путевима (члана 29. и 30.) за трасе постојећих и планираних јавних путева, утврђени су:

- заштитни појас пута - простор обострано од ивице земљишног појаса пута ширине 20 m за државни пут I реда (за аутопут 40 m), 10 m за државни пут II реда, 5 m за општински пут; и
- појас контролисане изградње - пружа се од границе ужег - непосредног заштитног појаса у ширини од 40 m за аутопут, 20 m за остале државне путеве I реда, 10 m за

државни пут II реда и 5 m за јавни општински пут.

У заштитном појасу јавног пута, забрањена је изградња грађевинских или других објеката, као и постављање постројења, уређаја и инсталација, осим изградње саобраћајних површина пратећих садржаја јавног пута, као и постројења, уређаја и инсталација који служе потребама јавног пута и саобраћаја на јавном путу. У овом заштитном појасу је дозвољена изградња, односно постављање водовода, канализације, топловода, железничке пруге и сл., као и постављање телекомуникационих и електро водова, инсталација, постројења и сл., по претходно прибављеној сагласности управљача јавног пута која садржи саобраћајно-техничке услове.

У појасу контролисане изградње забрањено је отварање рудника, каменолома и депонија отпада и смећа.

Правила грађења појаса регулације јавних путева

Јавни путеви се морају градити тако да имају најмање две саобраћајне и две ивичне траке или ивичњаке у равни коловоза, а улица тротоар и уместо ивичних трака - ивичњаке. Ширина и број коловозних трака дефинисане су категоријом пута.

Кроз пројекте путних објеката (мостови, надвожњаци, подвожњаци, вијадукти, тунели, пропусти, итд.), обавезно је предвидети и екодукте, зависно од теренских услова, надземне или подземне прелазе, односно пролазе, како би се избегло стварање еколошких баријера.

Ширина коловоза на државним путевима I реда ван насеља је минимално 7,70 m (укључујући ивичне траке од 2 x 0,35 m), односно 7,00 m са издигнутим или упуштеним ивичњацима.

Ширина коловоза на планираним државним путевима II реда је минимално 7,10 m (укључујући ивичне траке од 2 x 0,30 m), односно 6,50 m са издигнутим ивичњацима.

На државним путевима који пролазе кроз насељена места обавезна је изградња обострaних тротоара минималне ширине 1,5 m.

Минимална ширина коловоза општинских јавних путева је 5,90 m (возне траке 2 x 2,75 m и ивичне траке 2 x 0,20 m).

Приликом реконструкције државног пута, потребно је смањити број раскрсница или прикључака општинских или некатегорисаних путева на државни пут, на најмањи могући број, а у циљу повећања капацитета и повећања нивоа безбедности саобраћаја на државном путу.

Саобраћајни прикључци на државни пут утврђују се на основу услова и сагласности управљача државним путевима.

У заштитном појасу са директним приступом на државни пут, дозвољено је градити станице за снабдевање моторних возила горивом, аутосервисе, објекте за привремени смештај онеспособљених возила, аутобазе за пружање помоћи и информација учесницима у саобраћају, а све то на основу планског документа за наведене типове објеката.

Прикључивање прилазног на јавни пут врши се првенствено његовим повезивањем са другим прилазним или некатегорисаним путем који је већ прикључен на јавни пут, а на подручјима на којима ово није могуће прикључивање прилазног пута врши се непосредно на јавни пут и то првенствено на пут нижег реда.

Земљани појас предвидети минимум 1m од крајње тачке попречног профила новопланиране раскрснице плус 3m планирати простор за постојаће и планиране инсталације, укупно 4 m обострано.

Повезивање постојећих и нових садржаја планирати искључиво на прикључцима који ће се потврдити планским решењем.

На државним путевима ограничити прикључке са левим скретањима (само типа улив-излив).

Геометрија саобраћајних прикључака, уливно - изливних трака, тачно утврђене стационаже, прецизно ће се утврдити приликом израде саобраћајно-техничких услова.

За саобраћајни прикључак комерцијалних објеката (бензинске станице, пословног комплекса, итд.) на државне путеве ван насеља предвидети траке за успорење/убрзање. Повезивање појединачних локација (стамбени, стамбено-пословни објекти и др.) на државне путеве условљава се изградњом паралелног сервисног пута који ће повезивати локације дуж путног правца. Уколико се сервисни пут предвиђа у залеђу локација, прикључење на државни пут предвидети на довољно великом растојању да се не омета одвијање саобраћаја на истом.

Земљани пут који се укршта или прикључује на јавни пут, мора се изградити са тврдом подлогом или са истим коловозним застором као и јавни пут са којим се укршта, односно на који се прикључује, у ширини од најмање 5 m и у дужини од најмање 40 m за ДП I реда, 20 m за ДП II реда и 10 m за општински пут, рачунајући од ивице коловоза јавног пута.

Ради заштите путева од спирања и одроњавања, потребно је, ако природа земљишта допушта, да косине усека, засека и насипа, као и друге косине у путном земљишту буду озелењене травом, шибљем и другим растињем које не угрожава прегледност пута.

Ограде, дрвеће и засади поред путева подижу се тако да не ометају прегледност пута и не угрожавају безбедност саобраћаја. Ограде, дрвеће и засади поред путева се морају уклонити уколико се, приликом реконструкције или рехабилитације пута, дође до закључка да негативно утичу на прегледност пута и безбедност саобраћаја.

Објекти предвиђени за изградњу не смеју бити на удаљености мањој од 10 m поред државног пута II реда, рачунајући од спољне ивице земљишног појаса (регулационе линије, односно путне парцеле).

Дуж свих јавних путева потребно је обезбедити инфраструктуру за прикупљање и контролисано одвођење атмосферских вода, са уграђеним сепараторима нафтних деривата на државним путевима који залазе у заштитне зоне водоизворишта.

Делови примарне путне мреже који су истовремено и улице у насељу, могу се на захтев надлежног органа Општине, разрадом кроз одговарајућу урбанистичку и техничку документацију, изградити као улица са елементима који одговарају потребама насеља (ширим коловозом, тротоарима и сл.) као и са путним објектима који одговарају потребама насеља.

Уколико постоји могућност потребно је предвидети шири регулациони појас саобраћајница, како би се обезбедиле ивичне разделне траке са зеленилом, бициклистичке стазе и сл. Уколико то није могуће, бициклистичке стазе се могу водити у јединственом попречном профилу са саобраћајницом нижег ранга од аутопута.

Код интервенција које имају за циљ проширење саобраћајница неопходна је израда урбанистичког плана. Реконструкција делова путне мреже мора обухватити све елементе попречног профила.

Улична мрежа

Основне услове за изградњу саобраћајне инфраструктуре у насељу представља израда Главних пројеката за све саобраћајне капацитете уз поштовање законске регулативе (Закон о јавним путевима, Закона о безбедности саобраћаја на путевима, Правилник о основним условима које јавни путеви и њихови елементи морају да испуњавају са гледишта безбедности саобраћаја), као и Техничких прописа и стандарда из области путног инжењерства за садржаје који су обухваћени пројектима. Да би се задовољили захтеви са аспекта организације и безбедности саобраћаја у насељу, у планском периоду насељску мрежу треба пројектовати придржавајући се следећих препорука:

- попречни профили постојеће примарне мреже саобраћајница остају као у постојећем стању, са обавезном рехабилитацијом коловозног застора на местима где је то потребно;
- у постојећим, изграђеним насељима, регулација улица остаје непромењена, осим ако постоји потреба за њеном изменом, односно побољшањем саобраћајног решења, нивелације, употпуњавања попречног профила, формирањем нове јавне површине и сл.;
- примарне саобраћајнице пројектовати са минималном ширином коловоза од 6,0 m, са носивошћу коловоза за средњи саобраћај са једностраним нагибом (уколико није другачије одређено техничком документацијом) и са припадајућим елементима за рачунску брзину од 50 km/h;
- остале саобраћајнице пројектовати са ширином коловоза минимум 5,50 m за двосмерни саобраћај или са 3,5 m (изузетно 3,0 m) за једносмерни саобраћај, са обезбеђивањем мимоилазница на сваких 100 m и са носивошћу за лаки саобраћај и једностраним нагибом и са свим пратећим елементима;
- шире регулационе мере ових саобраћајница треба да омогуће организовање паркинг површина изван коловоза и формирање једностраних или обостраних површина заштитног зеленила;
- прилазе парцелама са коловоза градити од бетона ширине минимално 3,0 m и радијуса 5,0 m са зацевљеном атмосферском канализацијом;
- примењивати унутрашње радијусе кривина мин. 5,0 m, односно мин. 7,0 m тамо где се обезбеђује проточност саобраћаја због противпожарних услова;
- коловозну конструкцију дефинисати сходно рангу саобраћајнице, меродавном оптерећењу и структури возила, у функцији садржаја попречног профила, подужних и попречних нагиба, као и начина одводњавања застора;
- укрштања саобраћајница остварити у нивоу са семафорском или уређеном вертикалном и хоризонталном сигнализацијом;
- одводњавање решавати гравитационим отицањем површинских вода (подужним и попречним падом) у систему затворене канализације;
- ограде, дрвеће и засаде поред јавних путева подизати тако да не ометају прегледност јавног пута и не угрожавају безбедност одвијања саобраћаја; и
- за паркирање возила за сопствене потребе у оквиру грађевинске парцеле мора се обезбедити паркинг простор.

УРБАНИСТЧКЕ МЕРЕ ЗАШТИТЕ

Урбанистичке мере за заштиту од земљотреса

Ризик од повредљивости при сеизмичким разарањима може се смањити примењујући одређене принципе планирања, организације и уређења простора.

Превентивне мере заштите у смислу сеизмичности подразумевају:

- поштовање степена сеизмичности од око 8º MCS приликом пројектовања, извођења или реконструкције објеката, или оног степена сеизмичности за који се посебним сеизмичким истраживањима утврди да је меродаван за планско подручје;
- поштовање регулације саобраћајница и међусобне удаљености објеката;
- обезбеђење оних грађевина чија је функција нарочито важна у периоду после евентуалне катастрофе.

Препоручује се да се код пројектовања и изградње свих категорија објеката високоградње стриктно треба придржавати одредби „Правилника о техничким нормативима за изградњу објеката високоградње у сеизмичким подручјима („Сл. лист СФРЈ“, бр. 31/81, 49/82, 29/83, 21/88 и 52/90). Поред тога, на свим теренима са смањеном стабилношћу обавезно се спроводе посебна инжењерско - геолошка, сеизмичка и геофизичка испитивања терена на којима ће се градити поједини објекти.

УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРИКЉУЧЕЊЕ НА КОМУНАЛНУ, САОБРАЋАЈНУ И ДРУГУ ИНФРАСТРУКТУРУ

1. Услови за пројектовање „Путеви Србије“ д.о.о. Београд, број ROP-LAJ-20270-LOC-2-НРАР-1/2026 од 21.09.2026. године.

Техничка документација:

Идејно решење урадио је „PINS Inženjering“ д.о.о. Нови Сад, улица Мајевичка 5, главни пројектант је Никола Маринковић, дипл. инж. грађ. (Лиценца број 315 0579 16), одговорни пројектант пројекта саобраћајнице је Никола Маринковић, дипл. инж. грађ. (Лиценца број 315 0579 16). Идејно решење и услови ималаца јавних овлашћења чине саставни део локацијских услова.

Одговорни пројектант је дужан да уради Пројекат за грађевинску дозволу у складу са правилима грађења и свим осталим деловима садржаним у локацијским условима.

На основу урбанистичких услова датих у локацијским условима, инвеститор може приступити изради Пројекта за грађевинску дозволу у складу са чланом 118а. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11,121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19,37/19 - др. закон, 9/20, 52/21, 62/23, 91/25 и 80/26), и Правилником о садржини, начину и поступку израде и начину вршења контроле техничке документације према класи и намени објеката („Сл. гласник РС“, број: 96/2023).

Локацијски услови важе две године од дана издавања или до истека важења грађевинске дозволе издате у складу са тим условима, за катастарску парцелу за коју је поднет захтев. На основу ових локацијских услова не може се приступити изградњи објекта.

Издати локацијски услови представљају основ за подношење захтева за издавање грађевинске дозволе у складу са чланом 135. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11,121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19,37/19 - др. закон, 9/20, 52/21, 62/23, 91/25 и 80/26).

Поступак за издавање решења о грађевинској дозволи покреће се подношењем захтева надлежном органу кроз ЦИС. Решење о грађевинској дозволи издаје се на основу важећих локацијских услова и уз захтев се прилаже документација прописана чланом 16. Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“, број 96/2023 и 33/2026).

Стварни трошкови издавања локацијских услова:

1. Трошкови за ЦЕОП износ од 2.500,00 динара.

ПОУКА О ПРАВНОМ ЛЕКУ:

На издате Локацијске услове може се поднети приговор Општинском већу у року од три дана од дана достављања локацијских услова.

Локацијске услове доставити:

- Подносиоцу захтева
- Грађевинском инспектору
- А р х и в и

РУКОВОДИЛАЦ ОДЕЉЕЊА

ЗА КОМУНАЛНО-СТАМБЕНЕ,
ГРАЂЕВИНСКЕ И УРБАНИСТИЧКЕ
ПОСЛОВЕ

Предраг Мирковић, дипл. инж. саобраћаја