

Република Србија
ГРАД БЕОГРАД
Градска управа града Београда
Секретаријат за јавни превоз
Ул. 27. марта бр. 43-45
11000 Београд
XXXIV-03 Бр. 346.9- 35/2026
03.03.2026. године
ROP-MSGI-1678-LOCH-2/2026



МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ
УЛ. Немањина 22-26
11000 Београд

Поштовани,

На основу захтева Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу Београда, Његошева 84, Београд, за издавање саобраћајно-техничких услова у циљу израде локацијских услова који се односе на функционисање јавног превоза, за изградњу дела саобраћајнице Пут за аеродром, дела Нове 5 и дела Нове 8 са припадајућим раскрсницама и припадајућом инфраструктуром, Секретаријат за јавни превоз доставља следеће саобраћајно-техничке услове:

1. Секретаријат за јавни превоз планира да задржи трасе постојећих аутобуских линија јавног превоза и да уведе нове трасе линија јавног линијског превоза (у даљем тексту ЈЛП) саобраћајницама у оба смера:

- Постојећом трасом Мотопут М11 – Пут за Аеродром (Мотопут М12) – Интерна саобраћајница ПТ1 - (горњи ниво) поред Терминала 1 - Интерна саобраћајница ПТ1 - (горњи ниво) поред Терминала 2 - АЕРОДРОМ "НИКОЛА ТЕСЛА"(поласци) - Интерна саобраћајница ПТ1 кружно око паркинга П1, П2 и П3 - Интерна саобраћајница ПТ2 (горњи ниво) крајна десна трака - АЕРОДРОМ " НИКОЛА ТЕСЛА"(доласци) - аутобуске линије 600, 607 и А1 у смеру ка Аеродрому;
- Постојећом трасом од АЕРОДРОМА "НИКОЛА ТЕСЛА" доласци - Интерна саобраћајница ПТ2 (доњи ниво) - саобраћајница ПТ1 кружно око паркинга П1, П2 и П3 - Пут за Аеродром - аутобуске линије 600, 607 и А1 у смеру ка Мотопуту;
- Постојећом трасом Мотопут М11 – Пут за Аеродром (Мотопут М12) – Пут за Аеродром - Војвођанска у оба смера аутобуска линија 860И;
- Постојећом трасом улица ВОЈВОЂАНСКА – ПУТ ЗА АЕРОДРОМ БЕОГРАД - Интерна саобраћајница ПТ1 - (горњи ниво) поред Терминала 1 - Интерна саобраћајница ПТ1 - (горњи ниво) поред Терминала 2 - АЕРОДРОМ "НИКОЛА ТЕСЛА"(поласци) - Интерна саобраћајница ПТ1 кружно око паркинга П1, П2 и П3 - Интерна саобраћајница ПТ2 (доњи ниво) крајна десна трака - АЕРОДРОМ " НИКОЛА ТЕСЛА" - аутобуска линија 72 у смеру ка Аеродрому;
- Постојећом трасом АЕРОДРОМ НИКОЛА ТЕСЛА (ДОЛАСЦИ) - Интерна саобраћајница ПТ2 (доњи ниво) - Интерна саобраћајница ПТ1 кружно око паркинга П1, П2 И П3 - ПРИЛАЗНИ ПУТ ЗА АЕРОДРОМ БЕОГРАД - ВОЈВОЂАНСКА - аутобуска линија 72 у смеру ка Зеленом венцу;
- Дуж Војвођанске улице у оба смера аутобуске линије 601, 603, 604, 605, 610, 860И;

Наведене трасе линија ЈЛП биће прилагођене новој саобраћајној мрежи. Секретаријат за јавни превоз планира да задржи трасе постојећим аутобуских линија јавног превоза и да уведе нове трасе линија јавног линијског превоза (у даљем тексту ЈЛП) ПЛАНИРАНИМ саобраћајницама у оба смера:

- трасом МОТОПУТА М11 – ПУТ ЗА АЕРОДРОМ (МОТОПУТ М12) – КРУЖНА РАСКРСНИЦА бр. 1 – НОВА 5 (МОТОПУТ М12) - ИНТЕРНА САОБРАЋАЈНИЦА ПТ1 - (горњи ниво) поред Терминала 1 и Терминала 2 АЕРОДРОМА "НИКОЛА ТЕСЛА" (поласци и доласци на доњем нивоу) – траса линија 600, 607, А1 у смеру ка Аеродрому;
- АЕРОДРОМ "НИКОЛА ТЕСЛА" (доласци на доњем нивоу) - ИНТЕРНА САОБРАЋАЈНИЦА ПТ2 (доњи ниво) - САОБРАЋАЈНИЦА ПТ1 кружно око паркинга П1, П2 и П3 - НОВА 5 (МОТОПУТ М12) – КРУЖНА РАСКРСНИЦА бр. 1 - ПУТ ЗА АЕРОДРОМ (МОТОПУТ М12) – МОТОПУТ М11 - траса линија 600, 607, А1 у смеру ка Мотопуту М11;

- трасом МОТОПУТ М11 – ПУТ ЗА АЕРОДРОМ (МОТОПУТ М12) - КРУЖНА РАСКРСНИЦА бр. 1 – ПУТ ЗА МУЗЕЈ – НОВА 8 - ПЛАНИРАНА ТРАСА ПУТА ЗА АЕРОДРОМ – ВОЈВОЂАНСКА – правац ка Сурчину - у оба смера аутобуска линија 860И;
- траса улица ВОЈВОЂАНСКА (из правца Ледина) – ПЛАНИРАНА ТРАСА ПУТА ЗА АЕРОДРОМ - НОВА 8 - ИНТЕРНА САОБРАЋАЈНИЦА ПТ1 - (ГОРЊИ НИВО) ПОРЕД ТЕРМИНАЛА 1 и ТЕРМИНАЛА 2 - АЕРОДРОМА НИКОЛА ТЕСЛА (ПОЛАСЦИ и ДОЛАСЦИ на доњем нивоу) - аутобуска линија 72 у смеру ка Аеродрому;
- АЕРОДРОМ НИКОЛА ТЕСЛА (ДОЛАСЦИ на доњем нивоу) - ИНТЕРНА САОБРАЋАЈНИЦА ПТ2 (ДОЊИ НИВО) - ИНТЕРНА САОБРАЋАЈНИЦА ПТ1 КРУЖНО ОКО ПАРКИНГА П1, П2 и П3 – НОВА 8 - ПЛАНИРАНА ТРАСА ПУТА ЗА АЕРОДРОМ - ВОЈВОЂАНСКА (правац ка Лединама) - аутобуска линија 72 у смеру ка Зеленом венцу;
- Дуж улице ВОЈВОЂАНСКА - у оба смера аутобуске линије 601, 603, 604, 605, 610, 860И;

2. Секретаријат за јавни превоз оставља могућност реорганизације мреже линија ЈЛП-а у предметном простору у складу са развојем саобраћајног система, изградњом железничке пруге Земун поље – Национални стадион, повећањем и променом превозних капацитета на постојећим линијама, успостављањем нових и реорганизацијом мреже постојећих линија;

3. Задржавају се стечене урбанистичке обавезе из „ПДР ЗА КОМПЛЕКС АЕРОДРОМА „НИКОЛА ТЕСЛА БЕОГРАД“, ГРАДСКЕ ОПШТИНЕ СУРЧИН, НОВИ БЕОГРАД И ЗЕМУН, СЛУЖБЕНИ ЛИСТ ГРАДА БЕОГРАДА 36/20“ и „ПЛАНА ГЕНЕРАЛНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ШИНСКИХ СИСТЕМА У БЕОГРАДУ СА ЕЛЕМЕНТИМА ДЕТАЉНЕ РАЗРАДЕ, Службени лист града Београда 102/21, 6/23, 105/23, 11/24, 144/24, 104/25“, „Плана генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе – Град Београд (целине I-XIX), Службени лист града Београда бр. 20/16, 97/16, 69/17, 72/21, 27/22, 45/23, 66/23, 91/23“

4. Пројектовати на раскрсницама нову саобраћајну сигнализацију, позиције пешачких прелаза у складу са позицијама стајалишта ЈЛП-а, у циљу адекватног функционисања јавног превоза у предметном подручју. Стајалишне платое пројектовати на удаљености од минимум 10.0 m од пешачког прелаза.

5. Предметни пројекат регулационо и нивелационо уклопити у у постојећу регулацију улице Пут за Аеродром (Мотопут М12) на стационажи 1+550.00 км, постојећу регулацију улице Пут за музеј на стационажи 0+120.00 км и постојећу регулацију улице Нова 5 (Мотопут М12) на стационажи 0+460.00 км.

6. Раскрсницу Пута за Аеродром и Војвођанска у ширем обухвату планирати кроз посебну техничку документацију како би се обезбедило адекватно уклапање на постојећу регулацију улице Војвођанске.

7. При пројектовању јавних саобраћајних површина у оквиру предметног пројекта и уклапању у околну уличну мрежу поштовати стечене урбанистичке услове околног ткива.

8. Предметни Пројекат ускладити са „Пројектом за изградњу пруге Земунско поље – Аеродром Никола Тесла – Национални стадион - река Сава, Фаза 1, Деоница Земунско поље – Национални стадион“.

9. Предметни Пројекат ускладити са планираним прикључком комерцијалног садржаја на Мотопут М12 према „Пројекту за изградњу пословно-комерцијалног комплекса: управне зграде компаније „AIR SERBIA A.D“, хотела и пословног објекта са пратећим помоћним и техничким објектима на кп 3684/3, 3685/1 и 3734/15 КО Сурчин.

10. Планиране колске приступе на јавну мрежу саобраћајница у складу са издатим грађевинским дозволама за појединачне грађевинске парцеле, регулационо, нивелационо и конструкционо уклопити у планирану регулацију и нивелацију саобраћајница којима саобраћају возила ЈЛП-а тако да регулација и нивелација у наведеним саобраћајницама буде усклађена према техничким карактеристикама меродавних возила и возила јавног линијског превоза.

11. Геометријске елементе радијуса колских приступа и прикључака интерних саобраћајница пројектовати према техничким карактеристикама меродавних возила на начин да се омогући прописно и безбедно скретање меродавног возила, тако да приликом уласка истих не ометају кретање возила јавног превоза, заустављање возила на стајалишту ЈЛП, не прелазе у суседну саобраћајну траку и не угрожавају функционисање јавног превоза у улицама којима саобраћају возила ЈЛП-а.

12. Колске приступе парцелама и прикључке приступних путева не планирати у зони планиране кружне раскрснице бр. 1. Колске приступе није могуће планирати на удаљености мањој од 20.0 m од почетка стајалишта у смеру кретања возила. Колске приступе планирати са секундарне саобраћајне мреже или из интерних саобраћајница. Колске приступе и прикључке интерних саобраћајница на Пут за Аеродром (раскрснице бр. 4 и бр. 6) планирати типа улив-излив. Геометријске елементе радијуса прикључака интерних саобраћајница на саобраћајницу којом се крећу возила ЈЛП-а, предвидети за прописно и безбедно скретање меродавног возила ка примарној уличној мрежи тако да приликом скретања истих не угрожавају функционисање јавног превоза. У зони прикључка приступног пута и колског приступа на саобраћајницу којом се крећу возила ЈЛП-а обезбедити зоне захтеване прегледности у складу са категоријом јавног пута.

13. Колске приступе постојећим и планираним објектима као и паркинг просторима не планирати преко позиција стајалишних платоа. Према "Плану генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе – град Београд, целине I-XIX („Службени лист Града Београда“, бр. бр. 20/16,

97/16, 69/17, 97/17, 71/21, 27/22, 45/23, 66/23, 91/23) преко стајалишних платоа није могуће планирати колске прилазе и прилазе паркинг просторима.

14. Саобраћајнице пројектовати према саобраћајно-техничким карактеристикама меродавних возила ЈЛП-а (соло дужине 12.20 m, ширине 2.55 m, зглобних аутобуса BMC PROCITY дужине 18.124 m, ширине 2.55 m и зглобних аутобуса ОТОКАР дужине 18.750 m, ширине 2.55 m).

15. Регулациони попречни и подужни профил саобраћајница којима је планирано вођење траса линија ЈЛП треба да садржи у ситуационом и нивелационом смислу све потребне габарите и елементе за вођење траса аутобуског подсистема ЈЛП-а.

16. Коловозну конструкцију пројектовати за тешка теретна возила и возила јавног линијског превоза.

17. Обезбедити ширину крајње десне саобраћајне траке за кретање возила ЈЛП-а од 3.5 m по смеру дуж коловоза саобраћајница којима је планирано да саобраћају возила ЈЛП (Пут за Аеродром, Нова 8, Пут за музеј, Мотопут М12) и ширину саобраћајних трака на Пут за Аеродром пред раскрсницом са улицом Војвођанска за лево и десно скретање од 3.5 m и ускладити са наведеним критеријумима за кретање возила јавног линијског превоза према саобраћајно-техничким карактеристикама возила ЈЛП-а.

18. Максималан подужни нагиб коловоза за кретање возила ЈЛП-а износи 6% изузетно 8% на раћим деоницама.

19. Геометријске елементе раскрсница којима се крећу возила ЈЛП-а предвидети за прописно и безбедно скретање тих возила, односно, пројектовати радијусе скретања возила од минимум 12.0 m или пројектовати као троцентричну криву $R_1:R_2:R_3$ (2:1:3) са вредношћу средишњег полупречника од минимум $R_2=10.0$ m. У случају да је угао укрштања оса две саобраћајнице неповољан и доста мањи од 90° , извршити проверу криве трагова меродавног возила на основу чега треба одредити радијус скретања. Приликом израде техничке документације извршити проверу криве трагова за возила ЈЛП-а типа соло и зглоб на раскрсницама.

20. Планирати геометријске елементе кружне раскрснице и регулацију наведених саобраћајница за безбедно кретање возила ЈЛП у складу са техничким карактеристикама меродавних возила ЈЛП-а. Планирати ширину кружног коловоза према кривама проходности меродавног возила ЈЛП-а и услова кретања. Примена стандардних вредности ширина кружног коловоза не искључује потребу провере проходности.

21. Подужни и попречни нагиб кружне раскрснице којом се крећу возила ЈЛП-а пројектовати у складу са важећим прописима. Максимални попречни нагиб коловоза кружне раскрснице износи 4%.

22. На изласку из кружних раскрсница обезбедити зоне захтеване прегледности за возила ЈЛП-а у складу са категоријом јавног пута тако да возилу ЈЛП-а буде обезбеђена прегледност у дужини која је најмање једнака минималном зауставном растојању, који у зависности од пројектне брзине и нагиба нивелете пута одређује пропис о пројектовању путева.

23. Тротоаре планирати у ширини од минимум 2.0 m у континуитету.

24. На раскрсницама обезбедити зоне захтеване прегледности у складу са категоријом јавног пута.

25. Саобраћајну сигнализацију у оквиру предметног простора пројектовати тако да се обезбеди право првенства возилима јавног превоза, као и безбедан приступ путника јавном линијском превозу.

26. Саобраћајну сигнализацију пројектовати у складу са ЗАКОНОМ О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. Закон, 76/2023, 19/2025), ПРАВИЛНИКОМ О САОБРАЋАЈНОЈ СИГНАЛИЗАЦИЈИ ("Сл. гласник РС", бр. 85/2017, 14/2021 и 21/2024) и СРПС-ом.

27. На раскрсницама: бр. 9 (Пут за Музеј – Нова 5), бр. 2 (Пут за Аеродром – Нова 8), бр. 3 (Пут за Аеродром – интерна саобраћајница ка објектима ЈАТ технике), бр. 5 (Пут за Аеродром – интерна саобраћајница ка паркингу Аеродрома), бр. 7 (Пут за Аеродром – ул. Стеријина) планирати светлосну сигнализацију због позиција стајалишта и пешачких прелаза.

28. Ако је планирано постављање дрвореда на стајалишним платоима у регулацији саобраћајница, исте планирати изван простора предвиђеног за постављање надстрешнице за путнике ЈЛП-а и подлога за вођење слепих и слабовидих особа на стајалишту тако да не ометају улазак/излазак путника из возила на стајалиштима (постављање жардињера на минимум од 1.2 m од ивице коловоза).

29. Обезбедити адекватно осветљење дуж стајалишта. Позиције стубова јавне расвете на стајалиштима, пројектовати тако да не ометају улазак/излазак путника из возила ЈЛП-а (минимум 1.20 m растојање стуба од ивице коловоза дуж стајалишта).

30. У оквиру предметног пројекта на свим стајалиштима обележити позиције темеља ел. стајалишних стубова, надстрешница и за сваку надстрешницу приказати напајање електричном енергијом према условима Секретаријата за јавни превоз. У прилогу достављамо позиције стубова и темеља које је могуће минимално померити због подземне инфраструктуре у сарадњи са Секретаријатом за јавни превоз.

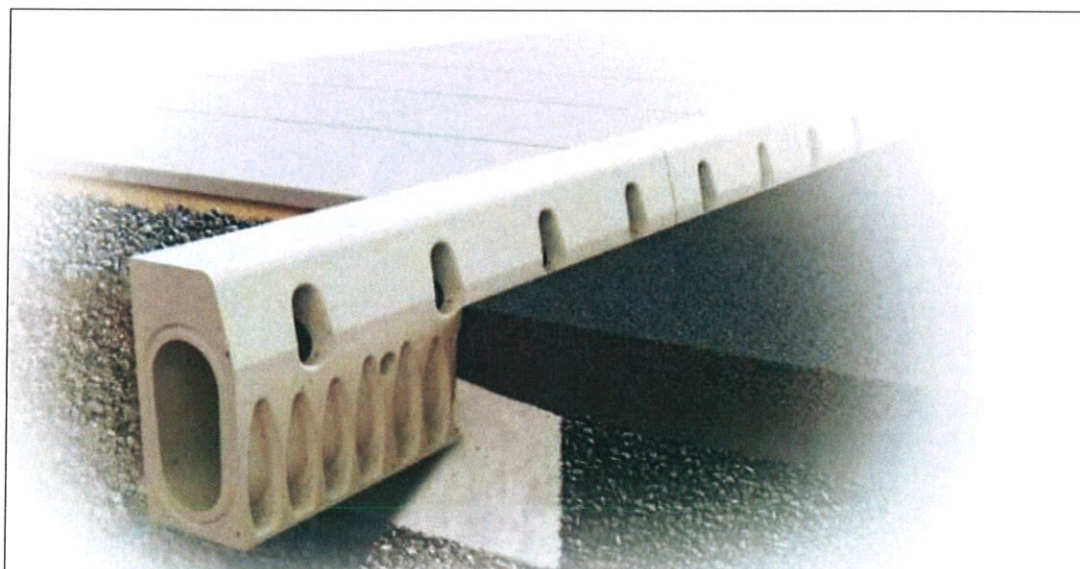
31. Позиције за постављање контејнера за смеће пројектом предвидети искључиво ван стајалишног платоа и коловоза тако да не ометају функционисање јавног линијског превоза и улаз-излаз путника из возила јавног превоза. Корпе за смеће на стајалиштима не постављати у зони позиције врата возила јавног

превоза како приликом заустављања возила на стајалишту не би ометале улаз/излаз путника из возила јавног превоза. Корпе за смеће постављати на растојању од минимум 1.2 m од ивице коловоза.

32. Пројектовати квалитетно одводњавање површинских вода са предметних саобраћајница. Решетке шахтова кишне канализације пројектовати ван површине коловоза, односно применити шахтове са вертикалним лицем интегрисаним у ивичњак. У оквиру стајалишних платоа планирати решетке шахтова тако да стајалишни плато буде у истом нивоу целом дужином без улегнућа која би представљала сметњу за кретање путника. У зонама стајалишта интегрисати шахтове у ивичњак или планирати сливник са подужном решетком уз ивичњак или планирати комбиновани ивичњак са системом за ефикасно одводњавање улице (Слика 1а, 1б и 1ц.);



Слика 1а. Решетке сливника на стајалишту





Слика 1ц. Негативан пример изведеног сливника у зони стајалишта

33. Омогућити безбедно скретање возилима ЈЛП на раскрсници бр. 9, према криви трагова скретања меродавних возила ЈЛП са Пута за Музеј у улици Нова 5 (Мотопут М12) у смеру ка Мотопуту М11 и обрнуто. Пројектовати што правилнији крак раскрснице Пута за Музеј тако да се возилима ЈЛП обезбеди прегледност и безбедно позиционирање пред раскрсницом. Обавезно проверити скретања кривом трагова меродавних возила ЈЛП кроз предметну раскрсницу.

34. Планирати адекватне пешачке комуникације од објекта железничких станица БГ воза до уличне мреже, тротоара и постојећих и планираних стајалишта на траси ЈЛП која се налазе уз предметну трасу железничке пруге.

35. Пешачке комуникације пројектовати у складу са "Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објекта којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама, Службени гласник РС бр. 22/2015, 10/2026".

36. Обезбедити адекватно осветљење и прегледност на стајалиштима ЈЛП-а и дуж траса пешачких комуникација у циљу обезбеђивања урбане безбедности.

37. На подручју аутобуског стајалишта и на удаљености од 100 метара пре и иза њега највећи дозвољени подужни нагиб нивелете пута је 5.0%.

38. Планирати постављање заштитне ограде целом дужином деонице улице Пут за аеродром у непосредној близини трасе железничке пруге у циљу заштите пешака и путника који приступају стајалиштима ЈЛП.

39. Позицију пешачких прелаза ускладити са позицијама стајалишта, тако да се не омета кретање пешака и функционисање ЈЛП-а.

40. Радове изводити фазно и без обуставе ЈЛП-а, тако да се приликом заузећа коловоза улица којима саобраћају возила ЈЛП-а, радови изводе на пола профила с тим што је за пролазак возила јавног линијског превоза потребно обезбедити минималну ширину саобраћајне траке од 3.5 m.

41. Да би се омогућило адекватно функционисање јавног линијског превоза, потребно је да се пре пријаве радова изради САОБРАЋАЈНИ ЕЛАБОРАТ ПРИВРЕМЕНЕ ИЗМЕНЕ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА за сваку зону по фазама извођења.

42. Уколико није могуће радове изводити фазно, потребно је наведеним пројектом предвидети да се обуставе јавног превоза на предметном делу сведу на минимум и обезбедити адекватне пешачке комуникације у зони извођења радова ка стајалиштима ЈЛП у циљу функционисања јавног линијског

превоза. САОБРАЋАЈНИМ ЕЛАБОРАТОМ ПРИВРЕМЕНЕ ИЗМЕНЕ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА дефинисати посебну организацију саобраћаја и измену режима јавног превоза за сваку од линија приликом извођења радова.

Стајалишта ЈЛП-а

43. Секретаријат за јавни превоз планира да задржи постојећа стајалишта и успостави нова стајалишта према графици у Прилогу.

44. Позиције аутобуских стајалишта пројектовати у крајњим десним проточним саобраћајним тракама на коловозу.

45. Стајалиште „ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА АЕРОДРОМ“ у смеру ка улици Нова 8 и аеродромском терминалу, планирати пре раскрснице са саобраћајницом Нова 8 на удаљености од око 35.0 m од регулационе линије улице Нова 8, у дужини стајалишног платоа од 40.0 m, ширине стајалишног платоа од 3.0 m и висини платоа од 12 cm од нивоа коловоза.

Стајалиште „ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА АЕРОДРОМ“ уз ЖЕЛЕЗНИЧКУ СТАНИЦУ АЕРОДРОМ у смеру ка улици Војвођанска пројектовати интегрисано са пешачким платоом ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ АЕРОДРОМ, што је дефинисано и у условима Пројекта за изградњу железничке пруге Земунско поље – Национални стадион и железничких станица. Стајалиште пројектовати након раскрснице са улицом Нова 8 у смеру ка Војвођанској улици, према графици у прилогу, на удаљености од минимум 10.0 m од улаза у пешачки потходник, у дужини стајалишног платоа од 40.0 m, ширини стајалишног платоа од 3.0 m (у регулацији улице 2.0 m и минимум 1.0 m интегрисано у пешачки плато испред ЖС АЕРОДРОМ због постављања надстрешнице на стајалишту). Планирати постављање заштитне ограде дуж железничке пруге у зони стајалишта до пешачких прелаза (графика у прилогу).

Како су железнички перони повезани пешачким потходником, планирати изградњу подземног пешачког пролаза испод коловоза Пута за Аеродром у зони ЖС АЕРОДРОМ и извршити повезивање са потходником Железничке станице АЕРОДРОМ како би се повезала стајалишта ЈЛП са Железничком станицом.

46. Стајалиште „ЈАТ ТЕХНИКА“ планирати на Путу за Аеродром после раскрснице бр. 3 у смеру ка Аеродрому у дужини стајалишног платоа од 36.0 m, ширине стајалишног платоа од 3.0 m са висином платоа од 12 cm од нивоа коловоза. Планирати постављање пешачког прелаза у зони стајалишта.

47. Стајалиште „ЈАТ ТЕХНИКА“ планирати на Путу за Аеродром после раскрснице бр. 3 у смеру ка ул. Војвођанска, у дужини стајалишног платоа од 40.0 m, ширине стајалишног платоа од 3.0 m са висином платоа од 12 cm од нивоа коловоза. Планирати постављање пешачког прелаза у зони стајалишта. Дуж стајалишта уз железничку пругу планирати постављање заштитне ограде све до пешачког прелаза. Забранили лева скретања са Пута за Аеродром из правца Сурчина ка улици Нова 11 и површинама ИП и ПРП. Задржавају се постојећа стајалишта на Путу за Аеродром све до изградње улице у пуном профилу.

48. Планирана стајалишта „ПАРКИНГА АЕРОДРОМА“ планирати на Путу за Аеродром после раскрснице бр. 5 у оба смера у дужини стајалишног платоа од 40.0 m, ширине стајалишног платоа од 2.0 m и висина од 12 cm од нивоа коловоза. Планирати постављање пешачких прелаза на свим краковима трокраке раскрснице. Дуж стајалишта уз железничку пругу планирати постављање заштитне ограде све до пешачких прелаза.

49. На захтев ГО СУРЧИН планирати стајалишта „СТЕРИЈИНА“ на Путу за Аеродром после раскрснице бр. 7 у оба смера у дужини стајалишног платоа од 40.0 m, ширине стајалишног платоа од минимум 2.0 m (максимално могућ) и висини платоа од 12 cm од нивоа коловоза. Планирати постављање семафорисаних пешачких прелаза на свим краковима трокраке раскрснице.

50. Стајалишта „МАЛИЊАК“ у улици Војвођанска биће предмет посебног пројекта уклапања планиране регулације саобраћајнице Пут за Аеродром и улице Војвођанска.

51. На свим стајалишним платоима 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 22/2015, 10/2026" и "Каталогом урбане опреме за уређење и опремање јавних површина на делу територије Града Београда обухваћене Генералним урбанистичким планом у оквиру "Одлуке о комуналном реду, Службени лист Града Београда, бр. 10/11, 60/12, 51/14, 92/14, 2/15, 11/15, 61/15, 75/16, 19/17, 50/18, 92/18, 118/18, 26/19, 52/19, 60/19, 17/20, 89/20, 106/20, 138/20, 152/20, 40/21, 94/21, 101/21, 111/21, 120/21, 19/2022, 96/2022, 109/2022, 41/2023, 65/2023, 12/2024, 114/24, 162/2024, 73/2025, 90/2025, 101/2025" планирати постављање подлога за вођење слепих и слабовидих особа.

52. На стајалиштима јавног превоза, планирати стајалишни плато за пешаке ширине 3.0 m где год је то могуће, а прилазне пешачке стазе треба да буду изведене у истом нивоу, без денивалација, према препорукама за пешачке стазе у складу са чланом 32. наведеног правилника.

Уколико плато стајалишта јавног превоза није у истом нивоу са пешачком стазом, приступ платформи обезбедиће се спуштањем стазе или платформе максималног нагиба од 10%, или помоћу рампе максималног нагиба 5%, минималне ширине од 120 cm.

Зона уласка у возило јавног превоза испред предњих врата возила визуелно се обележава контрастом и изводи се тактилним пољем безбедности минималне површине 90 x 90 cm које је повезано са системом тактилне линије вођења.

На свим стајалишним платоима предвидети постављање ребрасте тактилне подлоге за вођење слепих и слабовидих особа на 80 cm од ивице стајалишног платоа.

53. Микролокације стајалишта планиране су у зависности од пружања траса линија, поштујући принципе препоручених међустаничних растојања за предметну зону града, постојећих центара атракције и растер уличне мреже, у функцији обезбеђења максималне проточности возила ЈЛП-а и осталог динамичког саобраћаја и обезбеђења неопходног нивоа безбедности корисника јавног линијског превоза.

Позиција стајалишта планирана је и прилагођена растеру приступних саобраћајница, према планираној часовној фреквенцији возила и техничким карактеристикама возила ЈЛП-а у дужини од 40.0 m у правцу, ширини стајалишног платоа (тротоар) од минимум 3.0 m у зони стајалишта (2.0 m где не постоје просторне могућности) и висини стајалишног платоа од 12 cm од нивоа коловоза.

54. Стајалишта „ЖС АЕРОДРОМ“ планирати усклађена са приступом ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ СТАНИЦИ АЕРОДРОМ на начин да се обезбеде пешачки токови у регулационом и нивелационом континуитету.

55. У зони стајалишта јавног превоза „ЖС АЕРОДРОМ“ на Путу за Аеродром (смер ка ул. Војвођанска), ускладити позицију надстрешнице, електронског стајалишног стуба, ребрастих тактилних подлога за вођење слепих и слабовидих особа на стајалишном платоу у односу на степенице и рампе ка улазу у подземни пешачки пролаз ка Железничкој станици АЕРОДРОМ да би се остварили пешачки токови у континуитету.

56. Планирано је постављање урбаног мобилијара (електронских стајалишних стубова са најавом наиласка возила и надстрешница са „city-light“ витрином где год постоје просторне могућности) на стајалиштима ЈЛП-а.

Технички услови за постављање стајалишних стубова и надстрешница:

57. На стајалиштима „ЖС АЕРОДРОМ“ (у оба смера), „ЈАТ ТЕХНИКА“ (у оба смера), планирати постављање електронског стајалишног стуба на почетак стајалишног платоа. Оса оба темеља ел. стајалишног стуба планирана је управно на осу саобраћајнице на 1.0 m од почетка стајалишног платоа.

Планирати постављање информационог ЛЕД тотема - електронских стајалишних стубова (са два темеља на осовинском растојању од 1.41m) на свим позицијама стајалишта ЈЛП.

- На стајалиштима чија је ширина стајалишног платоа 3.0 m планирати следеће техничке елементе:

Електронски стајалишни стуб се поставља на почетак стајалишног платоа. Осу оба темеља ел. стајалишног стуба планирати управно на осу саобраћајнице на 1.0m од почетка стајалишног платоа.

Осу прве темељне стопе ел. стајалишног стуба (стуб ближи регулационој линији) планирати на 2.7m од ивице коловоза (у вертикалној равни осе стубова надстрешница). Осу друге темељне стопе ел. стајалишног стуба (стуб ближи ивици коловоза) планирати на осовинској удаљености од 1.41 m од првог ел. стајалишног стуба или на осовинској удаљености од 1.29 m од ивице коловоза. Према усвојеним условима, најближа тачка електронског стајалишног стуба ка коловозу треба да буде на растојању од минимум 1.2 m од ивице коловоза.

У висини стајалишног стуба обележава се хоризонталном сигнализацијом на коловозу ознака места резервисаног за стајалиште ("жуто БУС") у дужини стајалишног платоа.

Информациони ЛЕД тотем – електронски стајалишни стуб може бити димензија ЛЕД табле од минимум 32" (ТИП 1 - са три или четири редова лед натписа) или 42" (ТИП 2 - са пет или шест редова лед натписа).

Основна конструкција информационог ЛЕД тотема – електронских стајалишних стубова је формирана од два челична стуба пречника Ø13cm, који су антикорозивно заштићени и бојени у RAL 7022. Стубови се постављају анкеровањем на претходно изведене армирано бетонске темеље димензија 60x60x90cm. У горњој зони између стубова који су повезани челичним флаховима и челичним кутијама, статички одређеним, поставља се ЛЕД панел. У горњој зони изнад ЛЕД панела поставља се просветљена табла са грбом града Београда, ознакама стајалишта и линија јавног линијског превоза (Слика 1a и 1b. Изглед електронског стајалишног стуба ТИП 1 и ТИП 2).

Електронски стајалишни стуб опремљен је напојним каблом, који се кроз стуб разводи до места прикључења ЛЕД панела са свим сигурносним склопкама. Спровођење напојног кабла до електронског

стајалишног стуба изводи се од елемената опреме стајалишта ЈЛПП или стубова јавне расвете (тзв. полудневна - ноћна ел. енергија).

- На стајалишту „ПАРКИНГ АЕРОДРОМА“ у смеру ка Аеродрому чија је ширина стајалишног платоа 2.25 m планирати наведене техничке елементе за електронски стајалишни стуб са 1 темељном стопом и 1 стубом.

Електронски стајалишни стуб се поставља на почетак стајалишног платоа. Осу темеља ел. стајалишног стуба планирати управно на осу саобраћајнице на 1.0 m од почетка стајалишног платоа.

Пројектовати позицију електронског стајалишног стуба и темељне стопе стуба тако да растојање од најближе ивице темељне стопе до ивице коловоза износи минимум 0.80 m, при чему ће растојање од најближе ивице ел. стајалишног стуба до ивице коловоза бити око 1.10 m. У случају измештања микролокације стуба ближе ивици коловоза због инсталација, најближа тачка електронског стајалишног стуба не сме бити на растојању мањем од 0.8 m од ивице коловоза.

У висини стајалишног стуба обележава се хоризонталном сигнализацијом на коловозу ознака места резервисаног за стајалиште ("жуто БУС") у дужини стајалишног платоа као једна ознака према Правилнику о саобраћајној сигнализацији.

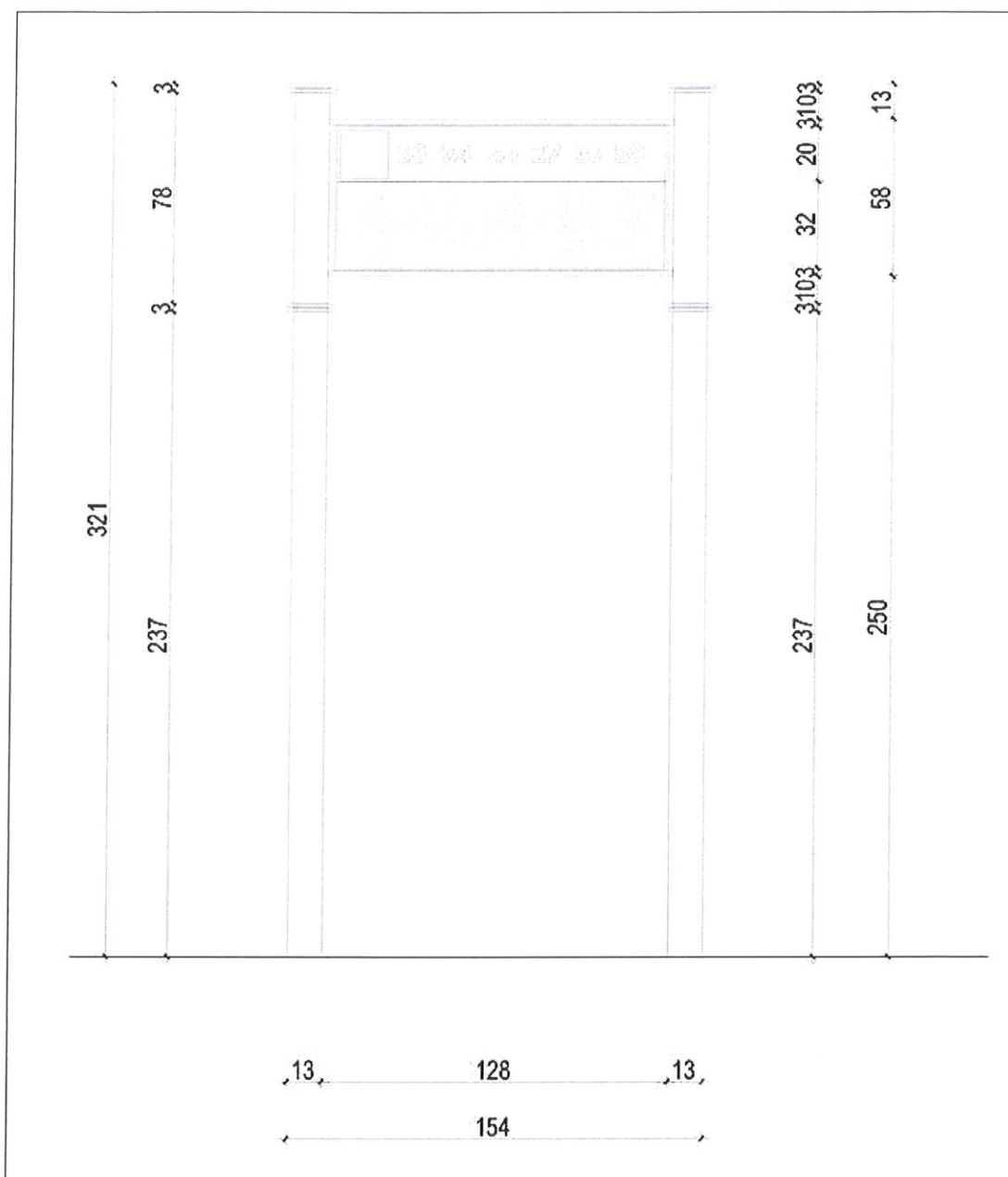
Информациони ЛЕД тотем – електронски стајалишни стуб на стајалишту може бити димензија ЛЕД табле од минимум 32" (ТИП 1 - са три или четири редова лед натписа) или 42" (ТИП 2 - са пет или шест редова лед натписа).

Основна конструкција информационог ЛЕД тотема – електронског стајалишног стуба је формирана од челичног стуба пречника Ø13cm додатно ојачаног, који је антикорозивно заштићен и обојен у RAL 7022. Стуб се поставља анкеровањем на претходно изведен армирано бетонски темељ димензија 80x80x90cm. У горњој зони између стубова који су повезани челичним флаховима и челичним кутијама, статички одређеним, поставља се ЛЕД панел. У горњој зони изнад ЛЕД панела поставља се осветљена табла са грбом града Београда, ознакама стајалишта и линијама јавног линијског превоза.

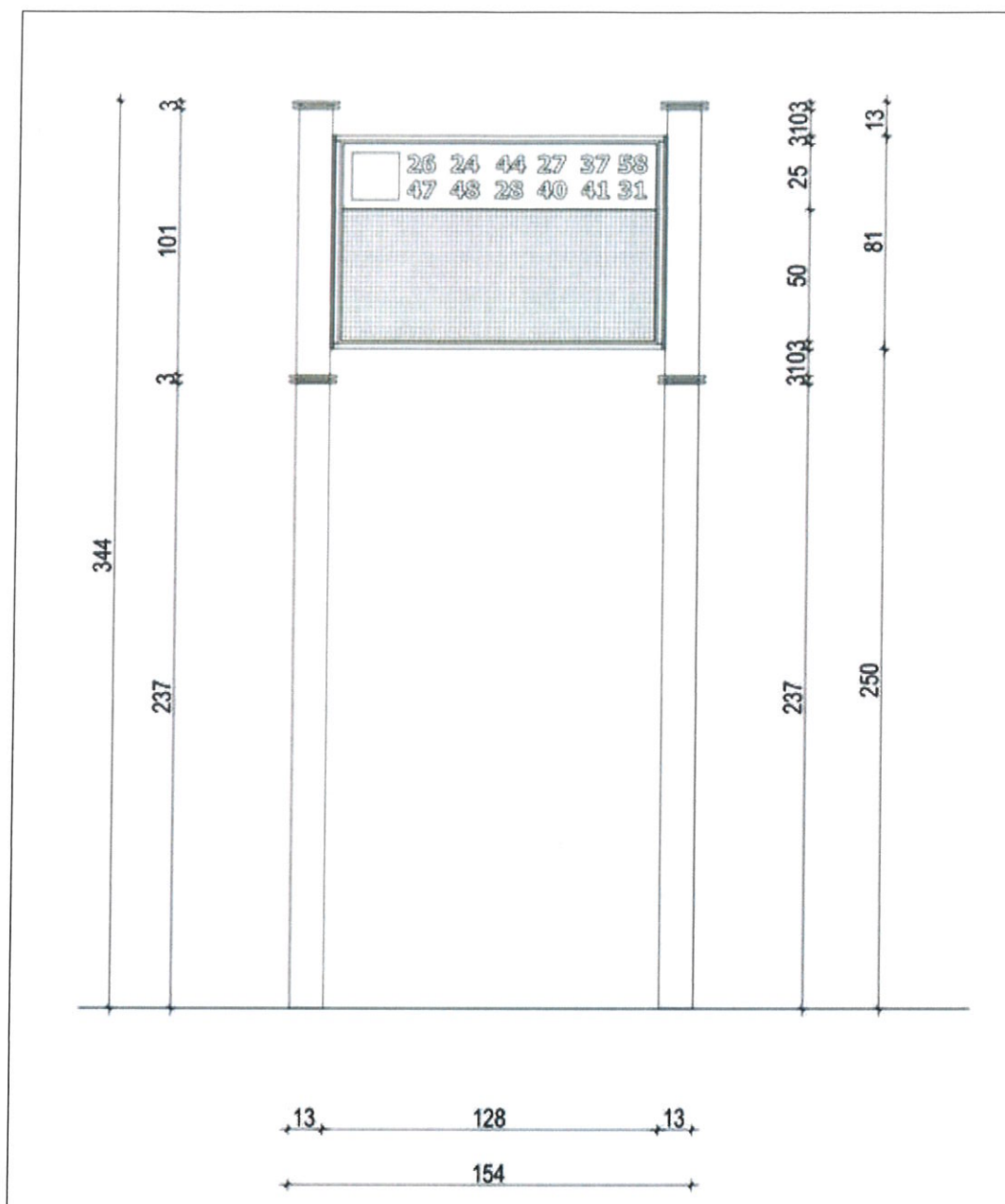
Електронски стајалишни стуб опремити напојним каблом, који се кроз стуб разводи до места прикључења ЛЕД панела са свим сигурносним склопкама. Спровођење напојног кабла до електронског стајалишног стуба извести се од стуба јавне расвете (тзв. полудневна - ноћна ел. енергија).

Након монтаже ел. стајалишног стуба и постављања вијака на анкер и темељну стопу, завршна површина стајалишног платоа, пешачке стазе или тротоара, доводи се у функционално стање, односно изнад темељне стопе и плоче изводи се завршни слој асфалта, бехатона плоча или др.

За електронски стајалишни стуб извршити напајање електричном енергијом од стуба расвете и спровести напајање до темељне стопе стуба.



Слика 1а. Изглед електронског стајалишног стуба – ТИП 1

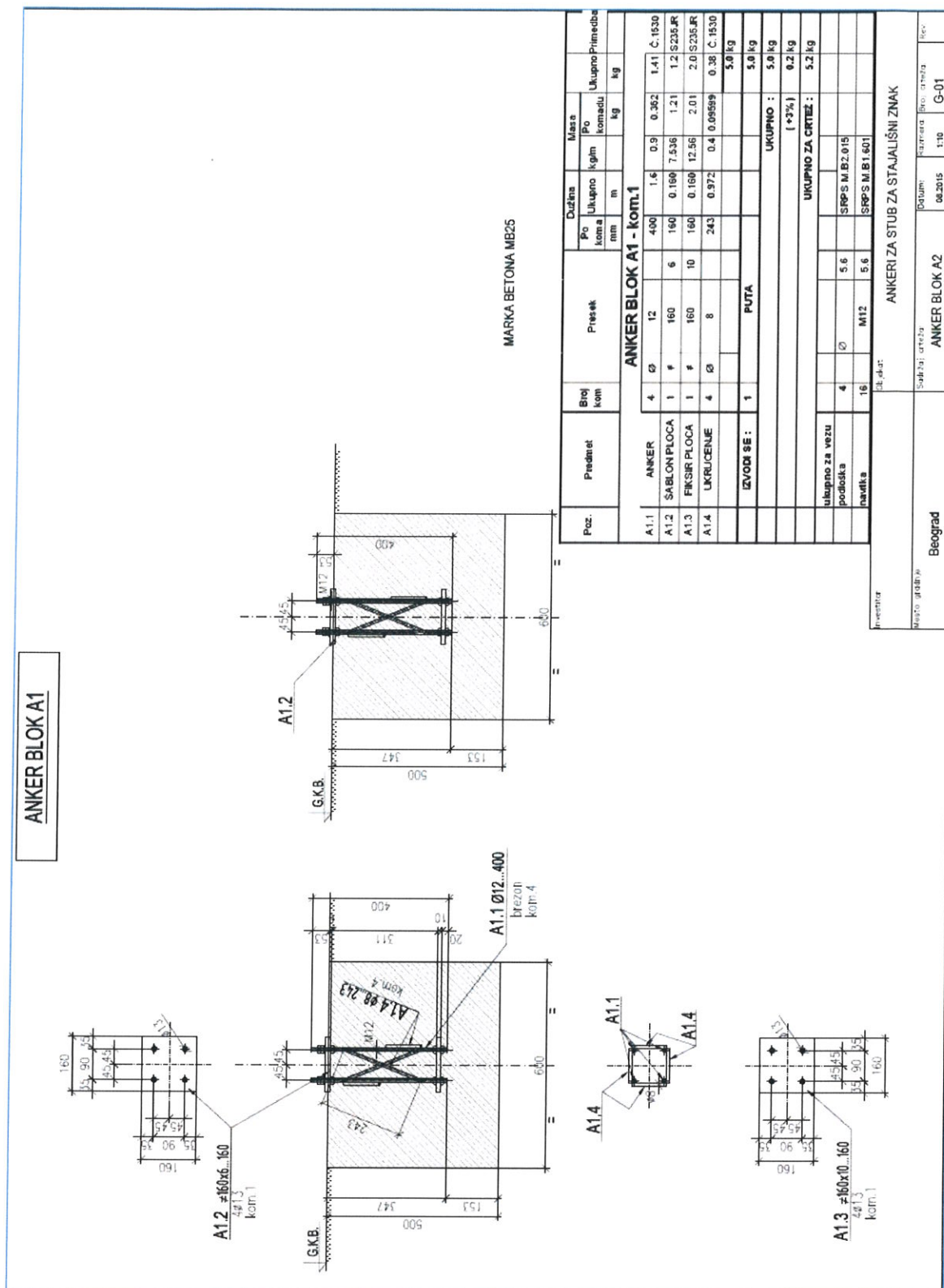


Слика 16. Изглед електронског стајалишног стуба – ТИП 2

58. На стајалиштима „СТЕРИЈИНА“ у оба смера и „ПАРКИНГ АЕРОДРОМА“ у смеру ка ул. Војвођанска планирано је постављање стајалишног стуба (ознака у Каталогу урбаног мобилијара 6.5.1) на почетак стајалишног платоа на 1.2 метра од ивице коловоза и 1.0 метар од почетка стајалишног платоа. У висини стајалишног стуба обележава се хоризонталном сигнализацијом на коловозу ознака места резервисаног за стајалиште ("жуто БУС").

Техничко решење фундаирања стајалишног стуба се базира на темељној стопи димензија 0.5x0.5x0.6м израђене од марке бетона типа МБ25 у коју се монтирају анкери. Четири анкера се израђују од челика марке Ч.1530, пресека Ø12 mm и дужине 40cm, међусобно повезаних и укрупњених са додатна 4 (четири) дијагонална профила пресека Ø8mm и исте марке челика. На анкере се монтира шаблон плоча димензија 160x160x10 mm, са четири отвора Ø13mm (С.235ЈР). Дужина анкера изнад завршне коте темељне стопе приближно износи 40mm (Слика 2. Изглед темељне стопе и анкера за стајалишни стуб).

Након монтаже стајалишног стуба и постављања вијака на анкере и темељну стопу, завршна површина стајалишног платоа, пешачке стазе или тротоара, доводи се у функционално стање, односно изнад темељне стопе и плоче изводи се завршни слој асфалта, бехатона плоча или др.



Слика 2. Изглед темељне стопе и анкера стајалишног стуба

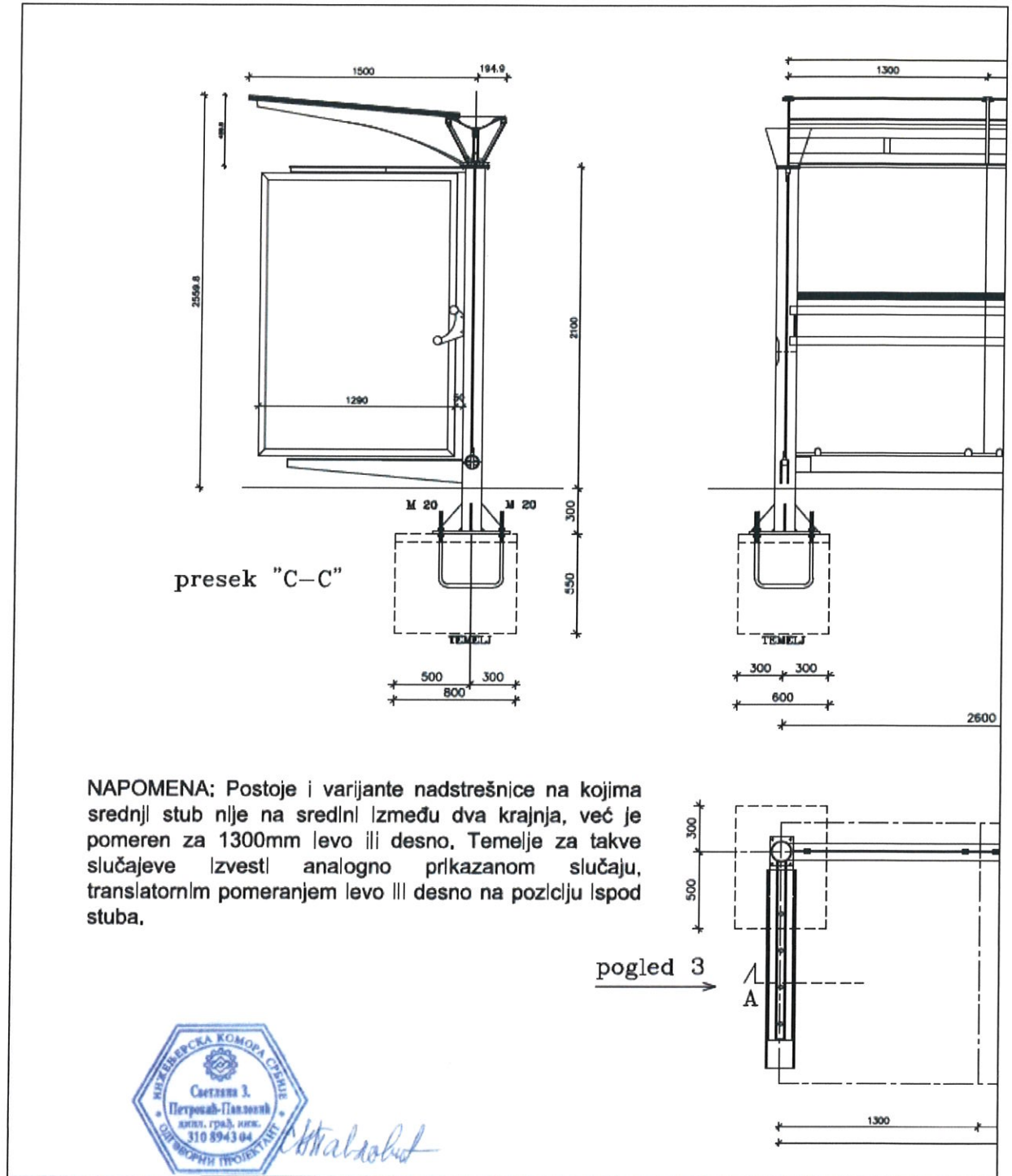
59. На стајалиштима јавног линијског превоза „ЖС АЕРОДРОМ“, „ЈАТ ТЕХНИКА“ у оба смера планирати по 1 надстрешницу са „city-light“ витрином. Модел надстрешнице планирати са три темељне стопе. Надстрешница (5.2 x 1.5 m) се пројектује тако да поседује 4 поља и три темељне стопе на међусобном хоризонталном растојању по оси: (1) - 1.3 m - (2) – 3.9 m - (3). Осу све три темељне стопе планирати на 2.7 m од ивице коловоза. Прву темељну стопу надстрешнице по вертикалној оси планирати на 6.0 m од почетка стајалишног платоа односно на растојању од 5.0 m од осе стајалишног стуба.

Темељне стопе су димензија 0.6 x 0.8 x 0.55 m и граде се од бетона марке МБ30. Горња висина темељне стопе се налази на 0.3 метра од горње ивице стајалишног платоа (бехатон плоче), односно доња на 0.85 m. Оса анкера и стуба надстрешнице је ексцентрична у односу на темељну стопу у димензијама 0.5m

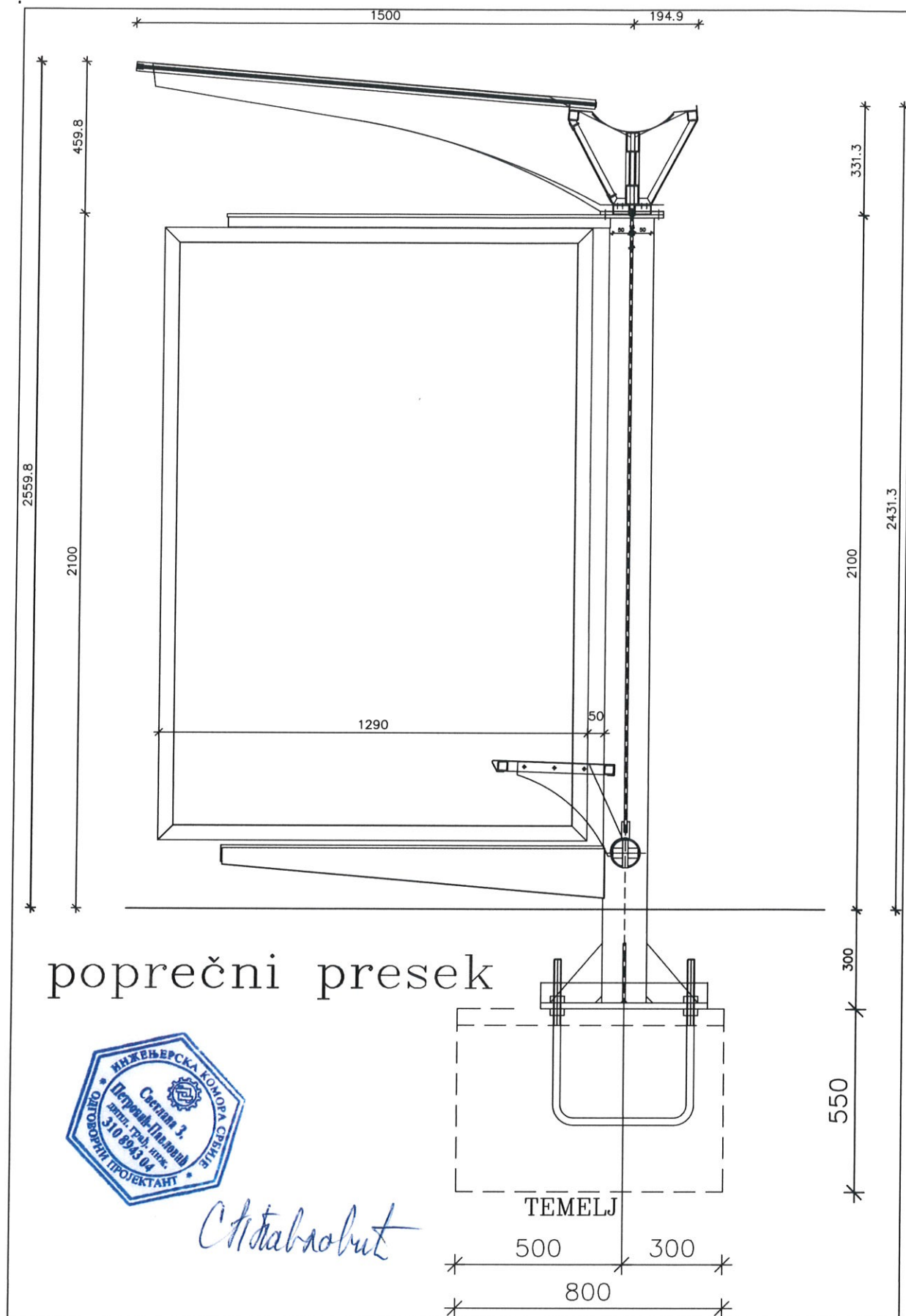
до коловоза и 0.3 m у делу иза стуба надстрешнице (прилог 3а. и 3б.). Стуб надстрешнице је димензија: обима 0.42 m и радијуса $r=0.135$ m.

На позицији стајалишног платоа неопходно је напајање електричном енергијом за рекламну витрину на надстрешници. Напојни вод са сталним напајањем електричном енергијом неопходно је спровести у оси темељне стопе првог стуба надстрешнице најближег стајалишном стубу, односно, на позицији од 2.7 m од ивице коловоза и 6.0 m од почетка стајалишног платоа, односно 5.0 m од стајалишног стуба. Према усвојеним условима, најближа бочна ивица надстрешнице ивици коловоза треба да буде на растојању 1.2 m.

За рекламну витрину неопходно је напајање електричном енергијом повезивањем на јавну расвету. Напојни вод са сталним напајањем електричном енергијом планирано је спровести у оси темељне стопе првог стуба надстрешнице најближег стајалишном стубу.



Прилог 3а. Позиције стубова надстрешница



Прилог 36. Попречни пресек стубова надстрешнице и анкера за стајалишни стуб

60. На стајалиштима „СТЕРИЈИНА“, „ПАРКИНГ АЕРОДРОМА“ у оба смера није планирано постављање надстрешница.

61. Саобраћајну сигнализацију у оквиру предметног пројекта пројектовати тако да се обезбеди право првенства возилима јавног превоза и безбедан приступ путника превозном подсистему. Саобраћајну сигнализацију пројектовати у складу са ЗООБС-ом и СРПС-ом.

62. Пре почетка извођења радова на саобраћајној површини или непосредно поред саобраћајне површине којом саобраћају возила јавног линијског превоза, инвеститор или извођач радова је дужан да Секретаријату за јавни превоз достави САОБРАЋАЈНИ ЕЛАБОРАТ ПРИВРЕМЕНЕ ИЗМЕНЕ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА током извођења радова у складу са законском регулативом, у циљу добијања Сагласности на посебну организацију саобраћаја и измену режима јавног превоза на територији града Београда.

63. САОБРАЋАЈНИМ ЕЛАБОРАТОМ ПРИВРЕМЕНЕ ИЗМЕНЕ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА током извођења радова, треба да се обезбеде сви потребни елементи за приступ корисника јавног превоза стајалиштима ЈЛП-а и вођење траса аутобуског подсистема ЈЛП-а без обуставе јавног линијског превоза. Јавни објект АЕРОДРОМ „НИКОЛА ТЕСЛА“ у свакој од фаза извођења радова мора бити опслужен јавним превозом.

64. Локацију раскопане површине оградити и обележити прописаном сигнализацијом. Радове изводити тако да се омогући несметан пролаз пешака и приступ стајалишту корисницима јавног превоза.

65. У прилогу достављамо графички прилог позиција стајалишта ЈЛП-а који је саставни део ових услова.

С поштовањем,

Доставити:

- Наслову
- а/а

**в.д. заменика начелника Градске управе града Београда -
Секретар Секретаријата за јавни превоз**

Славен Андрић

