



Република Србија

**МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ**

Број предмета: ROP-MSGI-973-LOCH-2/2022

Заводни број: 350-02-00075/2022-07

Датум: 12.05.2022.

Београд, Немањина 22 – 26

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по усаглашеном захтеву ЈКП „Београдски метро и воз“ из Београда, ул. Светозара Марковића бр. 38, за издавање локацијских услова, на основу члана 7. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 128/20), члана 23. Закона о државној управи („Сл. гласник РС“, бр. 79/05, 101/07, 95/10, 66/14, 47/18 и 30/18 – др. закон), члана 53а. и 133. став 2. тачка 15. Закона о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 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-исправка, 83/18, 31/2019, 37/2019, 9/2020 и 52/2021), Уредбе о локацијским условима („Сл. гласник РС“ бр. 115/20) и Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре електронским путем („Сл. гласник РС“ бр. 68/19), у складу са Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система (“Службени лист града Београда” број 102/2021) и овлашћењем садржаним у решењу министра број 119-01-113/2021-02 од 18.05.2021. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

I. За фазну изградњу I фазе Линије 1 Београдског метроа, на к.п. у КО Железник и КО Чукарица на територији градске општине Чукарица, у КО Савски венац на

територији градске општине Савски венац, у КО Стари град на територији градске општине Стари град и у КО Палилула на територији градске општине Палилула, на подручју града Београда, потребне за израду идејног пројекта, пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење, у складу са Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система (“Службени лист града Београда” број 102/2021).

Категорија објекта В, класификациони број 124121, 124170.

Категорија објекта Г, класификациони број 211201, 211202, 212211, 212212, 212213, 214201, 214202, 214203, 221411, 221420, 222210, 222220, 222311, 222410, 222330, 222410, 222420, 222431, 222432.

У складу са приложеним Идејним решењем изградња I фазе Линије 1 Београдског метроа планирана је на следећим катастарским/грађевинским парцелама:

Деоница на терену и станица Макиш

Грађевинска парцела МЕТ-6 К.О. Железник састоји се од целих катастарских парцела 616/2, 615/1, 614/1, 613/2, 612/4, 7570/15, 579/2, 578/2, 577/2, 576/2, 575/2, 574/2, 573/2, 572/2, 553/2, 552/2, 551/2, 550/2, 589/3, 590/3, 591/3, 592/3, 7570/11, 549/2, 548/2, 547/2, 546/2, 544/2, 543/2, 542/2, 541/2, 540/2, 539/2, 538/2, 537/2 и 536/2, Грађевинска парцела МЕТ-5 К.О. Железник састоји се од целих катастарских парцела 534/6 и 536/5, Грађевинска парцела МЕТ-4 К.О. Железник састоји се од целих катастарских парцела 534/2, 226/2, 228/2, 229/2, 230/2, 231/2, 232/2, 233/2, 234/2, 235/2, 236/2, 237/2, 239/2, 240/2, 241/2, 243/2, 328/2, 329/2, 331/2, 332/2, 333/2, 334/2, 335/2, 336/2, 337/2, 338/2, 339/2, 340/2, 341/2, 342/2, 343/2, 344/2, 345/2, 346/2, 347/2, 348/2, 391/2, 390/2, 389/2, 388/2, 387/2, 386/2, 385/2, 384/2, 383/2, 382/2, 381/2, 380/2, 379/2, 378/2, 377/2, 376/2, 375/2, 374/2, 373/2, 372/2 и 371/2 Грађевинска парцела МЕТ-3 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 12463/11 и 12463/19, Грађевинска парцела МЕТ-2 К.О. Чукарица коју чини катастарска парцела 12463/20, Грађевинска парцела МЕТ-1 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 12463/14, 12463/7, 12461/6, 12464/3, 12472/7, 12472/20, 12472/16, 12472/11, 12461/5, 12473/3, 12474/3, 12475/2, 12476/2, 12477/2, 12478/2, 12478/5, 12456/3, 12446/1, 12477/1, 12444/4, 12448/5, 12257/14, 12429/5, 12428/5, 13985/8, 12427/5, 12411/4 и 12413/6 и делова катастарских парцела 12476/3 и 12477/3.

Деоница у тунелу – изградња методом отвореног ископа тзв. „cut and cover“

Грађевинска парцела САО-16 К.О. Чукарица састоји се од целе катастарске парцеле 12423/3 и делова катастарских парцела 12422/1, 12421, 12413/1 и 13985/9, Грађевинска парцела САО-17 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 13985/10, 12413/1, 12414/1, 12415, 12390 и 12389, Грађевинска парцела САО-18 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 12384, 12387 и 12389, Грађевинска парцела САО-21 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 12387, 12386, 12385, 12301, 12380, 12302, 12379 и 12303

Станица Жарково грађевинска парцела САО-22 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 12350, 12351/1, 12347/1, 12347/2, 12351/2 и делова катастарских парцела 12303, 12379, 12378, 12377/1, 12377/2, 12346/2, 12352/2, 12345, 12352/1, 12344, 12348, 12354, 12356/1, 12349 и 12353

Деоница у тунелу – изградња методом отвореног ископа тзв. „cut and cover“

Грађевинска парцела САО-23 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 12349, 12354, 12353, 12356/1, 12322/1, 11987, 11986 и 11983, Грађевинска парцела САО-24 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 11982, 11983 и 11984, Грађевинска парцела САО-27 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 11984, 11983, 11982, 11981, 11965/1, 11966/3, 11966/2, 11944/3, 11943/1, 11939/2, 11937 и 11934/5, Грађевинска парцела САО-28 К.О. Чукарица састоји се од дела катастарске парцеле 11934/5, Грађевинска парцела САО-29 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 11934/5, 11933/1, 11924/1 и 11923/1

Шахт 1 – Макиш парк, грађевинска парцела ЗПЗ-1 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 11924/3, 11924/6, 11933/10 и делова катастарских парцела 11933/9, 11933/3, 11933/6, 11933/1, 11934/5, 11924/1, 11923/1, 11923/2, 11924/7, 11924/10, 11924/9 и 11924/2

Деоница у тунелу – изградња методом отвореног ископа тзв. „cut and cover“

Грађевинска парцела САО-31 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 11924/11 и 11924/8 и делова катастарских парцела 11916/4, 11916/2, 11923/2, 11924/7, 11924/10, 11916/3, 11924/9, 11924/2 и 11916/1

Станица Жарково Грађевинска парцела САО-32 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 11916/1, 11924/2 и 12588/1

Деоница у тунелу

Грађевинска парцела САО-33 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 12785/35, 11916/1, 12785/1, 12588/1, 12591/14, 12591/18 и 3424/18, Грађевинска парцела СА-3 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 12785/61, 12785/62, 267/3, 12785/1 и 3424/1

Шахт 2 – Макиш, грађевинска парцела СП2-2 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 267/2, 267/3, 276/1 и 276/3

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

Грађевинска парцела ЗП5-1 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 267/2, 280/1, 275, 267/3, 278/1, 276/1

Трафо станица Беле воде, грађевинска парцела ТС-1 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 12591/30 и 12591/14

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

К.О. Чукарица делови катастарских парцела 275, 278/1, 280/1, 282/1, 282/3, 272/2, 296/2, 285/6, 286/8, 290/5, 286/6, 290/1, 290/8, 290/9, 292/1, 293/1, 294/4, 294/3, 3405/8, 367/2, 3405/12, 367/1, 294/2, 370/1, 368/1, 367/4, 370/3, 369/7, 3406/6, 369/4, 3406/20, 369/6, 369/8, 369/11, 369/5, 369/3, 3406/1, 346/3, 374/3, 3406/5, 374/2, 3406/23, 3406/4, 374/4, 377/1, 379/2, 379/3, 3406/25, 379/1, 379/4, 380/1, 380/13, 380/10, 380/9, 380/11, 380/8, 3406/37, 3406/33, 380/2, 3406/34, 380/7, 380/3, 3406/12, 382/2, 382/4, 3406/13, 382/3, 3406/39, 382/1, 421/1, 421/5, 422/1, 425/3

Станица Трговачка грађевинска парцела СА-4 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 189/4, 184/5, 3404/13, 189/3, 187/5 и 427/2 и делова катастарских парцела 183/16, 343, 184/3, 187/6, 340/3, 3404/3, 340/1, 341/2, 189/1, 342/2, 341/1, 428/6, 187/1, 428/2, 425/1, 425/3, 342/1, 183/5, 433/2 и 3406/1, грађевинска парцела СА-5 К.О. Чукарица

састоји се од делова катастарских парцела 433/2, 428/6, 428/2, 436/2, 441, 436/1, 423/1 и 435/1, грађевинска парцела СА-6 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 113/3, 114, 117, 118, 3407/1, 441, 436/2 и 436/1

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

К.О. Чукарица, целе катастарске парцеле 124/11 и 124/9, делови катастарских парцела 428/6, 428/1, 429/2, 430/1, 430/2, 3406/1, 3407/1, 122/5, 123/1, 124/10, 123/4, 123/3, 125/1, 124/1, 127/8, 122/1, 85/1, 85/2, 3408/3, 85/5, 3408/13, 79/3, 79/2, 79/1, 83/1, 80, 82, 81/1, 13107/3, 13109/1, 13109/2, 13110/3, 13105/3, 13105/2, 13104/2, 13104/1, 13102/2, 13102/3, 13103/3, 13103/1, 13095/10, 13103/4, 13095/3, 13095/9, 13095/4, 13095/8, 13094/4, 13094/5, 13094/11, 13093/5, 13093/13, 13093/11, 13094/3, 13093/10, 13093/14, 13094/12, 13093/4, 13092/3, 13092/10, 13092/11, 13091/1, 13089/9, 13089/4, 13089/8, 13089/3, 13088/2, 13088/1, 13087/2, 13087/1, 13086/1, 13123/1, 13073/2, 13073/1, 13072, 13070, 13069, 13044/1, 13044/18, 13123/1, 13044/17, 13044/16, 13044/15, 13167/2 и 13168/3

Шахт 3 – Требевићка, грађевинска парцела СА-8 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 13098/3, 13098/10, 13100/1, 13100/3, 13102/5 и 13102/4 и делова катастарских парцела 13101/5, 13103/4, 13101/2, 13103/1, 13101/3, 13104/2, 13100/4, 13105/1, 13106/2, 13102/2, 13105/2, 13102/1, 13105/3, 13106/1 и 13107/1

Станица Пожешка грађевинска парцела СА-9 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 13169/3, 13044/43, 13044/40, 13044/39, 13169/4, 13044/37, 13044/29, 13044/34, 13044/30, 13169/20 и 13165/21 и делова катастарских парцела 13044/49, 13165/19, 13044/52, 13044/23, 13044/26, 13044/22, 13044/25, 13044/24, 13044/11, 13044/54, 13044/57, 13044/10, 13044/3, 13044/2, 13165/4, 13044/7, 13168/3, 13165/22, 13170/1, 13167/1, 13171/1, 13171/15, 13165/20, 13123/1 и 13042/1, грађевинска парцела САП-8 К.О. Чукарица коју чини део грађевинске парцеле 13042/1

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

К.О. Чукарица, целе катастарске парцеле 13040/6, 13036/8, 13031/3, 13030/8, 13017/2, 13016/2, 13004/8, 12994/2, 12983/18, 12983/16, 12980/42 и 10040/200 и делова катастарских парцела 13170/1, 13123/1, 13170/2, 13170/16, 13170/14, 13170/9, 13042/24, 13170/8, 13042/25, 13031/1, 13030/5, 13029/4, 13028, 13022/6, 12994/3, 12993/1, 12985/5, 12983/6, 12980/11, 12970/106, 12970/93, 13173/1, 13174, 13208/1, 10040/201, 10611, 10040/237, 10040/179, 10040/110, 10040/109, 10040/108, 10040/107 и 10040/76

Станица Парк Баново брдо грађевинска парцела ЗПЗ-4 К.О. Чукарица састоји се од дела катастарске парцеле 13884, грађевинска парцела СА-10 К.О. Чукарица састоји се од делова катастарских парцела 10040/74, 10040/48, 10040/75, 10040/47, 10040/28, 10040/27, 10611 и 13921/1, грађевинска парцела ЗП1-2 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 10040/30, 10040/73, 10040/78, 10040/49, 10040/46, 10040/45 и 10040/29 и делова катастарских парцела 10040/32, 10040/74, 10040/48, 10040/75, 10040/47, 10040/28, 10040/27, 13921/1, 13922/7, 13923/1, 10040/76, 10040/77 и 10040/107

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

К.О. Чукарица, делови катастарских парцела 13921/3, 10040/232, 10040/281, 10040/279, 13922/7, 10040/212, 10040/289, 10040/227, 10040/243, 10611, 10609/4, 10041/338, 10041/108, 10041/107, 10041/106, 10041/266, 10041/109, 10041/110, 10041/45, 10041/272, 13887, 13889, 10639/3, 10639/1, 10374, 10041/112, 10375/1, 10376/3, 10376/1, 13866, 10635/4, 10380/1, 10380/2, 10381/1, 10381/3, 10626/2, 10239/2, 10238/2, 10239/1, 10237/1, 10228/1, 10229/1, 10228/2, 10229/2, 10215/1, 10213/1, 10214, 10212, 10625/10, 10100/11, 10100/6, 10623/1 и 10095

Шахт 4 – Требевићка део катастарске парцеле 10095

Станица Ада Циганлија грађевинска парцела МЕТ-7 К.О. Чукарица састоји се од дела катастарске парцеле 10095, грађевинска парцела СА-11 К.О. Чукарица састоји се од целих катастарских парцела 10094/5, 10093/3, 10092/4, 10091/4, 10090/2, 10090/6, 10089/3, 10088/5, 10088/2, 10087/2, 10088/4, 10087/3, 10001/12, 10094/4, 10093/1, 10092/1, 10091/1, 10090/1, 10089/1, 10088/1, 10087/1, 10086, 10597/29, 10597/30, 10597/31, 10001/13, 10001/4, 10001/11, 10085/2, 10085/3, 10085/1, 10084/2, 10084/1, 10083, 10082, 10081, 10080, 10001/10, 10078, 10077, 10076, 10075, 10074, 10073, 10001/2, 10001/8, 13863/20, 10001/1, 13863/18 и 10602/2 и делова катастарских парцела 30164 и 10001/3

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела К.О. Чукарица, делови катастарских парцела 10005/3, 10003/1, 10003/2 и 10597/31 К.О. Савски венац, делови катастарских парцела 10602/3, 10017/3, 10017/2, 10018/1, 11121/1, 11123/18, 11297/2, 10671/5, 10671/17, 10671/14, 10671/18, 10671/13, 10671/15, 11123/2, 10671/22, 10671/7, 11123/1, 11121/18, 11121/2, 11121/32 и 11121/3

Шахт 5 – Мост на Ади, грађевинска парцела СА-12 К.О. Савски венац састоји се од целих катастарских парцела 10671/21, 11292/2, 11291/2, 11298/13, 11302/6, 10671/19, 11302/2, 11294/2, 11123/17, 11135, 10671/5, 10671/4, 10671/15, 10671/18, 10671/13, 10671/17, 10671/14 и 11123/2 и делова кататстарских парцела 10017/5, 10017/2, 10017/3, 11298/4, 11297/2, 11123/18, 11121/1 и 10018/1

Шахт 6 – Сајам, грађевинска парцела СП2-3 К.О. Савски венац састоји се од целих катастарских парцела 11122/9, 11123/22, 11121/34 и 11121/25 и делова кататстарских парцела 11121/18, 11123/1, 11123/14, 11121/2, 11114, 10652/1, 11121/32, 11121/33, 11121/3, 11122/1 и 11123/19

Станица Сајам грађевинска парцела ЗП3-2 К.О. Савски венац састоји се од целих катастарских парцела 11122/5, 10670/7, 10670/6, 11122/7, 11123/21, 11123/3, 10670/3, 10670/5, 10665/12, 10665/3, 11122/3, 10670/9, 11122/6, 11122/4, 10670/2 и 11122/8 и делова кататстарских парцела 10665/10, 11121/3, 11121/32, 11121/33, 11122/1 и 11123/19, грађевинска парцела СА-13 К.О. Савски венац састоји се од целих катастарских парцела 11303/23, 11109/3, 11269/3, 11108/3, 10671/22, 10671/23, 10671/24, 10671/7, 11271/2, 10671/9, 10671/3 и 11108/22 и делова кататстарских парцела 10671/29, 10671/30, 11271/1, 10671/31, 11123/19, 11123/1, 10671/3 и 11108/7

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела К.О. Савски венац, делови катастарских парцела 10665/9, 10665/10, 10665/6, 10665/8, 10663/11, 11123/20, 11123/19, 10671/29, 10671/30 и 22630

Станица Мостар грађевинска парцела СА-14 К.О. Савски венац састоји се од делова кататстарских парцела 22630, 1508/395, 836/1, 1431/1, 836/2 и 1428, грађевинска парцела ЗП1-4 К.О. Савски венац састоји се од дела кататстарске парцеле 1431/1, грађевинска парцела Ј9-18 К.О. Савски венац састоји се од целих катастарских парцела 1508/394, 1508/243, 1607/1, 1606, 1605/1, 1508/248, 1604, 1508/249 и 1508/250

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела К.О. Савски венац, део катастарске парцеле 836/1

Шахт 7 – Савски, грађевинска парцела СА-15 К.О. Савски венац састоји се од делова кататстарских парцела 891/1, 1342/1, 836/1 и 1508/395

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела К.О. Савски венац, делови катастарских парцела 836/1, 1508/46, 1508/395, 1508/406, 1533, 1508/407, 811/4 и 1508/409

Станица Савски трг грађевинска парцела Ј9-19 К.О. Савски венац састоји се од целих катастарских парцела 462/3, 462/8, 1508/307 и 1532 и делова кататстарских парцела 811/3 и 1508/410, грађевинска парцела САО-44 К.О. Савски венац део катастарске парцеле 1508/398

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

К.О. Савски венац, делови катастарских парцела 462/7, 462/11, 487/1, 484/1, 484/2, 483/1, 481/4, 481/2, 478, 477/1 и 474/1

Шахт 8 – Луке Ћеловића, грађевинска парцела ЗП1-5 К.О. Савски венац састоји се од целих кататстарских парцела 1/5 и 474/1

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

К.О. Савски венац, делови катастарских парцела 474/3, 285/3, 286/2, 286/1, 333, 359, 358/1, 348/1, 350, 2160/2 и 215 К.О. Стари град, делови катастарских парцела 2957, 2171/2, 2172/2, 2173, 2174/1, 2174/3, 2175, 2176/1, 2076, 2203/1, 2204, 2202, 2206, 2059, 2207, 2208, 1848, 2267 и 2346/1

Станица Трг републике грађевинска парцела САП-1 К.О. Стари град састоји се од дела кататстарске парцеле 1848, грађевинска парцела САП-2 К.О. Стари град састоји се од дела кататстарске парцеле 2885, грађевинска парцела С-16 К.О. Стари град састоји се од дела кататстарске парцеле 2886, грађевинска парцела С-17 К.О. Стари град састоји се од дела кататстарске парцеле 2346/1, грађевинска парцела САП-3 К.О. Стари град састоји се од дела кататстарске парцеле 2369, грађевинска парцела САП-4 К.О. Стари град састоји се од дела кататстарске парцеле 2369, грађевинска парцела САП-5 К.О. Стари град састоји се од дела кататстарске парцеле 2822, грађевинска парцела СА-18 К.О. Стари град састоји се од делова кататстарских парцела 2284/2, 2341 и 1063/1, грађевинска парцела ЗП2-2 К.О. Стари град састоји се од целе кататстарске парцеле 2283, грађевинска парцела Ј9-21 К.О. Стари град састоји се од целих кататстарских парцела 2342/2, 2342/3 и 2343/2 и дела кататстарске парцеле 2341

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

К.О. Стари град, делови катастарских парцела 804, 2285, 813, 1586, 1585, 1583, 1580/1, 1579/1, 1579/2, 1581, 1577, 1576, 1575, 688, 1609, 1612, 1604/2, 1611/1, 1611/2, 1604/1, 1603, 1594, 1598, 1597, 1477, 1555/1, 468, 1479, 1480, 1481, 1475, 1450, 1452, 1451, 1448, 1447, 1446, 1445, 1444, 1443, 1442, 958, 1310, 1311, 1291/4, 1291/1, 1292, 1293, 1294, 1295, 1296, 1169/1, 1158/1, 1169/2, 2794 и 2783

Станица Дунав грађевинска парцела ЗП1-6.1 К.О. Палилула састоји се од целе кататстарске 30/3, ЗП1-6 К.О. Палилула састоји се од делова кататстарских парцела 30/1, 42/1 и 30/15, грађевинска парцела СА-21 К.О. Палилула састоји се од делова кататстарских парцела 30/4, 30/15 и 30/1, грађевинска парцела С-20 К.О. Палилула састоји се од дела кататстарске парцеле 42/1, грађевинска парцела С-19 К.О. Палилула састоји се од дела кататстарске парцеле 39/1, грађевинска парцела СА-37 К.О. Палилула састоји се од дела кататстарске парцеле 29/2

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

К.О. Палилула, делови катастарских парцела 30/1, 30/158 и 24/6

Шахт 9 и Панчевачки мост грађевинска парцела ЗП1-7 К.О. Палилула састоји се од целих катастарских парцела 127/44, 30/17, 30/16 и 127/70 и делова катастарских парцела 30/1, 24/7, 30/13, 30/14, 42/1, 127/4, 127/45, 127/112, 127/49, 127/71, 127/72, 127/103, 127/104, 127/46, 127/17, 127/5, 127/68, 127/67, 127/66, 30/12 и 9/1, грађевинска парцела ЗП5-2 К.О. Палилула састоји се од делова катастарских парцела 42/1, 112/1, 127/48, 127/112 и 127/111, грађевинска парцела СА-22 К.О. Палилула састоји се од целих катастарских парцела 127/73,

127/47, 127/75, 127/74 и 127/78 и делова катастарских парцела 127/71, 127/72, 127/48, 127/112, 127/103, 127/49, 127/4, 127/46, 127/45, 127/111, 42/1 и 30/1, грађевинска парцела СА-23 К.О. Палилула састоји се од делова катастарских парцела 127/112, 127/103, 127/17, 127/04, 127/49, 127/5, 127/50, 127/21, 127/52, 127/105 и 127/109

Деоница у тунелу – изградња методом дубоког ископа машином за пробијање тунела

К.О. Палилула, делови катастарских парцела 127/50, 127/109, 127/51, 127/108, 127/15, 127/11, 127/59, 127/60 и 127/38

Шахт 10 – Карабурма (ТБМ launching), грађевинска парцела СА-25 К.О. Палилула састоји се од делова катастарских парцела 127/10, 127/11, 127/12 и 12/3

Деоница у тунелу – изградња методом отвореног ископа тзв. „cut and cover“

грађевинска парцела СА-27 К.О. Палилула, састоји се од целих катастарских парцела 149/5, 149/7 и 155/3 и делова катастарских парцела 158/3, 155/5, 155/4, 155/6, 155/7, 158/2, 156, 154/2, 155/1, 129/6, 127/43, 154/1, 127/12, 127/42, 12/3, 129/5, 129/1 и 149/1, грађевинска парцела ЗП5-4 К.О. Палилула састоји се од делова катастарских парцела 155/5, 155/4, 155/7, 149/9 и 149/1

Станица Карабурма грађевинска парцела СА-29 К.О. Палилула састоји се од целих катастарских парцела 330/1, 330/3, 161/2, 334/5, 329/2, 328/2, 162/3, 162/4, 161/3 и 161/5 и делова катастарских парцела 327/2, 162/8, 162/10, 335/6, 162/2, 162/7, 161/1, 159/1 и 149/6, грађевинска парцела СА-30 К.О. Палилула састоји се од делова катастарских парцела 161/1, 161/4 и 161/6, грађевинска парцела ЗП2-4 К.О. Палилула састоји се од целих катастарских парцела 161/7 и 161/8 и делова катастарских парцела 161/1, 149/1 и 149/9, грађевинска парцела ЗП2-2 К.О. Палилула састоји се од целих катастарских парцела 162/9, 162/12, 162/6, 162/11, 162/5 и 161/9 и делова катастарских парцела 7/35, 161/6, 160/1, 161/1, 161/4, 162/10, 162/8, 162/3 и 162/7

Деоница у тунелу – изградња методом отвореног ископа тзв. „cut and cover“ и Шахт 11 –Карабурма грађевинска парцела СП2-4 К.О. Палилула, састоји се од целе катастарске парцеле 5110/5 и делова катастарских парцела 7/35, 7/39, 160/1, 5110/12, 5110/10, 5110/3 и 165/7, грађевинска парцела СА-31 К.О. Палилула састоји се од целих катастарских парцела 162/1, 160/3, 160/2 и 160/4 и делова катастарских парцела 162/13, 165/8, 335/6, 162/2, 165/1, 5110/13, 162/7, 160/5 и 159/1, грађевинска парцела СА-33 К.О. Палилула састоји се од целих катастарских парцела 165/9, 165/10, 5110/11, 165/11, 165/3, 165/2, 165/5 и 165/4 и делова катастарских парцела 234/15, 165/6, 5110/13, 159/6, 234/4, 159/1 и 165/12, грађевинска парцела СА-34 К.О. Палилула, састоји се од целе катастарске парцеле 320/4 и делова катастарских парцела 159/1, 234/4 и 234/15, грађевинска парцела СП2-5 К.О. Палилула, састоји се од делова катастарских парцела 5110/10 и 5110/12, грађевинска парцела СА-32 К.О. Палилула, састоји се од целе катастарске парцеле 5110/9 и делова катастарских парцела 159/1, 159/6, 165/6, 165/1, 165/8, 5110/13 и 165/12.

II. ПЛАНИРАНА НАМЕНА:

Катастарске парцеле на којима се планира изградња I фазе Линије 1 метро система у Београду се налазе у обухвату Плана генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система (“Службени лист града Београда” број 102/2021).

Планиране површине јавних намена су:

- водне површине;
- површине у функцији саобраћаја;

- мрежа саобраћајница;
- метро;
- железница;
- површине за инфраструктурне објекте и комплексе;
- комуналне површине и објекти;
- зелене површине;
- површине за објекте и комплексе јавних служби.

Планиране површине осталих намена су:

- површине за становање;
- мешовити градски центри;
- површине за комерцијалне садржаје.

Површине изнад подземних деоница железничког и метро система нису дефинисане овим Планом, већ Планом генералне регулације грађевинског подручја седишта јединице локалне самоуправе – Град Београд (целине I–XIX) („Службени лист Града Београда”, бр. 20/16, 97/16, 69/17 и 97/17) и осталим важећим плановима.

У оквиру границе предметног плана, предвиђене су три метро линије и то.

- **Линија 1 – од Железника, преко Бановог брда, Трга републике, Карабурме до Миријева**
- Линија 2 – од Миријева, преко Јужног булеvara, Немањине и Савског трга, Сава центра, Сењског трга и Земуна, до Железничке станице Земун
- Линија 3 – повезује Бањицу (Паунов брег) и Бежанијску косу.

Одлуком о изради ППР-а шинских система дефинисана је фазна реализација метро система:

- 1. фаза – део прве метро линије од метро станице Железник до метро станице Карабурма,**
2. фаза – део прве метро линије од метро станице Карабурма до метро станице Миријево,
3. фаза – друга линија метро система и
4. фаза – трећа линија метро система.

Метро линија 1 планирана је на следећем правцу: Железник – Макиш – Жарково – Беле воде – Трговачка – Пожешка – Парк „Баново брдо” – Ада Циганлија – Сајам – Мостар – Савски трг – Трг Републике – Скадарлија – Дунав – Панчевачки мост – Карабурма – Ада Хуја – Вишњичка – Миријевски булевар – 7. гимназија – Миријево.

У складу са техничким решењима, траса је планирана по терену на делу од станице Железник до станице Макиш у дужини од 2,1 km. На овом делу траса се води кроз простор планираног депоа за метро и површине у функцији саобраћаја, и има две станице које су планиране на терену, станице Железник и Макиш.

Део трасе од станице Макиш до станице Беле воде планира се у отвореном ископу (cut&cover) у дужини од око 2,15 km. Деоница у дужини од око 11,2 km од станице Беле воде до станице Панчевачки мост планирана је у дубоком тунелу, док се деоница од станице Панчевачки мост до Миријева планира у отвореном ископу (cut&cover) у дужини од око 5,7 km.

Предмет ових локацијских услова је изградња I фазе Линије 1 метро система у Београду на правцу: Железник – Макиш – Жарково – Беле воде – Трговачка – Пожешка – Парк „Баново брдо” – Ада Циганлија – Сајам – Мостар – Савски трг – Трг Републике – Скадарлија – Дунав – Панчевачки мост – Карабурма.

III. ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА:

Траса метро линије:

Метро систем се планира на доминантним и најоптерећанијим градским коридорима, чиме се отвара могућност редукције обима путовања појединим средствима превоза и реорганизације конвенционалних видова јавног транспорта путника.

Траса метро линија може се водити подземно, по терену и надземно (на мостовским конструкцијама). У зависности од начина подземног вођења трасе разликују се типови градње:

1. подземно у дубоком ископу (ТБМ машином – „Tunnel boring machine”)
2. подземно у плитком (отворено и покривеном) ископу („Cut&Cover”)

Ширина колосека метро система износи 1.435 mm, а растојање између оса колосека 3,5 m. Максимални подужни нагиб на траси износи 4,0%, изузетно 4,5% у случају других условљености, а на основу провере кроз техничку документацију. Минимални радијус хоризонталне кривине на траси износи $R_{min}=150$ m, за трасу у плитком ископу и по терену, односно $R_{min}=250$ m за трасу у дубоком тунелу, док је минимални радијус кривине у депоу $R_{min}=90$ m. Минимални радијус вертикалне кривине на траси износи $R_{min}=3.200$ m, изузетно $R_{min}=2.500$ m у случају других условљености, а на основу провере кроз техничку документацију.

Максимална оперативна брзина композиција на траси је 80 km/h.

Минимална дужина правца трасе метроа у зони станице износи 120 m.

Растојање између осе колосека и ивице станичне платформе износи 1.485 mm. Растојање између врха шине и станичне платформе износи 1.150 mm.

Дужина кола у оквиру композиције износи 18 m, троделне гарнитуре 54 m, а четвороделне 72 m, висина кола оријентационо 3,85 m.

Точкови на возним гарнитурама морају бити челични. Напајање система планира се системом треће шине са напоном од 1500 VDC. Режим вожње возова у метро систему – аутоматски. Капацитет станичних платформи планира се минимум за четвороделну возну гарнитуру као и према прогнозираном броју путника. Ширина станичне платформе планира се за несметано обављање свих функција путника и техничког особља, чекање, кретање, информисања, минимум 4 m. Ниво услуге за станице Београдског метроа за пешачки поток 0,7 путника/m², а за простор чекања 1,4 путника/m².

Метро станице:

Метро станице у оквиру средње и рубне зоне позиционирати и архитектонски пројектовати тако да формирају локалне центре и подстичу даљу урбанизацију предметног подручја. Метро станице могу бити површинске, надземне и подземне. Површинске станице су станице на површини терена, надземне станице су станице изнад површине терена, а подземне станице су станице испод површине терена.

Површинске и надземне метро станице се састоје од станичне зграде у којој се налази:

- станични хол – вестибил;
- техничке и оперативне просторије станице;
- перони.

Подземна метро станица се састоји од надземних и подземних садржаја у функцији метро станице. Надземни садржаји су:

- објекти или надстрешнице у функцији приступа метро станицама (улази/излази) који садрже степеништа, елеваторе и ескалаторе;
- евакуациони излази;
- објекти или решетке техничких просторија станице за потребе вентилације и одвођења дима.

Подземни садржаји су:

- станични хол – вестибил (са могућим комерцијалним делатностима);
- техничке и оперативне просторије станице;
- перони;
- ходници.

Зона метро станице јесте простор који обухвата све потребне садржаје метро станице. Јавне просторе метро станице димензионисати у односу на дефинисани ранг и планирани број путника у вршном часу, тако да се омогући неометан ток путника, као и ефикасна евакуацију у случају пожара.

Према значају у мрежи метро станице су рангиране као:

- метро станице I ранга – висок степен атрактивности и оптерећења, значајно преседачко место,
- метро станице II ранга – стандардни степен оптерећења, станице у постепеном развоју
- метро станице III ранга – умерен степен оптерећења.

Евакуациони и евакуационо-вентилациони шахт:

У складу са противпожарним условима планирани су евакуациони и евакуационо-вентилациони шахтови.

Евакуациони шахт се састоји од евакуационог степеништа.

Евакуационо-вентилациони шахт се састоји од надземног и подземног дела. Надземни садржаји су евакуациони излази и објекти или решетке техничких просторија шахта за потребе вентилације и одвођења дима. Подземни садржаји су техничке и оперативне просторије шахта.

ЕЛЕМЕНТИ ДЕТАЉНЕ РАЗРАДЕ I ФАЗЕ ПРВЕ ЛИНИЈЕ МЕТРО СИСТЕМА:

- Метро (МЕТ)

Услови за изградњу трасе метроа:

- У обухвату I фазе прве линије метро система планиран је коридор за метро линију 1, односно простор за смештај два колосека ширине 1.435 mm, са међусобним

растојањем

оса колосека од 3,5 m и заштитним појасом од мин. 3 m од спољне ивице шине.

- Приказана траса наведене метро линије је дефинисана елементима ситуационог плана и подужног профила. Приликом даље разраде кроз техничку документацију могуће су измене елемената ситуационог и нивелационог плана у оквиру дефинисаних грађевинских парцела а у циљу разраде или побољшања техничког решења.
- Није планирано укрштање друмских саобраћајница и пешачких стаза са трасом метроа у нивоу.
- Стамбени и пословни објекти планирани су ван коридора метроа, односно на удаљености мин. 6 m од спољне ивице шине.
- Планирани објекти изнад или у непосредној близини коридора не смеју својом изградњом и експлоатацијом угрожавати безбедност одвијања метро саобраћаја.
- Површине за платформе (пероне) планирати мин. ширине 4 m и орјентационе дужине макс. 120 m.

Стандарди и правила уређења и грађења којима ће се обезбедити могућност реализације трасе метроа биће детаљно разрађени кроз израду техничке документације.

Остали параметри за пројектовање:

- Максимална оперативна брзина композиција на траси је 80 km/h;
- Максимални подужни нагиб 4,0%, изузетно 4,5% у случају других условљености, а на основу провере кроз техничку документацију;
- Статична ширина возних средстава 2,7 m;
- Висина вагона 3,8 m;
- Ширина колосека 1.435 mm;
- Минимални радијус хоризонталне кривине на траси износи $R_{min} = 150$ m, за трасу у плитком ископу и по терену, односно $R_{min} = 250$ m за трасу у дубоком тунелу, док је минимални радијус кривине у депоу $R_{min} = 90$ m.;
- Станице пројектовати у правцу дужине 120 m, без надвишења (0%) и без подужног нагиба (0%);
- Минимални радијус вертикалне кривине на траси износи $R_{min} = 3.200$ m, изузетно $R_{min} = 2.500$ m у случају других условљености, а на основу провере кроз техничку документацију;
- За мрежу линија београдског метроа утврђен је размак између оса колосека 3,5 m;
- Растојање између осе колосека и ивице станичне платформе износи 1.485 mm;
- Растојање између врха шине и станичне платформе износи 1.150 mm;
- Дужина кола у оквиру композиције износи 18 m, троделне гарнитуре 54 m, а четвороделне 72 m, висина кола орјентационо 3,85 m;
- Точкови на возним гарнитурама морају бити челични;
- Напајање система планира се системом треће шине са напоном од 1.500 VDC;
- Режим вожње возова у метро систему – аутоматски;
- Капацитет станичних платформи планира се минимум за четвороделну возну гарнитуру као и према прогнозираном броју путника;
- Ширина станичне платформе планира се за несметано обављање свих функција путника и техничког особља, чекање, кретање, информисања, минимум 4 m;
- Ниво услуге за станице Београдског метроа за пешачки проток 0,7 путника/m², а за простор чекања 1,4 путника/m².

На грађевинској парцели МЕТ-7 планира се изградња објекта у функцији метро станице.

• Станице метро система

Површинске станице метро система су метро станице Железник и Макиш.

Правила грађења за површинску метро станицу:

зона метро станице

- Зона метро станице дефинисана је на графичком прилогу „Елементи детаљне разраде I фаза прве линије метро система – Регулационо-нивелациони план са аналитичко-геодетским елементима за обележавање” Р 1:1.000.
- Зона површинске метро станица се налази у оквиру коридора метро линије, у оквиру грађевинских парцела МЕТ-1 и МЕТ-6.
- Уколико се укаже потреба, приликом даље разраде метро система, површина зоне станице се може повећати, у складу са технолошким потребама система а према решењима из техничке документације, у оквиру саобраћајне површине – метро (МЕТ).

намена

- Саобраћајна површина – метро.
- Станица јавног градског транспорта на коридору метроа, са припадајућим садржајима (билетарнице, санитарни чворови, канцеларије, техничке просторије) и хоризонталне и вертикалне комуникације.
- У оквиру станице могу се наћи и комерцијални садржаји (трговина и угоститељство).
- Планирани садржаји (билетарница, санитарни чворови и комерцијални садржаји) метро станице Макиш могу секористити за потребе железничке станице Макиш.

број објеката у оквиру зоне

- У оквиру зоне дозвољена је изградња једног објекта

положај објекта

- Објекат поставити у оквиру зоне метро станице.
- Зона метро станице једнака је зони грађења.

индекс заузетости метро станице у оквиру зоне

- Максимални индекс заузетости је 100%.

висина венца објекта метро станице

- Објекат је могуће реализовати у више етажа. Минимална светла висина етаже је 3,2 m.
- Максимална кота венца објекта је 12 m, од коте тротоара са које је планиран приступ објекту метро станице.
- Могуће је остварити просторни акценат и визуелни репер максималне висине венца објекта 20 m.

приступ објекту станице

- У складу са процењеним обимом путника приступ објекту станице остварити са јавне површине (станичног платоа).
- Приступе метро станице планирати на начин да не ометају пешачке токове.
- Приступе обезбедити степеницама, ескалаторима и лифтовима, као и потходницима, уколико су потребни.
- Приступ метро станице Макиш пројектовати као обједињени приступ са планираном железничком станицом Макиш.
- Уколико се укаже потреба за потходницима, ради остваривања међусобне везе метро и железничке станице, минималне ширина отвора за кретање пешака је 5 m односно,

потребно је да димензије подземних прола за буду у складу са техничким нормативима из области противпожарне заштите, а имајући у виду предвиђени број људи који се могу наћи у деловима пролаза.

- Приступ метро станици мора бити 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”, број 22/15).

кота пода приземља

- Кота пода приземне етаже је максимално 0,2 m виша од коте јавне површине (станичног платоа).

архитектонско обликовање

- Објекат пројектовати у духу савремене архитектуре уз примену савремених материјала у складу са наменом.
- Потребно је максимално користити нова техничко-технолошка решења у циљу енергетски ефикасније градње.
- Кров пројектовати као раван, односно плитак коси кров (до 15 степени) са одговарајућим кровним покривачем.

однос према комуналној инфраструктури

- Минимални степен опремљености комуналном инфраструктуром метро станице је прикључак на водоводну, канализациону, електроенергетску и телекомуникациону мрежу.

инжењерско-геолошки услови

- Метро станице Железник и Макиш ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону ПБ2. Инжењерско-геолошка својства ових терена условљавају извесна ограничења при урбанизацији простора. Овај рејон обухвата природне делове алувијалних равни изнад коте 72 mпв. Коришћење ових терена при урбанизацији захтева потпуније дефинисање својстава терена у зони самог објекта у зависности од типа објекта и режима градње. Због високог нивоа подземне воде овај део терена представља условно повољне терене са већим ограничењима при урбанизацији. Коришћење ових терена за урбанизацију захтева примену адекватних мера у циљу елиминисања негативног утицаја подземне воде. То се постиже издизањем – насипањем терена адекватним материјалом уз прописно збијање и претходно уклањање хумусног покривача и насипа неповољних карактеристика. У делу терена где су присутна повремена забарења треба рачунати са обимнијим мелиоративним радовима (насипање и збијање). Објекте нивелационо поставити тако да не иду испод коте 72 m у супротном, обавезно предвидети израду одговарајућег дренажног система.
- За објекте метро станица неопходно је урадити детаљна геолошка истраживања а све у складу са Законом о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС”, бр. 101/15, 95/18 и 40/21).

остали услови

- У оквиру јавних површина потребно је планирати евакуационе излазе у складу са Правилником о техничким нормативима за заштиту од пожара стамбених и пословних објеката и објеката јавне намене („Службени гласник РС”, број 22/19) као и

Стандардом за независне шинске системе и путничке шинске системе НФПА 130 (Standard for Fixed Guideway Transit and Passenger rail Systems NFPA 130)

- мора бити обезбеђен приступни пут за ватрогасна возила до станице, сходно Правилнику о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређење платоа за ватрогасна возила у близини објекта повећаног ризика од пожара („Службени лист СРЈ”, број 8/95),
- обавезна је хидрантска мрежа за гашење пожара, сходно Правилнику о техничким нормативима за инсталације хидрантске мреже за гашење пожара („Службени гласник РС”, број 3/18).

посебни услови

- Потребно је да у свим новоизграђеним објектима, на удаљености од 1.100 метара од места хемијског удеса са опасном материјом хлор, буду обезбеђене одговарајуће заштитне маске или изолациони апарати за дисање и заштитна одела, за све запослене и посетиоце новоизграђених објеката;

фазност изградње

- Дозвољена је фазна реализација на начин да свака фаза представља функционалну целину.

Подземне станице метро система су метро станице Жарково, Беле воде, Трговачка, Пожешка, Парк Баново брдо, Ада Циганлија, Сајам, Мостар, Савски трг, Трг републике, Дунав, Панчевачки мост и Карабурма.

Правила грађења за подземну метро станицу:

зона метро станице

- Зона метро станице дефинисана је на графичком прилогу бр. 10 „Елементи детаљне разраде I фаза прве линије метро система – Регулационо-нивелациони план са аналитичко-геодетским елементима за обележавање”
- Зона подземне метро станице се налази у оквиру регулације саобраћајнице, јавне зелене површине, површине за објекте и комплексе јавних служби или комуналне површине.
- У оквиру зоне станице се налази објект метро станице са минимално два прилаза (улаза/излаза) метро станици.

намена

- Подземна намена је саобраћајна површина – метро.
- Станица јавног градског транспорта на коридору метроа, са припадајућим садржајима (билетарнице, санитарни чворови, канцеларије, техничке просторије) и хоризонталним и вертикалним комуникацијама.
- У оквиру станице могу се наћи и комерцијални садржаји (трговина и угоститељство).
- Површинска намена приказана је на графичком прилогу бр. 9 „Елементи детаљне разраде I фаза прве линије метро система – Планирана намена површина”

грађевинска парцела и грађевински комплекс

- За потребе изградње метро станица могуће је формирање грађевинског комплекса.
- Грађевински комплекс се састоји од више кататстарских или грађевинских парцела исте или различите намене.

- Грађевински комплекс за станицу Беле воде може се састојати од парцела CAO-32 и CAO-33.
- Грађевински комплекс за станицу Трговачка може се састојати од парцела СА-4, СА-5 и СА-6.
- Грађевински комплекс за станицу Парк Баново брдо може се састојати од парцела СА-10, ЗПЗ-4 и ЗП1-2.
- Грађевински комплекс за станицу Ада Циганлија може се састојати од парцела СА-11, ЗП6-1, ЗП1-3 и МЕТ-7.
- Грађевински комплекс за станицу Сајам може се састојати од парцела СА-13 и ЗПЗ-2.
- Грађевински комплекс за станицу Мостар може се састојати од парцела СА-14, Ј9-18 и ЗП1-4.
- Грађевински комплекс за станицу Савски трг може се састојати од парцела Ј9-20 и CAO-44.
- Грађевински комплекс за станицу Трг Републике може се састојати од парцела САП-1, САП-2, САП-3, САП-4, СА-56, САП-5, САП-6, САП-7, СА-16, СА-17, СА-18, Ј9-21 и ЗП2-2.
- Грађевински комплекс за станицу Скадарлија може се састојати од парцела САП-8 и КП2-1.
- Грађевински комплекс за станицу Дунав може се састојати од парцела СА-19, СА-20, СА-21, СА-37, ЗП1-6.1 и ЗП1-6.
- Грађевински комплекс за станицу Панчевачки мост може се састојати од парцела СА-22, СА-23, ЗП5-2 и ЗП1-7.
- Грађевински комплекс за станицу Карабурма може се састојати од парцела СА-29, СА-30, ЗП2-4 и ЗП5-5.

положај метро станице

- Објекат поставити у оквиру зоне метро станице.
- Зона метро станице једнака је зони грађења.

индекс заузетости у оквиру зоне метро станице

- Максимални индекс заузетости је 100%;

дубина метро станице

Дубина станице одређена је котом горње ивице шине имизноси оријентационо:

- 68 mnnv за станицу Жарково,
- 61.5 mnnv за станицу Беле воде,
- 92.8 mnnv за станицу Трговачка,
- 108.2 mnnv за станицу Пожешка,
- 91.5 mnnv за станицу Парк Баново брдо,
- 57.3 mnnv за станицу Ада Циганлија,
- 58.2 mnnv за станицу Сајам,
- 59 mnnv за станицу Мостар,
- 61 mnnv за станицу Савски трг,
- 79.6 mnnv за станицу Трг Републике,
- 60.4 mnnv за станицу Дунав,
- 64 mnnv за станицу Панчевачки мост,
- 66 mnnv за станицу Карабурма.
- Дубина станице је оријентациона и биће прецизно дефинисана кроз израду техничке документације.

- Станицу је потребно реализовати у више етажа. Минимална светла висина етаже је 3,2 m, као и потходника.

приступ подземној метро станици (улаз – излаз)

- У складу са процењеним обимом путника обезбедити адекватан број приступа (улаза-излаза) метро станици, а не мање од 2.
- Приступе остварити са јавне површине, могуће је остварити приступе и са осталих површина у јавном коришћењу (нпр. из зона комерцијалних центара у оквиру којих могу бити тржни центри и сл.)
- Тачан положај приступа биће дефинисан кроз техничку документацију.
- Приступе метро станици планирати на начин да не ометају пешачке токове који се одвијају у оквиру регулације саобраћајнице или у оквиру површина у јавном коришћењу.
- Приступе метро станици Савски трг пројектовати на начин да су видљиви са Савског трга односно из Савске и Карађорђевог улице.
- Један од приступа метро станици Панчевачки мост пројектовати интегрисано са приступом железничкој станици Панчевачки мост.
- Један од приступа метро станици Карабурма пројектовати интегрисано са приступом планираној железничкој станици Карабурма.
- Приступе обезбедити степеницама, ескалаторима и лифтовима, као и потходницима, уколико су потребни.
- Минимална ширина степеница је 1,4 m.
- Минималне ширина отвора за кретање пешака је 3,6 m односно, потребно је да димензије подземних пролаза буду у складу са техничким нормативима из области противпожарне заштите, а имајући у виду предвиђени број људи који се могу наћи у деловима пролаза.
- Приступ подземној метро станици мора бити 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”, број 22/15).

хоризонтална и вертикална регулација површинских објеката подземне метро станице

- Надземни делови подземне метро станице (објекти или надстрешнице у функцији приступа метро станицама (улази/излази који садрже степеништа, елеваторе и ескалаторе), евакуациони излази и објекти или решетке техничких просторија станице за потребе вентилације и одвођења дима) не могу се позиционирати у оквиру коловоза и трамвајске баштице.
- Максимална кота венца објекта надземног дела подземне метро станице (надстрешнице приступа, лифта, евакуационог излаза) је 6 m од коте тротоара.
- Надземни делови подземне метро станице, не смеју бити на мањој удаљености од 3 m од регулације блока чија се грађевинска линија поклапа са регулационом линијом.
- Вентилационе отворе на равном терену пројектовати у нивоу терена, односно на висини од 20 cm од нивоа терена, а у случају када то технички није могуће максимална висина венца вентилационог отвора је 3 m.
- Вентилационе отворе као и друге техничке отворе у функцији станице не ограђивати, потребно их је архитектонски уклопити у терен или партерно уређење зелених површина.
- Вентилационе отворе и друге техничке отворе у функцији станице пројектовати на минимум 8 m од отвора стамбених и пословних објеката, као и ван зоне коловоза и трамвајских баштица.

- У складу са просторним могућностима пројектовати паркиралишта за бицикле у оквиру зоне метро станице.

архитектонско обликовање

- У реализацији подземне метро станице применити савремене материјале у складу са наменом и техничким потребама. Такође, потребно је максимално користити нова техничко-технолошка решења у циљу енергетски ефикасније градње.
- Надземне делове метро станице Ада Циганлија који нису уклопљени у терен (у нивоу терена или 20 см од нивоа терена) пројектовати у оквиру објекта, на грађевинској парцели МЕТ-7, у сарадњи за Републичким заводом за заштиту споменика културе.
- Надземне делове метро станице Сајам који нису висински уклопљени у партерно решење сквера дефинисати у сарадњи са „Инфраструктура железнице Србије” а.д., ради усаглашавања са заштитном зоном планираног проширења железничког моста и формирањем планиране железничке станице Сајам.
- Надземне делове станице Дунав пројектовати на начин да не угрожавају континуитет Линијског парка преко продужетка Цвијићеве улице.

однос према комуналној инфраструктури

- Инфраструктурни системи који се планирају кроз зону подземне метро станице, морају се водити у простору између горње плоче објекта станице и конструкције саобраћајнице или пешачке/бициклистичке стазе, или у простору између бочне конструкције објекта станице и регулационе линије саобраћајнице, или у оквиру метро станице у посебно планираним касетама или галеријама.
- Минимални степен опремљености комуналном инфраструктуром метро станице је прикључак на водоводну, канализациону, електроенергетску и телекомуникациону мрежу.

инжењерско-геолошки услови

- Метро станице Трговачка, Парк Баново брдо и Трг републике ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону IA1 који припада теренима који су са инжењерско-геолошког аспекта оцењени као најпогоднији за урбанизацију, без ограничења у коришћењу, уз уважавање локалних инжењерско-геолошких карактеристика терена. С обзиром на дебљину лесоидних и делувилних седимената, услови изградње објеката зависе од својстава овог комплекса. Лесоидни седименти имају специфична инжењерско-геолошка својства (мало дозвољено оптерећење одређено тзв. структурном чврстоћом, изразиту до средњу деформабилност и осетљивост на промену влажности и вишеструко повећање деформабилности) о којима се мора водити рачуна при пројектовању и грађењу објеката.
- Метро станице Пожешка, Мостар и Панчевачки мост ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону ПА2 који је окарактерисан као условно повољан за урбанизацију и у коме начин и дубину фундамирања новопроектованих објеката треба прилагодити геолошкој средини. Темељне конструкције изведене у лесним седиментима морају се штитити од допунских провлажавања изградом дренажа, сабирница, флексибилних веза водоводне и канализационе мреже.
- Метро станице Ада циганлија, Сајам, Савски трг, Скадарлија, Дунав и Карабурма ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону ПБ1 који обухвата вештачки насуте делове терена алувијалних равни Саве и Дунава. Коришћење ових терена при урбанизацији захтева потпуније дефинисање својстава терена у зони самог објекта у зависности од типа објекта и режима градње. Због високог нивоа подземне воде и мале носивости насутих и алувијалних седимената овај део терена сврстан је у условно повољне терене при урбанизацији. Објекте треба нивелационо тако

поставити да им кота најнижег пода буде изнад коте 74 mnnv или се заштита објекта мора извести изнад коте 73.5 mnnv.

- Метро станице Жарково и Беле воде ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону ПБ2. Инжењерско-геолошка својства ових терена условљавају извесна ограничења при урбанизацији простора. Овај рејон обухвата природне делове алувијалних равни изнад коте 72 mnnv. Коришћење ових терена при урбанизацији захтева потпуније дефинисање својстава терена у зони самог објекта у зависности од типа објекта и режима градње. Због високог нивоа подземне воде овај део терена представља условно повољне терене са већим ограничењима при урбанизацији. Коришћење ових терена за урбанизацију захтева примену адекватних мера у циљу елиминисања негативног утицаја подземне воде. То се постиже изди зањем – насипањем терена адекватним материјалом уз прописно збијање и претходно уклањање хумусног покривача и насипа неповољних карактеристика. У делу терена где су присутна повремена забарења треба рачунати са обимнијим мелиоративним радовима (насипање и збијање). Објекте нивелационо поставити тако да не иду испод коте 72 m у супротном, обавезно предвидети израду одговарајућег дренажног система.
- За објекте подземних метро станица неопходно је урадити детаљна геолошка истраживања а све у складу са Законом о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС”, бр. 101/15, 95/18 и 40/21).

остали услови

- У оквиру јавних површина потребно је планирати евакуационе излазе у складу са Правилником о техничким нормативима за заштиту од пожара стамбених и пословних објеката и објеката јавне намене („Службени гласник РС”, број 22/19) као и Стандардом за независне шинске системе и путничке шинске системе НФПА 130 (Standard for Fixed Guideway Transit and Passenger rail Systems NFPA 130)
- Мора бити обезбеђен приступни пут за ватрогасна возила, сходно Правилника о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређење платоа за ватрогасна возила у близини објекта повећаног ризика од пожара („Службени лист СРЈ”, број 8/95),
- Обавезна хидрантска мрежа за гашење пожара, сходно Правилнику о техничким нормативима за инсталације хидрантске мреже за гашење пожара („Службени гласник РС”, број 3/18).
- Приликом изградње нових комуналних, саобраћајних и других инфраструктурних објеката испод површине тла, сходно Закону о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 111/09 и 92/11) и Закону о изменама и допунама Закона о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број 93/12), инвеститор је дужан да прилагоди те објекте за склањање људи.
- У поступку израде техничке документације потребно је прибавити Услове са аспекта мера заштите од пожара од стране надлежног органа Министарства, на основу којих ће се сагледати конкретна техничка решења, безбедносна растојања и др., у складу са Уредбом о локацијским условима („Службени гласник РС”, бр. 35/15 и 114/15).

фазност изградње

- дозвољена је фазна реализација на начин да свака фаза представља функционалну целину.

посебни услови

- У зони културног добра Стара Фабрика Шећера потребно је изградити објекат у функцији метро система у складу са условима Републичког завода за заштиту споменика културе бр. 6-51/2021 од 7. априла 2021. године који је приложен у

документацији, као и у складу са детаљнијим условима које је потребно прибавити приликом обавезне сарадње са предметном институцијом при дефинисању идејног решења објекта у функцији метро система.

- **Евакуационо-вентилациони шахтови:**

зона шахта

- Зона шахта дефинисана је на графичком прилогу бр. 10 „Елементи детаљне разраде I фаза прве линије метро система – Регулационо-нивелациони план са аналитичко-геодетским елементима за обележавање”
- Зона шахта се налази у оквиру регулације саобраћајнице, јавне зелене површине или саобраћајне површине.
- Зона шахта једнака је зони грађења.

намена

- Подземна намена – Саобраћајна површина – Површина у функцији саобраћаја – шахт.
- Технички објекат у функцији метро система који се састоји од евакуационог степеништа, вентилационог шахта и других техничких просторија у функцији извлачења дима у случају пожара, као и одржавања метро система.

грађевинска парцела и грађевински комплекс

- За потребе изградње евакуационо-вентилационих шахтова могуће је формирање грађевинског комплекса.
- Грађевински комплекс се састоји од више кататстарских или грађевинских парцела исте или различите намене.
- Грађевински комплекс за шахт 2 може се састојати од парцела СА-3 и СП2-2.
- Грађевински комплекс за шахт 7 може се састојати од парцела СА-15 и САО-47.
- Грађевински комплекс за шахт 11 може се састојати од парцела СА-32 и СП2-5.

положај шахта

- Шахт поставити у оквиру зоне шахта.
- Шахт 1 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станица Жарково и Беле воде.
- Шахт 2 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станица Беле воде и Трговачка.
- Шахт 3 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станица Трговачка и Пожешка.
- Шахт 4 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станица Парк Баново брдо и Ада Циганлија.
- Шахт 6 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа евакуационог шахта 5 и метро станице Сајам.
- Шахт 8 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станица Савски трг и Трг републике.
- Шахт 9 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станица Дунав и Панчевачки мост.
- Шахт 10 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станица Панчевачки мост и Карабурма.
- Шахт 11 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станице Карабурма ка истоку.

индекс заузетости у оквиру зоне

- Максимални индекс заузетости је 100%.

дубина шахта

- Дубина шахта је одређена котом горње ивице шине и износи оријентационо:
 - 67.5 mnv за шахт 1
 - 62.6 mnv за шахт 2
 - 97.2 mnv за шахт 3
 - 61.8 mnv за шахт 4
 - 53.6 mnv за шахт 6
 - 58.3 mnv за шахт 8
 - 63.9 mnv за шахт 9
 - 62.7 mnv за шахт 10
 - 65.2 mnv за шахт 11.
- Дубина шахта је оријентациона и биће прецизно дефинисана кроз израду техничке документације.

приступ

- Планирати евакуационе излазе у складу са Правилником о техничким нормативима за заштиту од пожара стамбених и пословних објеката и објеката јавне намене („Службени гласник РС”, број 22/19).
- Мора бити обезбеђен приступни пут за ватрогасна возила, сходно Правилнику о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређење платоа за ватрогасна возила у близини објеката повећаног ризика од пожара („Службени лист СРЈ”, број 8/95),
- Обавезна је хидрантска мрежа за гашење пожара, сходно Правилнику о техничким нормативима за инсталације хидрантске мреже за гашење пожара („Службени гласник РС”, број 3/18).
- Приликом изградње нових комуналних, саобраћајних и других инфраструктурних објеката испод површине тла, сходно Закону о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 111/09 и 92/11) и Закону о изменама и допунама Закона о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број 93/12), инвеститор је дужан да прилагоди те објекте за склањање људи.
- У поступку израде Идејног решења техничке документације потребно је прибавити Условне са аспекта мера заштите од пожара од стране надлежног органа Министарства, на основу којих ће се сагледати конкретна техничка решења, безбедносна растојања и др., у складу са Уредбом о локацијским условима („Службени гласник РС”, бр. 35/15 и 114/15).
- Обезбедити приступни пут за ватрогасна возила, сходно Правилнику о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређење платоа за ватрогасна возила у близини објеката повећаног ризика од пожара („Службени лист СРЈ”, број 8/95).

хоризонтална и вертикална регулација површинских објеката шахта

- Надземне отворе шахта на равном терену пројектовати у нивоу терена, односно на висини од 20 cm од нивоа терена, а у случају када то технички није могуће максимална висина венца вентилационог отвора је 3 m.
- Вентилационе отворе као и друге техничке отворе у функцији шахта не ограђивати, потребно их је архитектонски уклопити у терен или партерно уређење. Потребно их је

пројектовати на минимум 8 m од отвора стамбених и пословних објеката, као и ван зоне коловоза и трамвајске баштице.

- Надземне отворе шахта 3 пројектовати на начин да не угрозе планирани продужетак трамвајске мреже у оквиру Пожешке улице, односно не планирати надземне отворе шахта на мањој удаљености од 10 m од регулационе линије Пожешке улице.

архитектонско обликовање

- Надземне отворе шахта 4 пројектовати у сарадњи са Републичким заводом за заштиту споменика културе.

услови за ограђивање парцеле

- Није дозвољено ограђивање.

однос према комуналној инфраструктури

- Инфраструктурни системи који се планирају кроз зону шахта, морају се водити у простору између горње плоче објекта шахта и конструкције саобраћајнице или пешачке/бициклистичке стазе, или у простору између бочне конструкције објекта шахта и регулационе линије саобраћајнице, или у оквиру објекта шахта у посебно планираним касетама или галеријама.
- Минимални степен опремљености комуналном инфраструктуром метро станице је прикључак на водоводну, канализациону, електроенергетску и телекомуникациону мрежу.
- Обезбедити хидрантску мрежу за гашење пожара, сходно Правилнику о техничким нормативима за инсталације хидрантске мреже за гашење пожара („Службени гласник РС”, број 3/18).

инжењерско-геолошки услови

- Шахтови 3, 8, 9 и 10 ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону ПА2 који је окарактерисан као условно повољан за урбанизацију и у коме начин и дубину фундаирања новопроектованих објеката треба прилагодити геолошкој средини. Темелјне конструкције изведене у лесним седиментима морају се штитити од допунских провлажавања изградом дренажа, сабирница, флексибилних веза водоводне и канализационе мреже.
- Шахтови 4, 6 и 9 ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону ПБ1 који обухвата вештачки насуте делове терена алувијалних равни Саве и Дунава. Коришћење ових терена при урбанизацији захтева потпуније дефинисање својстава терена у зони самог објекта у зависности од типа објекта и режима градње. Због високог нивоа подземне воде и мале носивости насutih и алувијалних седимената овај део терена сврстан је у условно повољне терене при урбанизацији. Објекте треба нивелационо тако поставити да им кота најнижег пода буде изнад коте 74 mnnv или се заштита објекта мора извести изнад коте 73.5 mnnv.
- Шахтови 1 и 2 ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону ПБ2. Инжењерско-геолошка својства ових терена условљавају извесна ограничења при урбанизацији простора. Овај рејон обухвата природне делове алувијалних равни изнад коте 72 mnnv. Коришћење ових терена при урбанизацији захтева потпуније дефинисање својстава терена у зони самог објекта у зависности од типа објекта и режима градње. Због високог нивоа подземне воде овај део терена представља условно повољне терене са већим ограничењима при урбанизацији. Коришћење ових терена за урбанизацију захтева примену адекватних мера у циљу елиминисања негативног утицаја подземне воде. То се постиже издизањем – насипањем терена адекватним материјалом уз

прописно збијање и претходно уклањање хумусног покривача и насипа неповољних карактеристика. У делу терена где су присутна повремена забарења треба рачунати са обимнијим мелиоративним радовима (насипање и збијање). Објекте нивелационо поставити тако да не иду испод коте 72 m у супротном, обавезно предвидети израду одговарајућег дренажног система.

- За објекте евакуационо-вентилационих шахтова неопходно је урадити детаљна геолошка истраживања а све у складу са Законом о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС”, бр. 101/15, 95/18 и 40/21)

посебни услови

- У зони културног добра Стара Фабрика Шећера потребно је изградити објекат у функцији метро система у складу са условима Републичког завода за заштиту споменика културе бр. 6-51/2021 од 7. априла 2021. Године који је приложен у Документацији, као и у складу са детаљнијим условима које је потребно прибавити приликом обавезне сарадње са предметном институцијом при дефинисању идејног решења објекта у функцији метро система.
- Надземне делове евакуационо-вентилационог шахта у зони комплекса Старе Фабрике Шећера потребно је дефинисати у зони између Паштровићеве улице и постојећег калдрмисаног пута.

Евакуациони шахтови

У оквиру границе I фазе прве линије метро система планирана су два евакуациона шахта. Шахт 5 у зони Ђ у оквиру петље Моста на Ади и шахт 7 у зони Ж у оквиру регулације Савске улице. За предметне објекте нису формиране грађевинске парцеле већ се они налазе у оквиру грађевинских парцела мреже саобраћајница.

зона шахта

- Зона шахта дефинисана је на графичком прилогу бр. 10 „Елементи детаљне разраде I фаза прве линије метро система – Регулационо-нивелациони план са аналитичко-геодетским елементима за обележавање”
- Зона шахта се налази у оквиру регулације саобраћајнице.
- Зона шахта једнака је зони грађења.

намена

- Подземна намена
- Саобраћајна површина
- Површина у функцији саобраћаја
- шахт.
- Технички објекат у функцији метро система који се састоји од евакуационог степеништа и техничких просторија у функцији евакуације.

положај шахта

- Шахт поставити у оквиру зоне шахта.
- Шахт 5 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станице Ада Циганлија и шахта 6.
- Шахт 7 поставити на мањем или једнаком растојању од 762 m од евакуационог степеништа метро станица Мостар и Савски трг.

индекс заузетости у оквиру зоне

- Максимални индекс заузетости је 100%.

дубина шахта

- Дубина шахта је одређена котом горње ивице шине и износи оријентационо 49.8 mnnv за шахт 5 и 56.9 mnnv за шахт 7.
- Дубина шахта је оријентациона и биће прецизно дефинисана кроз израду техничке документације.

приступ

- Планирати евакуационе излазе у складу са Правилником о техничким нормативима за заштиту од пожара стамбених и пословних објеката и објеката јавне намене („Службени гласник РС”, број 22/19).
- Мора бити обезбеђен приступни пут за ватрогасна возила, сходно Правилнику о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређење платоа за ватрогасна возила у близини објеката повећаног ризика од пожара („Службени лист СРЈ”, број 8/95),
- Обавезна је хидрантска мрежа за гашење пожара, сходно Правилнику о техничким нормативима за инсталације хидрантске мреже за гашење пожара („Службени гласник РС”, број 3/18).
- Приликом изградње нових комуналних, саобраћајних и других инфраструктурних објеката испод површине тла, сходно Закону о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, бр. 111/09 и 92/11) и Закону о изменама и допунама Закона о ванредним ситуацијама („Службени гласник РС”, број 93/12), инвеститор је дужан да прилагоди те објекте за склањање људи.
- У поступку израде техничке документације потребно је прибавити Услове са аспекта мера заштите од пожара од стране надлежног органа Министарства, на основу којих ће се сагледати конкретна техничка решења, безбедносна растојања и др., у складу са Уредбом о локацијским условима („Службени гласник РС”, бр. 35/15 и 114/15).
- Обезбедити приступни пут за ватрогасна возила, сходно Правилнику о техничким нормативима за приступ не путеве, окретнице и уређење платоа за ватрогасна возила у близини објеката повећаног ризика од пожара („Службени лист СРЈ”, број 8/95).

хоризонтална и вертикална регулација површинских објеката шахта

- Надземне отворе шахта на равном терену пројектовати у нивоу терена, односно на висини од 20 cm од нивоа терена, а у случају када то технички није могуће максимална висина венца вентилационог отвора је 3 m.
- Техничке отворе у функцији шахта пројектовати на минимум 8 m од отвора стамбених и пословних објеката, као и ван зоне коловоза и трамвајске баштице.

архитектонско обликовање

- Техничке отворе у функцији шахта архитектонски уклопити у терен или партерно уређење.

услови за ограђивање парцеле

- Није дозвољено ограђивање.

однос према комуналној инфраструктури

- Инфраструктурни системи који се планирају кроз зону шахта, морају се водити у простору између горње плоче објекта шахта и конструкције саобраћајнице или пешачке/бициклическе стазе, или у простору између бочне конструкције објекта шахта и регулационе линије саобраћајнице, или у оквиру објекта шахта у посебно планираним касетама или галеријама.
- Минимални степен опремљености комуналном инфраструктуром метро станице је прикључак на водоводну, канализациону, електроенергетску и телекомуникациону мрежу.
- Обезбедити хидрантску мрежу за гашење пожара, сходно Правилнику о техничким нормативима за инсталације хидрантске мреже за гашење пожара („Службени гласник РС”, број 3/18).

инжењерско-геолошки услови

- Шахтови 5 и 7 ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону ПБ1 који обухвата вештачки насуте делове терена алувијалне равни Саве. Коришћење ових терена при урбанизацији захтева потпуније дефинисање својстава терена у зони самог објекта у зависности од типа објекта и режима градње. Због високог нивоа подземне воде и мале носивости насutih и алувијалних седимената овај део терена сврстан је у условно повољне терене при урбанизацији. Објекте треба нивелационо тако поставити да им кота најнижег пода буде изнад коте 74 mпv или се заштита објекта мора извести изнад коте 73.5 mпv.
- За објекте евакуационих шахтова неопходно је урадити детаљна геолошка истраживања а све у складу са Законом о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС”, бр. 101/15, 95/18 и 40/21).

Водоводна и канализациона мрежа и објекти

Станице, евакуационо-вентилациони шахтови, евакуациони шахтови и тунел снабдевају се водом из градске водоводне мреже. Водоводну мрежу димензионисати према потребној количини санитарне воде.

За станице треба обезбедити довољну количину санитарне воде за:

- воду за пиће;
- воду за испирање тоалета;
- воду за чишћење;
- воду за систем за вентилација и хлађење;
- воду за гашење пожара и резервоар спринклер ако га има.

У оквиру станица планира се изградња две одвојене мреже:

- санитарна водоводна мрежа, и
- противпожарна водоводна мрежа.

За евакуационо-вентилационе и евакуационе шахтове треба обезбедити довољну количину санитарне воде за:

- воду за чишћење;
- воду за систем за вентилацију и хлађење и
- воду за гашење пожара.

У оквиру евакуационо-вентилационих и евакуационих шахтова планира се изградња две одвојене мреже:

- санитарна водоводна мрежа, и
- противпожарна водоводна мрежа.

Унутар тунела не постоји потреба за санитарном водом. Водовод ће се користити само за противпожарну мрежу. Делови тунела у близини станица снабдевају се водом из станице.

Отпадне воде у станици су:

- атмосферске воде (воде које доспевају кроз прилазе станице, преко евакуационих степеништа, вентилационих решетки или отвора за унос опреме);
- воде које се инфилтрирају из земље;
- отпадна вода из санитарних чворова;
- техничка вода од прања и
- воде из противпожарне мреже (у случају пожара).

Све прикупљене отпадне воде, осим фекалних вода, одводе се у комору, у просторију за испуштање воде, на најнижој тачки станице, где се складиште и преко пумпи потискују на површину и повезују на најближу градску канализациону мрежу. Отпадна вода из санитарних чворова одводи у посебну просторију за уређајем за компресију одакле се преко пумпи потискују на површину и повезују на најближу градску канализациону мрежу.

Код надземних станица атмосферску воду прикупити системом олука и сливника и спровести у најближу градску атмосферску канализацију

Отпадне воде у евакуационо-вентилационим и евакуационим шахтовима су:

- атмосферске воде (воде које доспевају кроз прилазе, преко евакуационих степеништа, вентилационих решетки или отвора за унос опреме),
- воде које се инфилтрирају из земље,
- техничка вода од прања и
- вода из противпожарне мреже (у случају пожара).

Све прикупљене отпадне воде одводе се у комору, у просторију за испуштање воде, на најнижој тачки, где се складиште и преко пумпи потискују на површину и повезују на најближу градску канализациону мрежу.

Отпадне воде у тунелу су:

- воде које се инфилтрирају из земље;
- воде из противпожарне мреже (у случају пожара) и
- вода са вишених нивоа или прелазне рампе.

Дуж тунела су распоређене косине, како би се вода усмерила до коморне пумпе, која се налази на доњој тачки тунела или до просторије за испуштање воде најближе станице метроа.

• Електроенергетска мрежа и објекти

Како би се омогућило напајање прве фазе прве линије метро система електричном енергијом, планирана је изградња три (3) типске трансформаторске станице (ТС) 110/35 kV, капацитета 2x40MVA: „Беле Воде”, „Сајам” и „Карабурма”. За поменуте ТС 110/35 kV су Планом издвојене грађевинске парцеле: ТС-1, ТС-2 и ТС-3, респективно.

Планиране локације за ТС и ПРП дефинисане су тако да буду у непосредној близини постојеће преносне мреже 110kV и метро система, у складу са функционалним искоришћењем парцела и изгледом простора.

- **Комплекс трансформаторске станице 110/35 kV: ТС-1**

Намена

- Инфраструктурна површина – трафостаница
- Трансформација напона преносне мреже 110 kV у напон дистрибутивне мреже 35V

Капацитет

- 2x40 MVA

грађевинска парцела

- Планом су дефинисане грађевинске парцеле:
- ТС-1, северно уз улицу Милорада Јовановића у источном делу зоне А, оријентационе површине око 1.415 m², и оријентациони ширини фронта према јавној саобраћајној површини око 35 m;
- Тачна површина грађевинске парцеле биће утврђена након формирања у РГЗ-у.

број објекта

- У оквиру комплекса дозвољена је изградња једног објекта.
- Комплекс се састоји из командно-погонске зграде за смештај: две трансформације 110/35 kV са темељима у противпожарно ограђеним трафобоксовима за смештај трансформатора и система за одвођење и сепарацију уља, постројења називног напона 110 kV, постројења називног напона 35 kV, командне сале за управљање, просторије са кућним трансформаторима, просторије за развод сопствене потрошње, санитани чвор и чајна кухиња, котларница и помоћне просторије, и др.

изградња нових објекта и положај објекта на парцели

- Објекат је по положају слободностојећи.
- Објекат поставити у оквиру грађевинских линија приказаних на прилогу бр. 10 „Елементи детаљне разраде I фаза прве линије метро система – Регулационо-нивелациони план са аналитичко-геодетским елементима за обележавање”
- Планом је обезбеђен директан приступ саобраћајној површини како би се омогућио транспорт опреме и уређаја (одговарајућег терета).

индекс заузетости парцеле

- Максимални индекс заузетости парцеле је 60%.
- Интерне манипулативне и саобраћајне површине као и паркинг простор не улази у обрачун индекса заузетости.

висина објекта

- Максимална висина објекта 12 m изузетно 24 m у складу са технолошким потребама.

кота пода приземља

- Кота пода приземља може бити максимум 0,2 m виша од нулта коте.

услови за слободне и зелене површине

- Минимални проценат слободних и зелених површина на парцели је 40%, од којих је у директном контакту са тлом 15%.
- За озелењавање дозвољено је користити лисно декоративне и цветне форме жбуња, сезонског цвећа и травнате површине.
- Дозвољено је оградавање комплекса живом оградом са жичаном конструкцијом.

решење паркирања

- Паркирање обезбедити на припадајућој парцели, у складу са потребама одржавања.

саобраћај и пешачке комуникације

- За потребе уноса опреме и за ватрогасна возила предвидети интерну саобраћајницу са једном или две капије у зависности од ситуације на терену, а према Правилнику о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређене платое за ватрогасна возила у близини објекта повећаног ризика од пожара („Службени лист СРЈ”, број 8/95).
- Интерну саобраћајницу за транспорт трансформатора снаге 40MVA (одговарајућег терета) пројектовати:
 - најмање ширине 5 m на правим деоницама;
 - са најмањим полупречником кривине од 20 m, за осовински притисак 100kN;
 - у истом нивоу са трансформаторским боксовима у којима ће бити смештени.
- Енергетске трансформаторе поставити тако да буде могућ приступ возилима за гашење пожара.
- Пешачке комуникације на парцели дефинисати у складу са наменом и потребама корисника.

Архитектонско обликовање

- Применити архитектонске форме засноване на функционалности и техничким потребама постројења затвореног типа, односно енергетске трансформаторе и постројења поставити у затвореном простору (унутрашња монтажа), гасом изолованог.
- Испод сваког трансформатора изградити каду за уље и у оквиру комплекса сабирну уљну јаму.
- Објекте пројектовати у духу савремене архитектуре, применити обликовање и материјале у складу са наменом објекта и контекстом локације. При пројектовању користити савремене квалитетне материјале и боје, енергетски ефикасне материјале, а волуменом се уклапајући у градитељски контекст као и намену објекта.
- При пројектовању и изградњи применити савремена техничка и технолошка решења у складу са наменом објекта и захтевима за складним уклапањем у окружење.
- Дозвољен је раван или плитак кос кров. Максимални нагиб кровних равни износи 15%.
- Обезбедити простор за излазак по два (2) подземна вода 110 kV и 35 kV.

услови за оградавање парцеле

- Како би се спречио прилаз неовлашћеним лицима грађевинску парцелу обавезно оградити транспарентном оградом минималне висине 1,8 m, са капијама одговарајуће ширине за улазак/излазак и уношење/изношење потребне опреме.

минимални степен опремљености комуналном инфраструктуром

- Комплекс мора имати прикључак на водоводну и канализациону мрежу, и телекомуникациону мрежу

инжењерско-геолошки услови

- Објект TC-1 ће се налазити у инжењерско-геолошком рејону ПБ2. Инжењерско-геолошка својства ових терена условљавају извесна ограничења при урбанизацији простора. Овај рејон обухвата природне делове алувијалних равни изнад коте 72 mnnv. Коришћење ових терена при урбанизацији захтева потпуније дефинисање својстава терена у зони самог објекта у зависности од типа објекта и режима градње. Због високог нивоа подземне воде овај део терена представља условно повољне терене са већим ограничењима при урбанизацији. Коришћење ових терена за урбанизацију захтева примену адекватних мера у циљу елиминисања негативног утицаја подземне воде. То се постиже издизањем – насипањем терена адекватним материјалом уз прописно збијање и претходно уклањање хумусног покривача и насипа неповољних карактеристика. У делу терена где су присутна повремена забарења треба рачунати са обимнијим мелиоративним радовима (насипање и збијање). Објекте нивелационо поставити тако да не иду испод коте 72 m у супротном, обавезно предвидети израду одговарајућег дренажног система.

• Планирана фиксна тк мрежа и објекти

Како би се омогућио даљински надзор и контрола метро система, планиран је већи број сигналних и тк система („SCADA” систем, контрола аутоматизације објеката, аутоматски надзор возова, телефонски систем, систем видео надзора, систем за обавештавање путника и др.) којима ће се управљати из центра за контролу рада, који је планиран у депоу „Макиш”.

Број и локације просторија за смештај активне и пасивне опреме за потребе сигналних и тк система, димензије њихове опреме, начин полагања каблова и др., у оквиру метро система, одредиће се техничком документацијом сходно потребама ЈКП „Београдски метро и воз”.

У циљу повезивања тк опреме метро система на тк мрежу, односно за потребе полагања оптичких тк каблова, као и преласка касније на нове технологије, приступ депоу „Макиш” планиран је путем тк канализације.

Смернице за спровођење плана:

План генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система (“Службени лист града Београда” број 102/2021) представља основ за издавање информације о локацији, локацијских услова, као и за израду пројекта препарцелације и парцелације и основ за формирање грађевинских парцела јавних и осталих намена у складу са Законом о планирању и изградњи за изградњу I фазе Линије 1 метро система у Београду – за објекте и трасу метроа планирану Идејним решењем.

ОПИС ИДЕЈНОГ РЕШЕЊА:

Идејним решењем је предвиђена фазна изградња I фазе Линије 1 Београдског метроа, на к.п. у КО Железник и КО Чукарица на територији градске општине Чукарица, у КО Савски венац на територији градске општине Савски венац, у КО Стари град на територији градске општине Стари град и у КО Палилула на територији градске општине Палилула, на подручју града Београда.

Идејно решење обухвата изградњу Београдског Метроа, Линију 1 , Фазу 1, укупне дужине од 16.64 км. Прва фаза линије 1 од Железника до Карабурме има 16 станица (15 обухваћено

овим Идејним решењем), 11 подземних помоћних објеката (шахтова) и депо у Макишу, који је предмет посебне пројектне документације.

Траса метроа

На траси линије 1 колосек је делом над земљом (површински), а делом под земљом, у тунелу и у ископу. Плитки тунели ће се радити у отвореном ископу, а дубоки тунели машинским ископом (ТВМ).

Према типу конструкције траса је подељена на следећи начин:

- површински у дужини од 2.30 км
- плитки тунели у отвореном ископу у дужини од 3.74 км
- дубоки тунели у дужини од 10.60 км

У пројекту је усвојено неколико типова колосека који су према намени подељени на следећи начин:

- главни колосеци (колосеци између станица од Железника до Карабурме, у комерцијалној употреби)
- везни колосеци (веза са депоом и колосечне везе на линији)
- остали колосеци (два споредна колоска дуж линије и гаражни колосеци у станици Карабурма)

Траса:

Пројектни елементи:

Пројектна брзина:	80 (88) km/h*
Ширина колосека	1435 mm
Минимални полупречник кривине:	150 m
Максимални нагиб нивелете:	40 (45)‰
Максимални нагиб нивелете у скретничкој зони:	30‰
Минимални нагиб нивелете (ради површинског одводњавања:	3‰
Минимални радијус вертикалне кривине:	3200 (2000) m
Минимална дужина вертикалне кривине:	20 m
Максимално надвишење у кривини:	120 mm
Осовинско оптерећење:	14.5/13.5 t
Растојање између ослонаца причврсног прибора:	60 cm
Тип напајања електричном енергијом:	трећа шина
Тип шине:	54E1
Квалитет шинског челика:	R260 у правцу R350HT у кривинама R<750
Тип колосека:	колосек на чврстој подлози (бетонска плоча)
Тип причврсног прибора:	еластични
Тип скретнице:	1/7 R140

*Пројектна брзина на главној линији износи 80 km/h (не укључујући скретнице, колосечне везе и кривине малих радијуса). На осталим колосецима пројектна брзина је 30 km/h.

Колосеци:

За линију 1, фаза 1 усвојен је тип колосека на чврстој подлози, односно на бетонској плочи.

- Колосеци на чврстој подлози у тунелу

Колосечна плоча је ширине 2.60 м, а површина плоче је у нагибу од 1% од осовине колосека према дренажном систему са страна колосека. На плочи су причвршћени и носачи за „трећу шину“ која служи за напајање возила електричним напоном и смештена је у средини тунела, између левог и десног колосека, осим у зони скретница. Причврсни прибор је анкерован у плочу. Плоча је положена на бетонску испуну (C20/25), а подужно и попречно померање плоче је онемогућено уградњом анкера на местима где је то неопходно.

- Колосеци на чврстој подлози на конструкцији у отвореном ископу

Примењена су два начина осигурања ископа, помоћу талпи и помоћу дијафрагми.

- Колосеци на површини

Колосечна плоча је ширине 2.60 м, а површина плоче је у нагибу од 1% од осовине колосека према дренажном систему са страна колосека. На плочи су причвршћени и носачи за „трећу шину“ која служи за напајање возила електричним напоном и смештена је у средини тунела, између левог и десног колосека, осим у зони скретница. Причврсни прибор је анкерован у плочу. Плоча је положена на бетонску испуну (C20/25), а подужно и попречно померање плоче је онемогућено уградњом анкера на местима где је то неопходно.

- Остали колосеци

Осим колосека на главној линији планирана је изградња споредних и гаражних колосека у три зоне дуж линије. Ови колосеци су без надвишења, а прате подужни профил линије. Елементи колосека су исти као на главној линији и одговарају типу конструкције у тој зони.

- Шине

Планирана је уградња шина типа 54E1. Исти тип шине је примењен за цео пројекат. Нагиб шине је 1:20.

- Причврсни прибор

Причврсни прибор треба да буде еластични, а да постоји могућност мерења и подешавања током експлоатације. Елементи причврсног прибора са подложном плочом треба да обезбеде електричну изолацију од подлоге. Растојање између ослонаца треба да буде 60 cm.

- Шински спојеви

На колосецима где шине нису заварене у дуги трак користиће се шински спојеви са везицама.

- Изоловани састави

Да би се обезбедило функционисање сигнално-сигурносног система, ради електричне изолације одсека, користиће се изоловани састави. Заштитна боја треба да се нанесе дуж селог састава и по 5 cm са сваке стране, укључујући и ножицу шине. Боја је електрично

изолирана и спречава задржавање нечистоћа које могу премостити изолацију.

Лепљени изоловани састави треба да поднесу подуже силе од 1000 kN без трајног зева већег од 0.1 mm.

- Скретнице и колосечне везе

Скретнице треба да се испоруче са свим елементима који су потребни за њихову уградњу у бетоску конструкцију. Свака скретница је опремљена са сопственим кућиштем поставне справе. За скретнице на површини треба обезбедити грејање како би била осигурана њихова функција у свим временским условима. Скретнице треба да буду у складу са европским стандардом EN 13803-2. Препоручена вредност недостајућег надвишења за брзине до 70 km/h износи 100 mm, док максимална вредност не сме да премаши 120 mm. Максимално бочно убрзање је 0.68 m/s². Максимална брзина у скретање износи 30 km/h. Радијус кривине у скретници је 140 m.

Планиране скретнице и укрштаји

Тип	Положај	Укупно скретница и колосечних веза	Укупно скретница
Проста скретница (1X tg 1/7 R140)	Веза са депоом	3	3
	Споредни колосек 1	2	3
	Споредни колосек 2	2	2
Проста колосечна веза (2X Tg 1/7 R140)	Обртна станица Железник	2	4
	Дуж главне линије	12	24
Двострука колосечна веза (4X Tg 1/7 R140)	Обртна станица Железник	1	4
	Обртна станица Карабурма	1	4
Укупно		23	43

- Грудобрани

Грудобрани се постављају на крајевима колосека, а њихова функција је заустављање „одбеглих“ гарнитура и компензовање удара, без оштећења возила. Грудобрани ће се поставити на крајевима гаражних колосека иза станице Карабурма.

- Пружне ознаке

Пружне ознаке ће се постављати ради обележавања елемената колосека и праћења понашања колосека завареног у дуги трак шина за потребе одржавања пруге.

- Међици

Међици ће се постављати у зони скретница, на местима где растојање између колосека дозвољава заустављање једне и пролазак друге гарнитуре, без ризика од колизије.

- Сервисна стаза и стаза за евакуацију

На линији, стазе за евакуацију су постављене са обе стране конструкције (две стазе).

Њихова функција је следећа: евакуација путника у случају опасности, хитне интервенције,

одржавање.

Инсталације:

- Траса инсталација дуж линије

Неопходна опрема дуж линије ће се причврстити на бетонску конструкцију тунела и бетонске конструкције у широком ископу и на површинском делу трасе и у бетонске каналете унутар конструкције.

Дренажа колосека

Принцип дренаже колосека је следећи:

- Површина бетонске плоче је у нагибу од 1%, а вода се одводи са стране на темељну плочу;
- Површина темељне плоче је у нагибу од 2%, и вода се прикупља каналетама и одводи до шахта подужне дренаже;
- Попречне дренажне цеви су преко штахта повезана са подужном канализационом цеви;
- Дренажа спољних колосека треба да се димензионише за 30-то годишње кише на територији Београда.

Систем напајања помоћу треће шине (1500V)

Напајање возних гарнитура напоном планирано је са треће шине. Овај тип напајања је омогућен клизањем дуж треће шине контактеног уређаја који је инсталиран на обртном постољу возила. Трећа шина је израђена од нерђајућег челика/алуминијума. Стандардна дужина износи приближно 15 м и има могућност подешавања. Релативно је еластична и не захтева претходно савијање за радијусе веће од 100 m.

Овим Идејним решењем је планирана изградња следећих евакуационо-вентилационих шахтова/окана:

1. **Окно 01 Макиш Парк** – укупна БРГП 733,61 м², површина под објектом 105,19 м², спратност: -1.
2. **Окно 02 Макиш** - укупна БРГП 1347,27 м², површина под објектом 131,05 м², спратност -2.
3. **Окно 03 Требевихка** - укупна БРГП 1194,81 м², површина под објектом 125,19 м², спратност: -4.
4. **Окно 04 Стара шећерана** - укупна БРГП 1550,60 м², површина под објектом 125,40 м², спратност: -2+П.
5. **Окно 05 Мост на Ади** - укупна БРГП 612,12 м², површина под објектом 36,24 м², спратност: -5.
6. **Окно 06 Сајам** - укупна БРГП 1665,66 м², површина под објектом 116,98 м², спратност: -4.
7. **Окно 08 Савски** - укупна БРГП 1153,99 м², површина под објектом 79,08 м², спратност: -4.
8. **Окно 09 Луке Ћеловића** - укупна БРГП 953,19 м², површина под објектом 105,37 м², спратност: -2.

9. **Окно 10 Панчевачки мост** - укупна БРГП 1053,58 м², површина под објектом 106,73 м², спратност: -4.
10. **Окно 11 Карабурма „TBM launching“** - укупна БРГП 1749,45 м², површина под објектом 67,97 м², спратност: -3.
11. **Окно 12 Карабурма** - укупна БРГП 1197,00 м², површина под објектом 23,04 м², спратност: -1.

Овим Идејним решењем је планирана изградња следећих станица:

1. **Станица Железник** - укупна БРГП 9281,24 м², површина под објектом 3193,86 м², спратност: -1+П+1.
2. **Станица Макиш** - укупна БРГП 9799,81 м², површина под објектом 3258,36 м², спратност: -1+П+1.
3. **Станица Жарково** - укупна БРГП 6931,67 м², површина под објектом 406,80 м², спратност: -2+П.
4. **Станица Беле Воде** - укупна БРГП 8811,41 м², површина под објектом 396,98 м², спратност: -3+П.
5. **Станица Трговачка** - укупна БРГП 9839,58 м², површина под објектом 805,10 м², спратност: -4+П.
6. **Станица Пожешка** - укупна БРГП 8195,36 м², површина под објектом 399,94 м², спратност: -3+П.
7. **Станица Парк Баново Брдо** - укупна БРГП 8543,42 м², површина под објектом 328,42 м², спратност: -4+П.
8. **Станица Ада Циганлија** - укупна БРГП 7566,88 м², површина под објектом 1642,95 м², спратност: -3+П.
9. **Станица Сајам** - укупна БРГП 7636,03 м², површина под објектом 601,83 м², спратност: -3+П.
10. **Станица Мостар** - укупна БРГП 8571,81 м², површина под објектом 651,74 м², спратност: -3+П.
11. **Станица Савски трг** - укупна БРГП 26667,37 м², површина под објектом 379,67 м², спратност: -5+П.
12. **Станица Трг Републике** - укупна БРГП 12418,48 м², површина под објектом 246,48 м², спратност: -5+П.
13. **Станица Дунав** - укупна БРГП 9748,78 м², површина под објектом 237,61 м², спратност: -4+П.
14. **Станица Панчевачки мост** - укупна БРГП 6020,70 м², површина под објектом 263,06 м², спратност: -3+П.
15. **Станица Карабурма** - укупна БРГП 7983,07 м², површина под објектом 396,45 м², спратност: -3+П.

Овим Идејним решењем је планирана изградња следеће трафостанице:

1. Трафо станица високог напона „Беле Воде“ (ТС-1)

Подручје трафо-станице високог напона (“HVS”) Беле Воде налази се у близини трафостанице Београд II Т&D, на парцели ТС-1 из плана генералне регулације шинских система. На земљишном постројењу биће подигнут објекат Електромреже Србије (ЕМС) у коме се налази постројење. На земљишту ТС-1 биће подигнут објекат у коме се налазе

енергетски трансформатори и 35 kV техничке просторије. Канали за полагање инсталација повезују две зграде "HVS"-а.

Тrafo станица је једносратни објект брутo површине 368 m² у приземљу и 137 m² на првом спрату, са технолошким подрумом који ће заузимати целокупну површину од 368 m². Непосредно поред објекта предвиђен је простор с постољима трансформатора површине 165 m². Овај простор је са три стране окружен противпожарним зидом и прекривен лаким решеткастим кровом за засену. У објекту је предвиђен простор за смештај трансформатора и средњенапонског постројења за напајање средњенапонске мреже метро система. У објекту ће бити смештена и опрема за управљање и мониторинг, простор за складиштење, просторије за потребе особља, помоћна нисконапонска опрема и противпожарни систем. Приступ је омогућен кроз капију с јавне саобраћајнице.

Идејним решењем је предвиђено прикључење објекта станица и шахтова/окана на водоводну, канализациону, електроенергетску и телекомуникациону мрежу.

IV. УСЛОВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ, ПРИКЉУЧЕЊЕ, УКРШТАЊЕ И ПАРАЛЕЛНО ВОЂЕЊЕ

Водовод и канализација:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати следећих услова:

- ЈКП «Београдски водовод и канализација» Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-6/2022 од 18.02.2022. године;
- ЈКП «Београдски водовод и канализација» Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-7/2022 од 18.02.2022. године.

Санитарна заштита водоизворишта:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова ЈКП «Београдски водовод и канализација» Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-8/2022 од 18.02.2022. године.

Електроенергетска мрежа:

Укрштање и паралелно вођење:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати следећих услова:

- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Београд центар, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-9/2022 од 25.02.2022. године;
- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Баново Брдо, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-10/2022 од 25.02.2022. године.

Прикључење:

За објекте за које грађевинску дозволу издаје министарство надлежно за послове грађевинарства, услове за пројектовање и прикључење у погледу прикључења на дистрибутивни систем електричне енергије, не прибавља надлежни орган у оквиру обједињене процедуре, већ инвеститор у складу са законом којим се уређује енергетика, а у складу са чланом 18. став 4. Уредбе о локацијским условима.

У складу са чланом 33. став 5. Уредбе, уз услове за пројектовање и прикључење на дистрибутивну електроенергетску мрежу имаоца јавног овлашћења је дужан да достави спецификацију трошкова изградње прикључка и потписан типски уговор о изградњи прикључка на дистрибутивну електроенергетску мрежу потписан од стране одговорног лица имаоца јавног овлашћења са унетим подацима о цени изградње прикључка, року и начину плаћања (једнократно/рате), као и року изградње.

Инвеститор је у обавези да достави:

- Услове за пројектовање и прикључење објеката на дистрибутивни, односно преносни систем електричне енергије, који су прибављени у складу са законом којим се уређује енергетика, а нису садржани у локацијским условима, у складу са чланом 16. став 3. тачка 8. Правилника о поступку спровођења објединјене процедуре електронским путем,
- Уговор о изградњи недостајуће инфраструктуре, закључен са имаоцем јавних овлашћења, уколико је условима прибављеним ван обједињене процедуре констатована таква потреба, уз захтев за издавање грађевинске дозволе, у складу са чланом 16. став 3. тачка 3. Правилника о поступку спровођења објединјене процедуре електронским путем,

Дужност одговорног пројектанта је да идејни пројекат, пројект за грађевинску дозволу и пројекат за извођење уради и у складу са условима за пројектовање и прикључење у погледу прикључења на дистрибутивни систем електричне енергије, прибављеним ван обједињене процедуре.

Телекомуникациона мрежа:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати следећих услова:

- Предузећа за телекомуникације „Телеком Србија“ а.д. Београд, Дирекција за технику, Сектор за мрежне операције, Служба за планирање и изградњу мреже Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-11/2022 од 25.02.2022. године;
- СББ – Српске кабловске мреже, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-13/2022 од 23.02.2022. године.
- „СЕТИН“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-12/2022 од 24.02.2022. године.

Јавно осветљење:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова за пројектовање ЈКП Јавно осветљење, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-14/2022 од 31.01.2022. године.

Услови за топловод:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова за пројектовање ЈКП Београдске електране, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-NPAP-17/2022 од 25.02.2022. године.

Услови за гасовод:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати следећих услова:

- ЛП „Србијагас“, Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-23/2022 од 10.03.2022. године;
- „Беогас“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-29/2022 од 25.02.2022. године.

Услови за далеководе:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова за пројектовање „Електромрежа Србије“ а.д. Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-22/2022 од 25.02.2022. године.

Услови зеленила:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова за пројектовање ЈКП „Зеленило Београд“, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-15/2022 од 31.01.2022. године.

Услови градске чистоће:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова за пројектовање ЈКП „Градска чистоћа“, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-16/2022 од 31.01.2022. године.

Услови јавног превоза:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова за пројектовање Секретаријата за јавни превоз Градске управе града Београда, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-19/2022 од 01.03.2022. године.

Услови безбедног одвијања саобраћаја:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова за пројектовање Секретаријата за саобраћај, Одељења за планирање саобраћаја, Градске управе града Београда, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-18/2022 од 02.03.2022. године.

Услови заштите државних и локалних путева:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати следећих услова:

- ЛП Путеви Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOCH-2-HPAP-2/2022 од 09.05.2022. године;
- ЛП „Путеви Београда“, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-30/2022 од 09.02.2022. године.

Услови заштите железнице:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова за пројектовање „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-26/2022 од 24.02.2022. године.

V. ПОСЕБНИ УСЛОВИ:

Водни услови:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова Министарства пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичке дирекције за воде, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-32/2022 од 18.02.2022. године.

Заштита животне средине:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати следећих услова:

- Завода за заштиту природе Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-24/2022 од 23.02.2022. године;
- Секретаријата за заштиту животне средине Градске управе града Београда, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-20/2022 од 31.01.2022. године.

Информација о потреби спровођења процедуре процене утицаја изградње:

У Информацији Министарства заштите животне средине, број 011-00-0114/2022-03 од 11.05.2022. године, наводи се следеће:

„На основу Закона о процени утицаја на животну средину, чл. 3. став 1. и став 2. („Службени гласник Републике Србије“, број 135/04, 36/09), предмет процене утицаја су пројекти који се планирају и изводе, промене технологије, реконструкције, проширење капацитета, престанак рада и уклањање пројекта који могу имати значајан утицај на животну средину, а немају одобрење за изградњу или се користе без употребне дозволе.

Такође, у складу са критеријумима за одлучивање о потреби израде Студије о процени утицаја на животну средину, а на основу Уредбе о утврђивању Листе пројеката за које је обавезна процена утицаја и Листе пројеката за које се може захтевати процена утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, број 114/08) којом су утврђени пројекти за које се обавезно израђује процена утицаја – Листа I и пројекти за које се процењује значајан или могућ утицај на животну средину – Листа II, дефинисани су пројекти за које је неопходно отпочети процедуру процене утицаја.

У предметном случају ради се о потреби спровођења процедуре процене утицаја на животну средину за фазну изградњу I фазе Линије 1 Београдског метроа, на к.п. у КО Железник и КО Чукарица на територији градске општине Чукарица, у КО Савски венац на територији градске општине Савски венац, у КО Стари град на територији градске општине Стари град и у КО Палилула на територији градске општине Палилула, на подручју града Београда и исти се налази на Листи I, тачка 7 – изградња магистралних железничких пруга укључујући припадајуће објекте (мостове, тунеле и станице), што значи да је обавезна израда Студије о процени утицаја и прибављање сагласности на исту у надлежности Министарства заштите животне средине.

Носилац пројекта, ЈКП „Београдски метро и воз“ из Београда, ул. Светозара Марковића бр. 38, у обавези је да овом органу поднесе Захтев за одређивање обима и садржаја Студије о процени утицаја на животну средину, а на основу члана 12. Закона о процени утицаја на животну средину („Службени гласник Републике Србије“, број 135/04, 36/09).

Услови заштите културних добара:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати следећих услова:

- Завода за заштиту споменика културе града Београда, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-21/2022 од 21.02.2022. године;

- Републичког завода за заштиту споменика културе, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-27/2022 од 01.03.2022. године.

Услови заштите од пожара и безбедно постављање:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати следећих услова:

- Министарства унутрашњих послова, Сектора за ванредне ситуације, Управе за превентивну заштиту, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-33/2022 од 25.02.2022. године;
- Министарства унутрашњих послова, Сектора за ванредне ситуације, Управе за превентивну заштиту, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-34/2022 од 25.02.2022. године.

Услови заштите шума:

При пројектовању и извођењу радова у свему се придржавати услова ЈП „Србијашуме“, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-28/2022 од 10.03.2022. године.

Услови одбране:

При пројектовању и извођењу радова обавезно се придржавати услова Министарства одбране, Сектора за материјалне ресурсе, Управе за инфраструктуру, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-25/2022 од 14.02.2022. године.

VI. УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ ЛОКАЦИЈСКИХ УСЛОВА:

За потребе издавања локацијских услова за фазну изградњу I фазе Линеје 1 Београдског метроа, на к.п. у КО Железник и КО Чукарица на територији градске општине Чукарица, у КО Савски венац на територији градске општине Савски венац, у КО Стари град на територији градске општине Стари град и у КО Палилула на територији градске општине Палилула, на подручју града Београда, Министрство је по службеној дужности прибавило следеће услове:

- ЈКП «Београдски водовод и канализација» Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-6/2022 од 18.02.2022. године;
- ЈКП «Београдски водовод и канализација» Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-7/2022 од 18.02.2022. године;
- ЈКП «Београдски водовод и канализација» Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-8/2022 од 18.02.2022. године;
- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Београд центар, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-9/2022 од 25.02.2022. године;
- „Електродистрибуција Србије“ д.о.о. Београд, Огранак Електродистрибуција Баново Брдо, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-10/2022 од 25.02.2022. године;
- Предузећа за телекомуникације „Телеком Србија“ а.д. Београд, Дирекција за технику, Сектор за мрежне операције, Служба за планирање и изградњу мреже Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-11/2022 од 25.02.2022. године;
- СББ – Српске кабловске мреже, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-13/2022 од 23.02.2022. године;
- „СЕТИН“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-12/2022 од 24.02.2022. године;
- ЈКП Јавно осветљење, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-14/2022 од 31.01.2022. године;

- ЈКП Београдске електране, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-17/2022 од 25.02.2022. године;
- ЈП „Србијагас“, Нови Сад, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-23/2022 од 10.03.2022. године;
- „Беогас“ д.о.о. Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-29/2022 од 25.02.2022. године;
- „Електромрежа Србије“ а.д. Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-22/2022 од 25.02.2022. године;
- ЈКП „Зеленило Београд“, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-15/2022 од 31.01.2022. године;
- ЈКП „Градска чистоћа“, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-16/2022 од 31.01.2022. године;
- Секретаријата за јавни превоз Градске управе града Београда, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-19/2022 од 01.03.2022. године;
- Секретаријата за саобраћај, Одељења за планирање саобраћаја, Градске управе града Београда, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-18/2022 од 02.03.2022. године;
- ЈП Путеви Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-2-HPAP-2/2022 од 09.05.2022. године;
- ЈП „Путеви Београда“, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-30/2022 од 09.02.2022. године;
- „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-26/2022 од 24.02.2022. године;
- Министарства пољопривреде, шумарства и водопривреде, Републичке дирекције за воде, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-32/2022 од 18.02.2022. године;
- Завода за заштиту природе Србије, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-24/2022 од 23.02.2022. године;
- Секретаријата за заштиту животне средине Градске управе града Београда, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-20/2022 од 31.01.2022. године;
- Министарства заштите животне средине, број 011-00-0114/2022-03 од 11.05.2022. године;
- Завода за заштиту споменика културе града Београда, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-21/2022 од 21.02.2022. године;
- Републичког завода за заштиту споменика културе, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-27/2022 од 01.03.2022. године;
- Министарства унутрашњих послова, Сектора за ванредне ситуације, Управе за превентивну заштиту, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-33/2022 од 25.02.2022. године;
- Министарства унутрашњих послова, Сектора за ванредне ситуације, Управе за превентивну заштиту, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-34/2022 од 25.02.2022. године;
- ЈП „Србијашуме“, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-28/2022 од 10.03.2022. године;
- Министарства одбране, Сектора за материјалне ресурсе, Управе за инфраструктуру, Београд, број у систему ROP-MSGI-973-LOC-1-HPAP-25/2022 од 14.02.2022. године.

Саставни део ових локацијских услова је Идејно решење за фазну изградњу I фазе Линије 1 Београдског метроа, на к.п. у КО Железник и КО Чукарица на територији градске општине Чукарица, у КО Савски венац на територији градске општине Савски венац, у КО Стари град на територији градске општине Стари град и у КО Палилула на територији градске општине Палилула, на подручју града Београда, израђено од стране EGIS RAIL, 168-170 avenue Thiers, 69006 Lyon, France.

- VII. Претходни услов за издавање грађевинске дозволе је закључење уговора о изградњи недостајуће инфраструктуре са имаоцем јавних овлашћења.
- VIII. Инвеститор је дужан да, уз захтев за издавање грађевинске дозволе, поднесе Пројекат за грађевинску дозволу са техничком контролом урађен у складу са чланом 118а. и 129. Закона, доказ о одговарајућем праву на земљишту или објекту у складу са чланом 135. Закона и Извештај ревизионе комисије, у складу са чланом 131. и 135. став. 13. овог Закона.
- IX. Одговорни пројектант дужан је да идејни пројекат, пројекат за грађевинску дозволу и пројекат за извођење уради у складу са правилима грађења и свим осталим условима садржаним у локацијским условима.
- X. Ови Локацијски услови важе 2 године од дана издавања.

Поука о правном леку: На локацијске услове се може поднети приговор Влади Републике Србије, преко овог министарства, у року од три дана од дана достављања.

В.Д. ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

Бранислав Поповић