

СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА ИНВЕСТИЦИЈЕ

Поштовани,

На основу захтева Машинпројект копринг а.д, за издавање услова за израду Урбанистичког пројекта, пројектовање и прикључење, за изградњу подземне гараже у обухвату линијског парка на грађевинској парцели СА-1 коју чине к.п. 1/42, 1/45 КО Стари град у Београду, Секретаријат за јавни превоз доставља следеће саобраћајно-техничке услове:

1. Секретаријат за јавни превоз планира да задржи постојеће трасе аутобуских линија ЈЛП-а и планира нове трасе линија ЈЛП-а следећим саобраћајницама у оба смера:
 - ТАДЕУША КОШЋУШКА – ТЕРМИНУС ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ").
2. Задржавају се стечене урбанистичке обавезе према "Плану детаљне регулације за линијски парк, Београд, Општина Стари град и Палилула, Службени лист града Београда 77/21", у погледу регулације улица и задржавања планираног терминауса за возила јавног линијског превоза за потребе функционисања система јавног линијског превоза путника. У оквиру грађевинске парцеле СА-1 задржава се постојећи терминаус Дорђол (СРЦ „Милан Гале Мушкатировић“).

На терминаусу ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ") саобраћају возила са аутобуских линија 24 и 79 и електро возила на линији ЕКО 2 са укупном часовном фреквенцијом возила ЈЛП-а од 17.0 воз/час на заједничком интервалу слеђења возила од 3.5 минута. Предметни терминаус се користе и возила са других линија приликом режимских измена (нпр. аутобуси који мењају трамваје).

3. Идејним решењем предвидети фазну реализацију тако да се у свакој фази извођења радова омогући пуњење електричних возила. Свака фаза мора представљати функционалну целину, како би се обезбедило неометано функционисање јавног линијског превоза у предметној зони.

4. Ново решење постојећег терминауса ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ") ускладити регулационо и нивелационо са саобраћајницом Тадеуша Кошћушка.

5. Возила ЈЛП-а на терминаус ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ") укључују се из саобраћајнице Тадеуша Кошћушка преко саобраћајнице Нова 1.

6. Коловозну конструкцију саобраћајнице Нова 1 и саобраћајница којима саобраћају возила јавног линијског превоза у оквиру терминауса, пројектовати за тежак теретни саобраћај.

7. Геометријске елементе раскрсница којима се крећу возила ЈЛП-а предвидети за прописно и безбедно скретање тих возила, односно, пројектовати радијусе скретања аутобуса од минимум 12.0m 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 мањи од 90° , извршити проверу криве трагова меродавног возила на основу чега треба одредити радијус скретања.

У складу са планираним трасама кретања возила јавног линијског превоза у оквиру достављеног подручја, планирати радијусе скретања за возила јавног линијског превоза према техничким карактеристикама меродавних возила.

Извршити провере криве трагова за возила ЈЛП која излазе и улазе на терминаус из улице Тадеуша Кошћушка у улицу Нова 1, тако да се изврши безбедно скретање и мимоилажење возила ЈЛП.

8. Регулациони попречни и подужни профили саобраћајнице Нова 1 и саобраћајница у оквиру терминалуса ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ") треба да садрже у ситуационом и нивелационом смислу све потребне габарите и елементе за вођење траса аутобуског подсистема ЈЛП-а.

9. Секретаријат за јавни превоз оставља могућност реорганизације мреже линија ЈЛП-а у предметном простору у складу са развојем саобраћајног система, повећање превозних капацитета на постојећим линијама, успостављање нових и реорганизацијом мреже постојећих линија.

10. Приликом пројектовања, потребно је узети у обзир димензије и саобраћајно-техничке карактеристике возила ЈЛП-а (аутобуса – соло дужине 12.0m, зглобна возила типа "Соларис" – дужине 18.0m, електрична возила Chariot motors дужине 12.0m);

11. Максималан подужни нагиб коловоза за кретање возила ЈЛП-а износи 6%;

12. 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 и потенцијалну опасност од повреда.

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

14. У случају да се пројектују бицикличке стазе исте пројектовати на тај начин да не ометају функционисање и безбедност возила ЈЛП-а као и безбедност пешака, путника и бициклиста у зони терминалуса.

15. Обезбедити осветљење стајалишних платоа у оквиру површине планираног терминалуса и на раскрсници улица Тадеуша Кошћушка и Нова 1.

16. На прикључку планиране саобраћајнице Нова 1 на улицу Тадеуша Кошћушка, као и саобраћајнице Нова 1 и колског приступа терминалусу, обезбедити зоне захтеване прегледности у складу са категоријом јавног пута.

Приликом израде техничке документације, ако није могуће адекватно обезбедити зоне захтеване прегледности, проверити да ли је потребно постављање светлосне сигнализације на раскрсници улица Тадеуша Кошћушка и Нова 1.

17. Пешачке комуникације за инвалиде пројектовати 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 (Службени гласник РС бр. 22/2015);

18. Према "Плану генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе – град Београд (целине I–XIX), Сл. лист града Београда 20/2016, 97/2016, 69/2017, 97/2017, 72/2019, 74/2019, 72/21, 27/22, 45/23, 66/23, 91/23", преко стајалишних платоа ЈЛП-а није могуће планирати прилаз паркинг просторима.

19. На стајалишним платоима за потребе функционисања система јавног превоза путника није могуће постављање контејнера и ниша за контејнере за одлагање и одношење смећа. У зони планираног терминалуса не постављати контејнере за смеће да не би ометали функционисање јавног линијског превоза.

20. Пројектовати радијусе, у зависности од меродавног возила ЈЛП, на улазу и излазу из улице Тадеуша Кошћушка у улицу Нова 1, тако да приликом уласка и изласка не прелазе у супротну саобраћајну траку у наведеним улицама.

21. Предметни пројекат ускладити са "Пројектом за изградњу линијског парка подцелина 1.3 део к.п.22/56 и 22/46 КО Стари град" и повезати пешачким комуникацијама терминалус ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ") са пешачким стазама у оквиру подцелине 1.3.

Терминалус ЈЛП-а

22. Планирани терминалус ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ"), потребно је да димензијама, односно својом дужином, омогућава задржавање око 20 воз/час, да би се избегла последица блокирања терминалуса од стране возила ЈЛП-а и избегао негативан утицај на проточност саобраћаја у самом терминалусу и прилазној саобраћајници подземној гаражи. Ова локација са аспекта јавног превоза је прихватљива као површина за стационирање возила која чекају на планирани полазак по реду вожње.

У предметној зони града нема других терминаса јавног превоза нити има других опција разматрајући приступачност целом подручју са планираном саобраћајном мрежом, планираном изградњом на предметном подручју и низу других фактора.

У оквиру терминаса планирати долазно/полазна стајалишта, површине за возило која чекају на планиран полазак, површине намењене кретању – манипулацији возила ЈЛП-а, пешачке комуникације као и стајалишни плато унутар терминаса. При димензионисању терминаса узети у обзир број линија које би користиле ову локацију као терминасно стајалиште са припадајућим типом и бројем возила, саобраћајно-техничке карактеристике возила ЈЛП-а, као и техничке услове и режим приступних саобраћајница. Ширина саобраћајнице у оквиру терминаса треба да омогући обилажење стационираних возила јавног превоза.

У оквиру терминаса ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ") планирати минимум 5 позиција за долазак/полазак возила јавног линијског превоза и минимум 2 позиције за пуњење електричних возила у средини терминаса на разделном острву. Саобраћајне траке за на којима се врши долазак/полазак возила и чекање на полазак планирати у ширини од 3.5 m. Саобраћајне траке којима се обавља кретање и манипулација у оквиру терминаса јавног линијског превоза планирати у ширини од 4.5 m да би возила која долазе на терминас могла да изврше обилазак возила постављених на одређеним позицијама. Планирани терминас јавног превоза ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ") пројектовати тако да буде физички издвојен од осталог динамичког саобраћаја који приступа подземној гаражи.

Због велике нивелације терминаса у односу на нивелацију улице Тадеуша Кошћушка, задржати потпорни зид са оградом дуж границе терминаса у циљу безбедности путника на терминасу.

23. Како су објекти електро инфраструктуре неопходни за функционисање јавног линијског превоза у надлежности ГСП "Београд", приликом израде техничке документације за изградњу наведене инфраструктуре и све техничке елементе, урадити према условима ГСП "Београд".

24. Положај пуњача електроаутобуса на разделном острву треба да омогући возилима јавног линијског превоза међусобно обилажење возила електроаутобуса стационираних на позицијама за пуњење електричном енергијом према саобраћајно-техничким карактеристикама меродавних возила јавног превоза. Стубове који носе контактне санке за пуњење електроаутобуса планирати тако да се омогући адекватно пуњење возила електричном енергијом на довољно безбедној удаљености од ивице коловоза. За монтажу стубова који носе контактне санке предвидети темеље према упутству произвођача носача. Растојање између два система носача санки планирати у складу са оптималним растојањем између стубова носача док се два возила истовремено пуне.

25. Омогућити безбедно вођење пешачких комуникација унутар терминаса.

26. Секретаријат за јавни превоз задржава право да унутар планираног терминаса врши прераспodelу коришћења долазних и полазних стајалишта по линијама ЈЛП у складу са новом организацијом саобраћаја и вођењем траса линија јавног линијског превоза. Оставља се могућност реорганизације мреже линија у складу са развојем саобраћајног система, кроз повећање и промену превозних капацитета на постојећим линијама, успостављање нових и реорганизацију мреже постојећих линија.

27. Стајалишта у оквиру терминаса ДОРЂОЛ (СРЦ "МИЛАН ГАЛЕ МУШКАТИРОВИЋ") позиционирати на коловозу. Стајалишта је неопходно прилагодити техничким карактеристикама возила ЈЛП-а и потребама особа са инвалидитетом. Пројектовати стајалишне платое на тротоару и стајалишни фронт за возила на коловозу у дужини од 20.0m у правцу по једној позицији/зглобном возилу и 12.0m у правцу по једној позицији/соло возилу, ширину стајалишног платоа (на тротоару) пројектовати ширине минимум 3.0m целом дужином стајалишног платоа (у изузетном случају 2.8m да би се могле поставити надстрешнице и електронски стајалишни стуб), са заштитном пешачком оградом на стајалишном платоу ка улици Тадеуша Кошћушка од коловоза и динамичког саобраћаја у циљу безбедности путника. Стајалишне платое у оквиру терминаса пројектовати са висином од 12cm у односу на ниво коловоза.

28. Ширина стајалишног платоа мора целом дужином бити 3.0 m у континуитету (изузетно 2.8m). Ширина тротоара за кретање пешака не сме бити мања од 2.8 m за несметану комуникацију пешачких кретања + потпорни зид са оградом дуж стајалишног платоа ка улици Тадеуша Кошћушка у циљу безбедности путника и заштите од динамичког саобраћаја.

29. Позиције стајалишта у оквиру терминаса (графика у прилогу):

- У оквиру терминаса на 1. позицији планирано је заустављање 3÷4 возила (1 зглоб и 2 соло или 3 соло и 1 минибус) у дужини од 50.0m (стајалишта могу бити долазна, полазна или позиције за чекање на полазак). Прва два места на 1. позицији возила са линија 24 и 79 могу да користе

као долазно стајалиште. Електрична возила са линије ЕКО2, задње (треће) место на 1. позицији користе као долазно стајалиште, врше излаз путника, прелазе на 2. позицију на којој се врши пуњење возила електричном енергијом (без путника у возилу) и на 3. позицији врше улаз путника односно користе га као полазно стајалиште. Према техничким карактеристикама електричних возила проверити кривом трагова да ли је могућ начин технологије кретања електричних возила ЈЛП са позиције на позицију.

- На 2. позицији планирано је да заустављање врше искључиво електрична возила због пуњења ел. енергијом на два места у дужини од 32.0m. Тачну позицију планирати према кривама трагова меродавних возила.
- На 3. позицији (полазна стајалишта) планирано је заустављање 2 возила (2 зглобна или 2 соло возила и 1 минибус) у дужини од 40.0m.

Према техничким карактеристикама возила ЈЛП проверити кривом трагова да ли је могуће обилажење возила на постављеним позицијама.

30. Извршити проверу криве трагова за меродавна возила јавног линијског превоза (соло и зглоб) на улазу и излазу са терминуса и према криви трагова дефинисати ширину улаза и излаза са терминуса и позиције разделних острва.

Извршити провере криве трагова са долазних стајалишта на полазна стајалишта како би возила безбедно извршила обилазак заустављеног возила.

31. Микролокација терминуса је планирана 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 превоза возила и пешака.

32. Неопходно је обезбедити приступ пешака (као и особа са инвалидитетом) стајалиштима у оквиру терминуса. Приликом планирања пешачког прелаза, потребно је одредити позицију тако да возило ЈЛП-а приликом заустављања на стајалишту, не омета прелазак пешака на пешачком прелазу (минимум 5.0 m удаљеност од пешачког прелаза). Возилима ЈЛП-а, која излазе из зоне терминуса, дати приоритет и омогућити безбедно укључење у саобраћај.

33. У оквиру разделног острва на терминусу планирати терминусни објекат у функцији ЈЛП-а, трафостаницу и пуњаче за пуњење електричних возила.

Технички услови за постављање стајалишних стубова и надстрешница:

34. Планирати постављање електронских стајалишних стубова на позицијама полазних стајалишта у оквиру планираног терминуса.

Планирати постављање информационих ЛЕД тотема - електронских стајалишних стубова (са два темеља на осовинском растојању од 1.41m).

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.

На стајалишном платоу ширине од 3.0m, 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 1.41m од првог ел. стајалишног стуба или на осовинској удаљености од 1.29m од ивице коловоза. Према усвојеним условима, најближа тачка електронског стајалишног стуба ка коловозу треба да буде на растојању од минимум 1.2m 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).

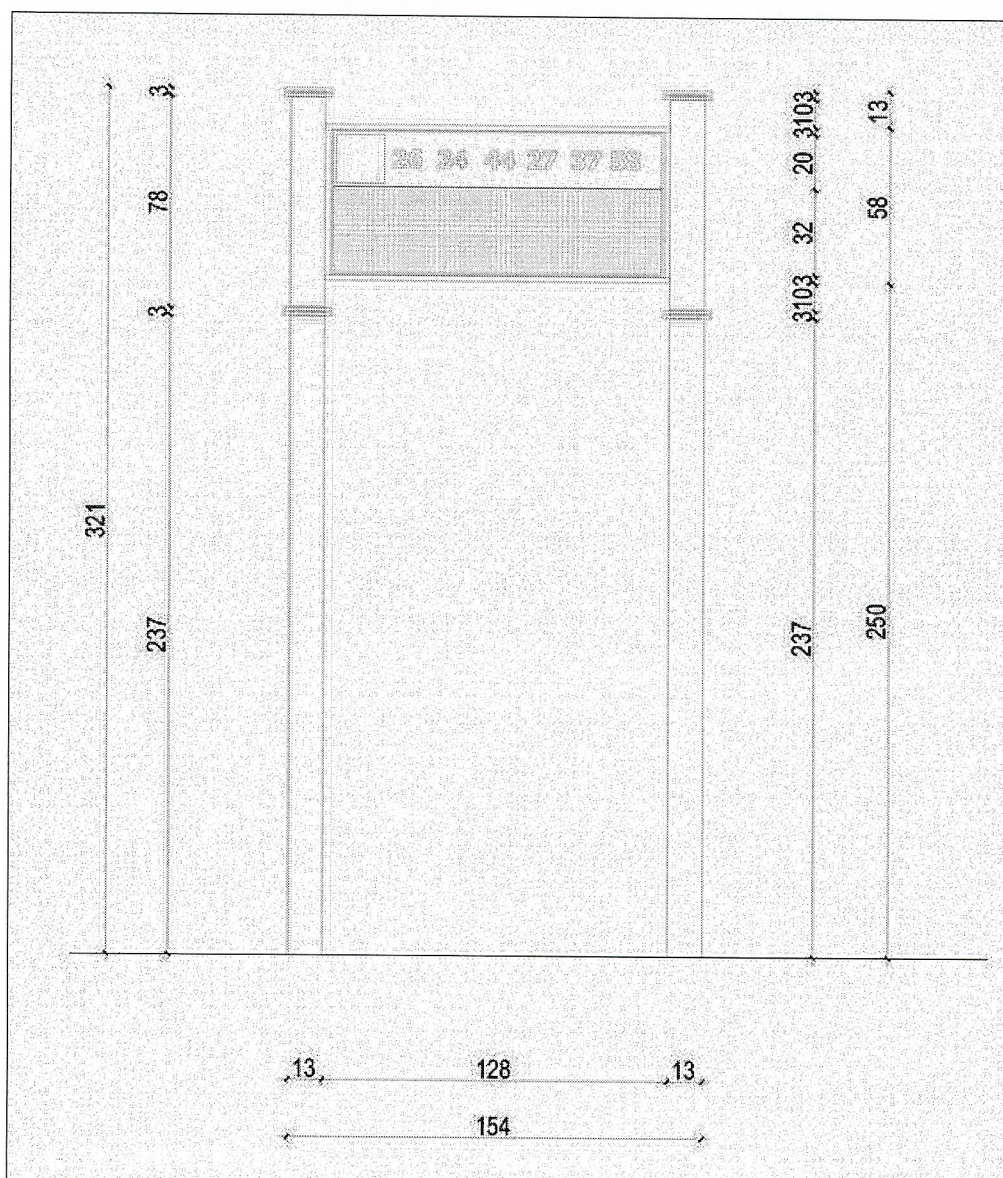
Основна конструкција информационог ЛЕД тотема – електронских стајалишних стубова је формирана од два челична стуба пречника Ø13cm, који су антикорозивно заштићени и бојени у RAL 7022. Стубови се постављају анкеровањем на претходно изведене армирано бетонске темеље диманзија 40x40x40cm. У горњој зони 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 1 и 2. 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).

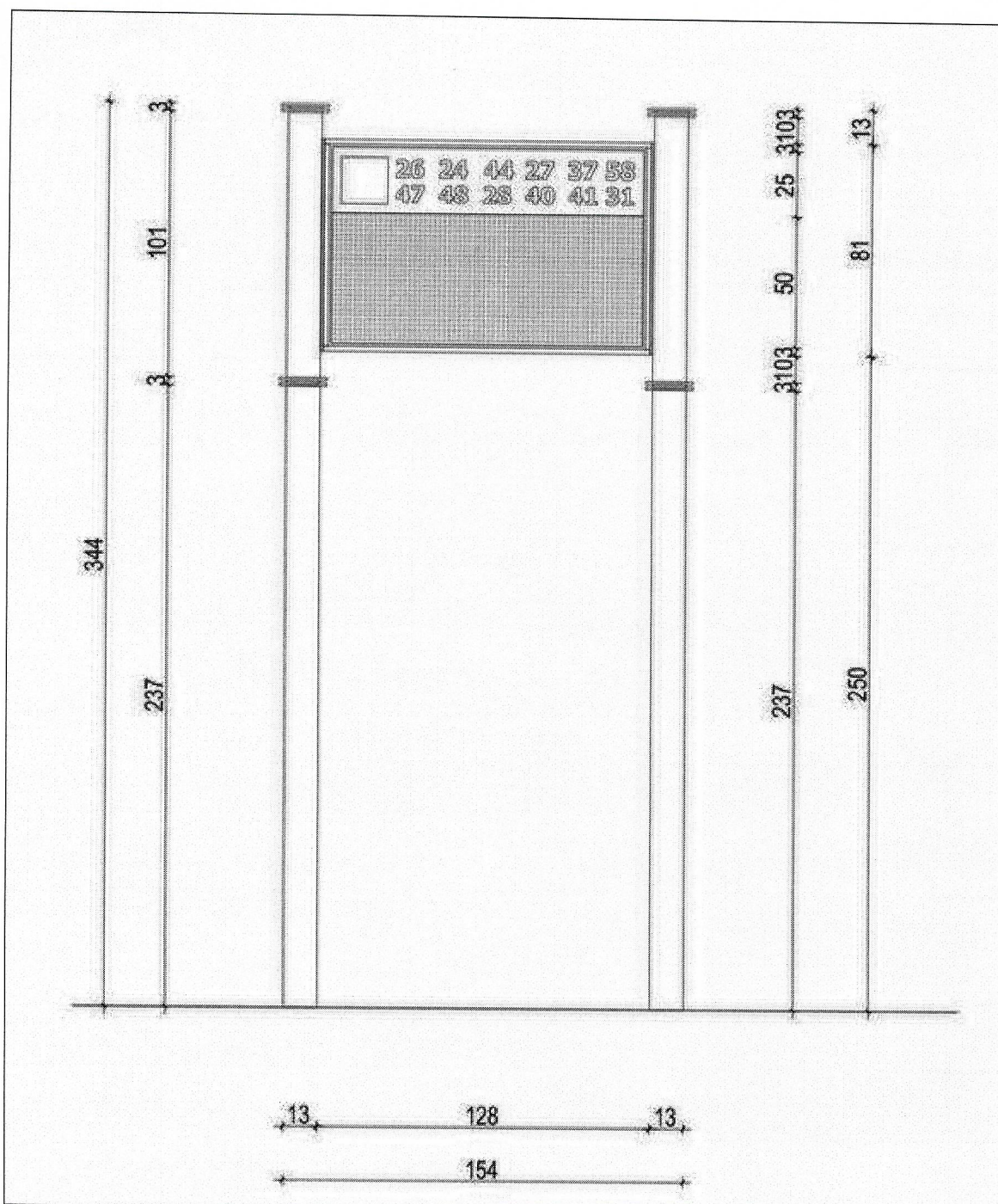
На стајалиштима извршити хоризонтално обележавање места резервисаних за возила ЈЛП на коловозу у висини ел. стајалишног стуба.

Након монтаже ел. 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.

За електронски стајалишни стуб извршити напајање електричном енергијом од стуба расвете и спровести напајање до темељне стопе стуба најближег регуационој линији односно задњој страни стајалишног платоа.



Слика 1. Изглед електронског стајалишног стуба – ТИП 1



Слика 2. Изглед електронског стајалишног стуба – ТИП 2

35. На полазним стајалиштима јавног превоза планирано је постављање модела надстрешнице са „city-light“ витрином. Сви модели надстрешница планирани су са четири темељне стопе. Пројектовати надстрешницу (5.2 x 1.5 m) тако да поседује четири темељне стопе на међусобном хоризонталном растојању по оси: (1) - 1.3 m - (2) – 2.6 m - (3) – 1.3 m (4). Оса све четири темељне стопе налази се на 2.7 m од ивице коловоза. Прва темељна стопа **прве** надстрешнице по вертикалној оси налази се на 5.0 m од стајалишног стуба. Прва темељна стопа **друге** надстрешнице по вертикалној оси налази се на 16.0 m од стајалишног стуба.

Темељне стопе надстрешнице су димензија 0.6x0.8x0.55 m и граде се од бетона марке МБ30. Горња висина темељне стопе се налази на 0.3 m 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 0.5 m до коловоза и 0.3 m у делу иза стуба надстрешнице (Слика 3а. и 3б.). Стуб надстрешнице је димензија: обима 0.42 m и радијуса $r=0.135$ m.

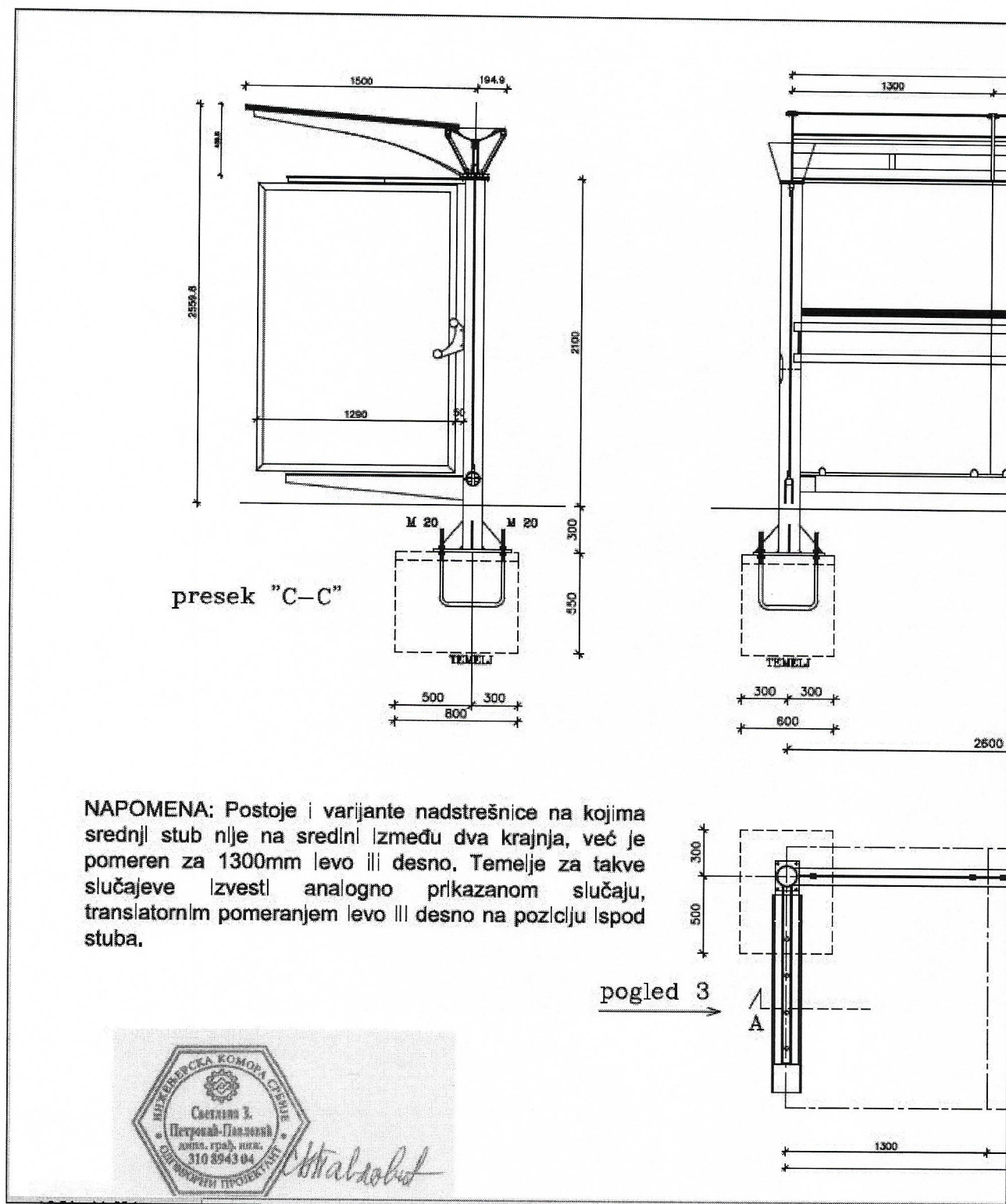
36. На позицији стајалишног платоа због постављања **надстрешнице**, потребно је обезбедити напајање електричном енергијом за рекламну витрину. Напојни вод са сталним

напајањем електричном енергијом потребно је спровести у оси темељне стопе првог стуба надстрешнице најближег стајалишном стубу, односно, на позицији од 2.7 m од ивице коловоза и 5.0 m од стајалишног стуба.

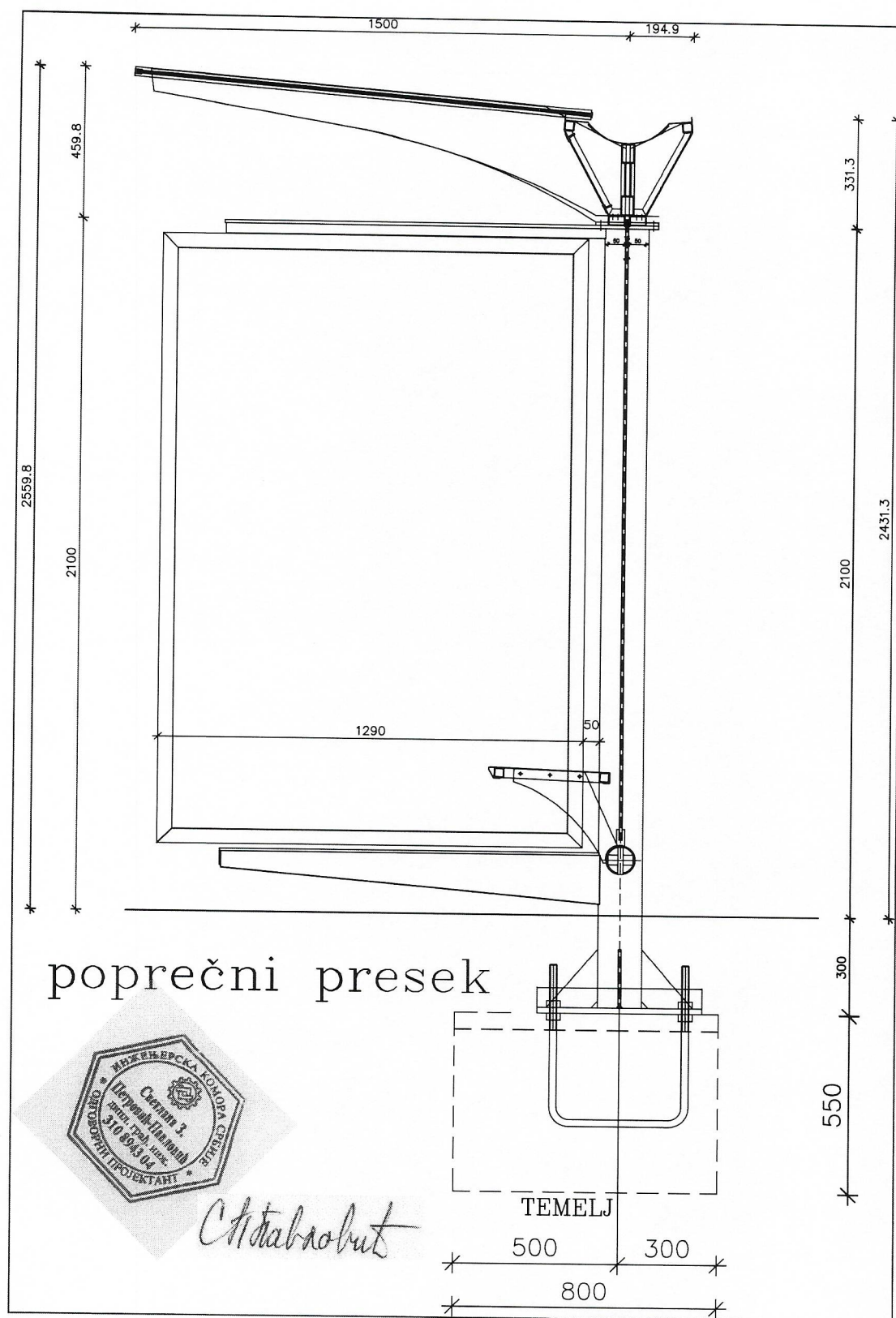
На позицијама стајалишних платоа где је предвиђено постављање **2 надстрешнице**, потребно је обезбедити напајање електричном енергијом за рекламне витрине за обе надстрешнице и дисплеја на првој надстрешници. За прву надстрешницу напајање је потребно обезбедити на позицији 2.7 m од ивице коловоза и 6.0 m од почетка стајалишног платоа, односно 5.0 m стајалишног стуба. За другу надстрешницу напајање је потребно обезбедити на позицији 2.7 m од ивице коловоза и 16.0 m од стајалишног стуба.

37. Према усвојеним условима, најближа бочна ивица надстрешнице од ивице коловоза треба да буде на растојању од 1.2 m.

38. За рекламну витрину на стајалиштима извршити напајање електричном енергијом повезивањем на јавну расвету. Напојни вод са сталним напајањем електричном енергијом потребно је спровести у оси темељне стопе првог стуба надстрешница најближег стајалишном стубу.



Слика 3а. Позиције стубова надстрешница



Слика 36. Попречни пресек стубова надстрешница

39. Приликом израде техничке документације на свим стајалиштима обележити позиције темеља стајалишних стубова, надстрешница и за сваку надстрешницу приказати напајање електричном енергијом.

40. Приликом израде техничке документације пројектовати опрему на стајалишту према "КАТАЛОГУ УРБАНЕ ОПРЕМЕ за уређење и опремање јавних површина на делу територије Града Београда обухваћене Генералним урбанистичким планом, Службени лист града Београда,

у оквиру "Одлуке о изменама и допунама 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, 60/19, 17/2020, 89/2020, 106/2020, 138/20, 152/20, 40/21, 94/21, 101/21, 111/21, 120/21, 19/22, 96/22, 109/22, 41/23, 65/23)".

41. 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" и "Каталогом урбане опреме за уређење и опремање јавних површина на делу територије Града Београда обухваћене Генералним урбанистичким планом" у оквиру "Одлуке о изменама и допунама 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, 60/19, 17/2020, 89/2020, 106/2020, 138/20, 152/20, 40/21, 94/21, 101/21, 111/21, 120/21, 19/22, 96/22, 109/22, 41/23, 65/23)" извршити постављање подлога за вођење слепих и слабовидих особа.

Нагиб рампе на прилазу стајалишном платоу за пешаке и инвалидска колица износи 1:20 (5%), изузетно може износити 1:12 за кратка растојања (8.33%);

На стајалиштима јавног превоза, предвиђа се стајалишни плато за пешаке ширине најмање 300 см, 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 120см.

Зона уласка у возило јавног превоза испред предњих врата возила визуелно се обележава контрастом и изводи се тактилним пољем безбедности минималне површине 90x90см 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 см од ивице стајалишног платоа.

Обележавање површина за потребе слепих и слабовидих особа на стајалишним платоима пројектовати према "Правилнику 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". У случају постојања физичких препрека на стајалишном платоу (ЕДБ стуб, саобраћајни знак и сл.) које у једном делу онемогућавају постављање ребрастих линија водилца исте се постављају на начин који омогућава несметани пролаз и кретање слепих и слабовидих особа на стајалишном платоу.

42. Позиције стубова расвете на стајалиштима, пројектовати тако да не ометају улазак/излазак путника из возила на стајалиштима.

43. Пре почетка извођења радова на саобраћајној површини или непосредно поред саобраћајне површине којом саобраћају возила Јавног превоза, потребно је Секретаријату за јавни превоз доставити ПРОЈЕКАТ ПРИВРЕМЕНОГ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА И БЕЗБЕДНОГ ФУНКЦИОНИСАЊА ЈАВНОГ ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА 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.

44. У прилогу услови ГСП Београд

- У прилогу графика

С поштовањем,

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

Доставити:

- Наслову
- а/а

Радован Кремић

