



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Број: 350-01-01369/2015-14
Датум: 11.01.2016.године
Немањина 22-26, Београд

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, поступајући по захтеву Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу Београда ЈП из Београда, ул. Његошева 88, број 350-01-01396/2015-14 од 20.10.2015. године, за издавање локацијских услова и доставе тражених услова до 04.01.2016. године, на основу члана 6. и 37. став 8. 9. и 10. Закона о министарствима („Сл. гласник РС“, број 44/2014), члана 23. Закона о државној управи („Сл. гласник РС“, број 79/05, 101/07 и 95/10), члана 53а. и 133. став 2. тачка 14. и 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 и 145/14), Уредбе о локацијским условима („Сл.гласник РС“ број 35/15 и 114/15), Правилника о поступку спровођења обједињене процедуре („Сл.гласник РС“, број 22/15 и 89/15), у складу са Планом детаљне регулације за интермодални терминал и логистички центар „Батајница“, градска општина Земун („Сл. лист града Београда“, бр. 36/15) и овлашћења садржаног у решењу министра број 031-01-00021/2015-02 од 03.08.2015. године, издаје:

ЛОКАЦИЈСКЕ УСЛОВЕ

I За изградњу прве фазе интермодалног терминала, приступних саобраћајница 1 и 2 са прикључком на локални пут 1, везног железничког колосека и пратеће инфраструктуре на целим кп бр.: 4866, 4865, 4864/2, 4864/1 4863, 5058/1 и деловима кп бр 4888, 4887, 4886, 4885, 4884, 4881, 5689, 4875, 4874/2, 4874/1, 4873, 4872, 4871, 4870, 4869, 4868, 4867, 5620, 4862, 4861, 4860, 5625/3, 5044, 5043, 5670/1, 5670/2, 5634, 5619, 5693/3, 5042, 5634, 5635, 5000, 4999, 4998, 4997, 4996, 5646/1, 5021, 5020, 5026, 5027, 5028, 5029, 5030, 5031, 5032, 5033, 5034, 5035, 5036, 5037, 5038, 5039, 5040, 5041, 5079, 5080, 5081, 5082, 5083/1, 5083/2, 5084/1, 5084/3, 5084/2, 5085/1, 5086/2, 5083/3, 5058/1, 5058/2, 5059/2, 5060/2, 5693/2, 5083/4, 5083/5 све у КО Батајница, градска општина Земун на територији града Београда, потребни за израду идејног, пројекта за грађевинску дозволу и пројекта за извођење, у складу са Планом детаљне регулације за интермодални терминал и логистички центар „Батајница“, градска општина Земун.

Предмет ових локацијских услова је изградња следећих објеката и система:

1. Интермодалног терминала

- Административни и контролни део (паркинг)
- Друмски и железнички прилаз
- Претоварни колосеци
- Траке за утовар/истовар камиона и обилазна трака

- Манипулативни и део за привремено одлагање контејнера
- 2. Приступних саобраћајница 1 и 2
- 3. Железничка пруга - везни колосек са железничком пругом у железничкој станици Батајница
- 4. Прикључак на планирани Локални пут 1
- 5. Пратећа инфраструктура у комплексу Интермодалног терминала:
 - Водоводна мрежа
 - Канализациона мрежа
 - Електроенергетска мрежа
 - Мрежа јавног осветљења
 - Телекомуникациона мрежа

Категорија објеката: Г, класификациони бројеви: 211121, 211122, 212101, 212102; Б, класификациони број: 122011 и А, класификациони број 125231

II ПРАВИЛА УРЕЂЕЊА И ГРАЂЕЊА:

Планирана намена објекта:

Планом детаљне регулације за интермодални терминал и логистички центар „Батајница“, градска општина Земун су планиране површине јавне намене – јавне саобраћајне површине. Терминал у Батајници је лоциран у области која је у урбанистичким плановима одређена за индустријске и саобраћајне функције. Терминал је лоциран тако да се налази између железничке пруге за Београд, железничке обилазнице која иде ка југу (Коридор X), и будуће Београдске обилазнице (тренутно у фази изградње).

Почетна пружна веза је остварена кроз железничку станицу Батајница. Нови колосек из станице излази у кривини и наставља тако до терминала који је паралелан железничкој прузи Коридора X. Неопходно је изградити колосек са дужином од око 600 m.

Друмска веза ће бити остварена кроз сервисну саобраћајницу Београдске обилазнице. Дужина везног пута ће износити око 700 m. Раскрсница између сервисног пута и везне саобраћајнице терминала ће бити решена као трокрака површинска раскрсница.

Парцелација:

За потребе изградње интермодалног терминала приступних, саобраћајница 1 и 2 са прикључком на локални пут 1 и везног железничког колосека формиране су грађевинске парцеле за јавне саобраћајне површине, утврђене планом:

Саобраћајне површине	Број катастарске парцеле	Ознака грађевинске парцеле
Интермодални терминал	КО Батајница Целе к.п.: 4866; 4865; 4864/2; 4864/1; 4863; Део к.п.: 4888; 4887; 4886; 4885; 4884; 4881; 5689; 4875; 4874/2; 4874/1; 4873; 4872; 4871; 4870; 4869; 4868; 4867; 5620; 4862; 4861; 4860; 5625/3; 5044; 5043; 5670/1; 5619	СА 1

Приступне саобраћајнице 1 и 2	КО Батајница Део к.п.: 5044; 5043;	СА 2
Железничка пруга	КО Батајница Део к.п.: 5043; 5693/3; 5042; 5634; 5635; 5000; 4999; 4998; 4997; 4996; 5646/1; 5670/1;	СА 3
Приступне саобраћајнице 1 и 2	КО Батајница Део к.п.: 5021; 5020; 5026; 5027; 5028; 5029; 5030; 5031; 5032; 5033; 5034; 5035; 5036; 5037; 5038; 5039; 5040; 5041;	СА 4
Приступна саобраћајница 1	КО Батајница Део к.п.: 5079; 5080; 5081; 5082; 5083/1; 5083/2; 5084/1;	СА 5
Приступна саобраћајница 2	КО Батајница Део к.п.: 5058/1;	СА 6
Део парцеле ауто-пута Е75	КО Батајница Целе к.п.: 5083/5; Део к.п.: 5084/1; 5084/3; 5084/2; 5085/1; 5086/2; 5083/3; 5058/1; 5058/2; 5059/2; 5060/2; 5693/2; 5083/4;	АП 2
Део парцеле железничке пруге Сурчин - Батајница	КО Батајница Део к.п.: 5670/1;	Ж 1

Обавеза инвестирора је да формира грађевинске парцеле утврђене планом пре издавања грађевинске, односно употребне дозволе.

Интермодални терминал

Намена - Саобраћај и саобраћајне услуге

Интермодални терминали или тачке трансфера представљају чворове опремљене за претовар и складиштење интермодалних транспортних јединица. На предметном подручју се планира повезивање друмског и железничког транспорта интермодалних транспортних јединица, без бављења другим типовима вагона или не контејнеризованом робом.

Интермодални терминал „Батајница” ће се састојати из неколико функционалних делова. Најважнији део је манипулативна област, која се састоји од:

- колосека: два претоварна колосека за утовар и истовар контејнера и један додатни манипулативни колосек за локомотиву;
- саобраћајних трака за пролаз камиона: пролазна, утоварно-истоварна, резервна и трака за излаз у случају опасности;
- контејнерско складиште: три контејнерске линије за привремено складиштење контејнера.

Комплекс интермодалног терминала садржи царински магацин, постројење за одржавање, зону претходне провере – административно-контролну и царинску зграду и зону пратећих функција терминала – угоститељске и комерцијалне садржаје.

Није дозвољена градња објеката који нису у функцији интермодалног терминала.

Број објеката на парцели : Дозвољена је изградња више објеката на грађевинској парцели, у складу са функционалном организацијом и технолошким потребама.

Положај објекта на парцели: Објекте постављати у оквиру зоне грађења. Зона грађења је дефинисана грађевинском линијом. Грађевинске линије су линије до којих је дозвољено грађење, тј. није обавезно постављање објеката или делова објеката на дефинисане грађевинске линије. Планира се изградња слободностојећих објеката. Платои са контејнерима, ретензије, помоћни објекти намењени инфраструктури (нпр. трафостаница) и сл. се могу градити ван дефинисаних грађевинских линија.

Растојање помоћних објеката од регулационе линије: Минимално удаљење помоћних објеката од регулационе линије је 3 m.

Индекс изграђености „И“: Максимални индекс изграђености је „И“=0,1. Платои са контејнерима, ретензије, помоћни објекти намењени инфраструктури не улазе у обрачун индекса изграђености.

Висина венца објекта: Максимална кота венца објекта је 13,5 m у односу на нулту коту. Ограничење висине се не односи на механизацију за обављање технолошког процеса у комплексу интермодалног терминала (нпр. мобилни кран).

Кота пода приземља

Кота приземља новопланираних објеката се одређује у зависности од технолошких потреба. Кота приземља планираних објеката на равном терену не може бити нижа од коте терена.

Решење саобраћаја/паркирања

У оквиру комплекса предвиђена су два претоварна колосека и један манипулативни колосек. Планиране колосеке ускладити нивелационо са постојећом пругом, а интерне саобраћајне површине, као и цео плато, ускладити са нивелацијом колосека. Потребну коту насипања саобраћајних, манипулативних и површина за привремено складиштење контејнера, одредити кроз израду техничке документације на основу потребних усклађивања, посебно на основу инжењерско-геолошких и геотехничких услова и услова надлежних институција које се баве одводњавањем.

Интерне саобраћајне површине, као и манипулативне површине и простор за складиштење контејнера, морају бити оивичене и нивелисане тако да се врши контролисано одводњавање и пречишћавање кишних вода.

Коловозну конструкцију пројектовати од примерених материјала за очекивано саобраћајно оптерећење.

Кроз израду техничке документације, елементе ситуационог и нивелационог плана, као и елементе попречног профила, могуће је кориговати у оквиру дефинисаних граница ради побољшања техничких решења, као што је могуће и даље фазно спровођење.

Потребе за паркирањем решити на парцели Интермодалног терминала. За потребе паркирања теретних возила која ће долазити на Интермодални терминал планирана је изградња паркинга који је лоциран поред улаза у комплекс према потребама технолошког процеса. Потребне капацитете за паркирање камиона одредити према прогнозираном обиму рада Интермодалног терминала и према важећим нормативима у оквиру планираног комплекса.

Број места за смештај путничких возила одредити према нормативима, минимум једно паркинг место за:

- администацију на 60 m² нето површине;

- магацин на 100 m² БРГП;
- пословање на 80 m² БРГП.

Услови за ограђивање парцеле: Обавезно је ограђивање комплекса Интермодалног терминала у складу са технолошким процесом и условима безбедности.

Минимална висина ограде комплекса је 2,2 m. Могуће је ограђивање одређених зона у комплексу (нпр. царинско складиште) којима је неопходно обезбедити контролисан приступ.

Минимални степен опремљености комуналном инфраструктуром: Комплекс Интермодалног терминала мора имати прикључке на мреже комуналне инфраструктуре.

Услови и могућности фазне реализације

Дозвољена је фазна реализација планиране изградње у комплексу Интермодалног терминала по независним функционалним целинама. Све етапе – фазе реализације морају бити дефинисане у пројектној документацији. Омогућити функционисање сваке фазе независно од реализације следеће и да се обавезе из једне фазе не преносе у другу. У свакој фази реализације морају се обезбедити прописани услови за паркирање.

Приступне саобраћајнице

Планирано је да се комплекс Интермодалног терминала повеже са широм мрежом градских саобраћајница преко планиране Саобраћајнице I реда (Локални пут 1) до чвора Батајница на обилазном ауто-путу Е-75.

Саобраћајница I реда планирана је Планом детаљне регулације деонице Ауто-пута Е-75 Батајница–Добановци и деонице Ауто-пута Е-70 са локацијом наплатне рампе и петље за Аеродром „Никола Тесла” у Земуну и Сурчину, фаза I (Сектори 1 и 2), („Службени лист Града Београда”, број 32/08) и Планом детаљне регулације деонице Државног пута Ia реда бр. 1 (Ауто-пута Е-75) Батајница–Добановци (Сектор 1), Градска општина Земун („Службени лист Града Београда”, број 52/12).

У оквиру грађевинске парцеле СА 4 могуће је формирати повратну везу између Приступне саобраћајнице 1 и Приступне саобраћајнице 2 и дефинисати је кроз израду техничке документације.

Нивелационо, саобраћајнице су уклопљене на планирану нивелету Локалног пута 1; на страни комплекса Интермодалног терминала са планираним kotaма за насипање комплекса (према подацима из Геолошког елабората); као и у односу на мелиорационе канале са којима се укрштају. На местима укрштаја саобраћајница са мрежом мелиорационих канала обезбеђене су довољне просторне могућности за пројектовање и изградњу веза саобраћајница са радно инспекцијским стазама мелиорационих канала.

Железничка инфраструктура

За изградњу и функционисање планираног терминала, што се тиче железничке инфраструктуре потребно је да се изгради нови колосек од станице Батајница до комплекса терминала и то са леве стране постојеће пруге Батајница-Сурчин-Остружница, односно на страни терминала.

Други колосек, од станице Батајница, планиран је са десне стране стране постојећег колосека на растојању 4,2 m на отвореној прузи, а 4,75 m у станичном подручју.

Везни колосек пројектовати на месту повезивања на постојећи колосек станице Батајница тако да се изгради извлачњак са грудобраном.

Нивелационо, везни колосек ускладити са нивелетом постојећег колосека на месту прикључка у станици Батајница, а дуж постојеће пруге оријентационо на истим висинским котама као постојећа пруга.

Инфраструктура

Водоводна мрежа

Територија на којој се налази локација Терминала припада првој висинској зони водоснабдевања града Београда. Допремање воде на подручје Батајнице врши се црпним станицама „Бежанија“ и „Студентски град“ преко ценовода Ø500 у саобраћајници Батајнички друм која је на удаљености од око 1600 m од планиране локације Терминала. На предметној локацији нема ни пројектоване ни постојеће мреже водовода.

Систем за снабдевање водом треба да подмири потребе у погледу санитарне воде за пиће, противпожарног система и система за одржавања (прање и заливање). Систем воде за пиће треба да обезбеди санитарну воду за запослене и кориснике/потрошаче.

Снабдевање водом објеката на локацији планирано је са водовода у Локалном путу 1 уз саобраћајницу Е-75.

Комплекс повезати на планирани градски водовод Ø150 у Приступној саобраћајници 1, преко водомерног шахта чија ће локација бити дефинисана на основу услова ЈКП „Београдски водовод и канализација“.

Водоводна мрежа унутар локације ће се димензионисати тако да се обезбеди довољан притисак и довољне количине вода за санитарне и противпожарне потребе. У оквиру комплекса је могућа изградња резервоара и црпне станице за противпожарну заштиту.

Канализациона мрежа

Према важећем Генералном решењу београдске канализације територија на којој се налази предметна локација, припада Батајничком канализационом систему и то делу на коме је заснован сепарациони систем канализације. С обзиром да КЦС „Батајница“ и КЦС „Земун поље 2“ у постојећем стању немају капацитет за прикључење предметне локације, главни реципијент за употребљене воде је планирана нова КЦС „Батајница“, са које ће се употребљене воде потискивати на КЦС „Земун поље 2“, а одатле на планирано ППОВ „Батајница“ и даље у реку Дунав.

У оквирима границе локације нема изграђене канализационе мреже.

За потребе одвођења употребљене воде са локације планира се изградња градске фекалне канализације у Приступним саобраћајницама 1 и 2, минималног пречника Ø250 mm, која се прикључује на планирану фекалну канализацију у Локалном путу 1 уз саобраћајницу Е-75 дефинисану планом детаљне регулације деонице Државног пута Ia реда бр. 1 (Ауто-пута Е-75) Батајница–Добановци (Сектор 1), Градска општина Земун („Службени лист Града Београда”, број 52/12).

У првој фази, до изградње градске канализационе мреже, одвођење употребљених вода са предметне локације могуће је решавати изградњом постројења за пречишћавање употребљених вода. Ако се одвођење употребљених вода решава преко постројења за пречишћавање реципијенти за пречишћену употребљену воду су постојећи мелирациони канали, и то канал У-15 (стара ознака број 62) и канал У-18 (стара ознака број 65).

За потребе одвођења кишних вода са Приступних саобраћајница 1 и 2 планира се изградња градске кишне канализације минималног пречника Ø300 mm. Реципијент за кишне воде је мелиорациони канал број 70.

Реципијент за прикупљене кишне воде са локације су постојећи мелирациони канали, и то канал У-15 (стара ознака број 62) и канал У-18 (стара ознака број 65). Због ограничених капацитета мелиорационих канала планирано је ретензирање кишних вода у оквиру комплекса. Пре испуштања кишних вода у мелирационе канале је неопходно пречишћавање, а квалитет пречишћене воде мора да испуњава услов да ни на који начин не нарушава квалитет површинских и подземних вода, а према условима ЈВП „Београдводе”.

Електроенергетска мрежа

На предметном подручју изграђени су:

- два надземна електроенергетска вода 110 kV (на заједничким стубовима) бр. 104А/4, веза између трафостаница ТС Београд 9 и ТС Нова Пазова 1, и бр. 104Б, веза између чвора Београд 9 и ТС Стара Пазова;
- два надземна вода напонског нивоа 35 kV, бр. 347 А–Б, веза ТС 110/35 kV „Београд 9“ - ТС 35/10 kV „Батајница 2“;
- надземни вод напонског нивоа 35 kV, бр. 320, веза ТС 110/35 kV „Београд 9“ - ТС 35/10 kV „Батајница“.

У границама плана планира се коридор за изградњу надземног вода напонског нивоа 35 kV, веза постојеће ТС 110/35 kV „Београд 9“ и планиране ТС 35/10 kV „Батајница 3“.

За потребе прикључења интермодалног терминала на електроенергетску мрежу потребно је изградити довољан број ТС 10/0,4 kV, капацитета 1000 kVA.

Телекомуникациона мрежа

Подручје плана припада кабловским подручјима АТЦ „Батајница”. На предметном подручју нема постојећих телекомуникационих (ТК) објеката.

За реализацију потребног броја телефонских прикључака потребно је обезбедити једну микролокацију у неком од планираних објеката у комплексу Интермодалног терминала или на јавној површини за смештај потребне телекомуникационе опреме (ТКО). Просторију за смештај потребне телекомуникационе опреме биће повезане оптичким каблом на матичну централу.

За смештај ТК опреме – indoor кабинета обезбедити простор површине од 4–6 m².

Управљање отпадом

За евакуацију комуналног отпада из планираних објеката на предметном простору, неопходно је набавити судове-контејнере запремине 1.100 l и димензија 1,37 x 1,20 x 1,45 m, чији ће се потребан број одредити помоћу норматива: 1 контејнер на 800 m² корисне површине простора.

Приликом утврђивања локација за постављање контејнера водити рачуна да они буду смештени на избетонираним платоима или у посебно изграђеним нишама (боксовима) у оквиру комплекса, у непосредној близини објекта коме припадају. Локацијама судова је неопходно обезбедити директан прилаз за комунална возила и раднике ЈКП „Градска чистоћа”. Максимално ручно гурање контејнера од локације до комуналног возила износи 15 m по равној подлози, без степеника и са успоном до 3%. Потребно је обезбедити кружни ток

саобраћаја или окретницу за комунална возила димензија 8,60 x 2,50 x 3,50 m, са осовинским притиском од 10 t и полупречником окретања 11 m. Минимална ширина једносмерне саобраћајнице износи 3,5 m, а двосмерне 6,0 m.

Контејнери могу бити постављени и у смећарама унутар објеката, при чему се морају испоштовати наведени услови за приступ. Смећаре се граде као засебне, затворене просторије, без прозора, са електричним осветљењем, једним тачећим местом са славином и холендером, Гајгер-сливником и решетком у поду, ради лакшег одржавања хигијене тог простора.

За депоновање отпадака другачијег састава од кућног смећа, а који не припадају групи опасног отпада, потребно је набавити специјалне судове, који ће бити постављени у складу са наведеним нормативима за прилаз, а празниће се према потребама инвеститора и склопљеном уговору са ЈКП „Градска чистоћа“.

Локације судова за смеће приказати у Пројекту уређења слободних површина или ситуацији у Главном архитектонско-грађевинском пројекту сваког објекта у коме се планира изградња смећаре односно простора за постављање контејнера.

III ИДЕЈНО РЕШЕЊЕ:

Интермодални терминал

Интермодални Терминал Батајница ће се састојати од следећих функционалних делова:

- Административни и контролни део (паркинг)
- Друмски и железнички прилаз
- Претоварни колосеци
- Траке за утовар/истовар камиона и обилазна трака
- Манипулативни и део за привремено одлагање контејнера.

Најважнији део терминала ће бити манипулативна површина, која се састоји од:

- 3 колосека: 2 претоварна колосека за утовар и истовар контејнера и 1 додатни манипулативни колосек за локомотиву
- 4 саобраћајне траке за пролаз камиона: 1 пролазна, 1 утоварно-истоварна, 1 резервна и 1 трака за излаз у случају опасности
- плато за привремено одлагање контејнера: 3 контејнерске линије за привремено одлагање контејнера, фриго-контејнера, изменљивих транспортних судова и контејнера са опасном робом.

Предмет ове (прве) фазе реализације интермодалног терминала обухвата изградњу:

- приступних саобраћајница 1 и 2 са прикључењем на локални пут 1
- везног железничког колосека са прикључењем и реконструкцијом у железничкој станици Батајница
- интермодалног терминала који обухвата:
 - два пословна објекта (административно-контролну и царинску зграду) и контролни део (паркинг)
 - саобраћајнице (траке за утовар/истовар камиона и возна трака) и железничке (претоварне) колосеке унутар терминала
 - проширење намењено смештају царинског скенера

- манипулативни и део за привремено одлагање контејнера, са одвојеним делом за контејнере са опасаним теретима и делом намењеним за царинско складиште
- припадајуће инфраструктуре:
 - водовод
 - канализација
 - електроенергетска мрежа
 - јавно осветљење.

Железничка инфраструктура

Ситуационо решење

Колосек којим се терминал повезује са железничком станицом Батајница се третира као индустријски колосек са усвојеном брзином маневарске вожње од 30 km/h. Веза је остварена двома скретницама. Одвајање од железнице почиње у станици Батајница и даје приступ терминалу преко 600 m дугачког колосека. Ова пруга је пројектована као једноколосечна пруга која се целом својом дужином налази у кривини радијуса $R=300$ m.

Железнички плато терминала се налази у правцу и састоји се од три колосека. У првој фази градње терминала изградиће се две траке за претовар и један заобилазни колосек. Дужина ових колосека је 650 m на међусобној удаљености од 5 m (између осовине првог и другог колосека). Између другог и трећег колосека планирана је имплементација кранске шине у наредној фази рада терминала тако да осовинско растојање ових колосека износи 7 m. Железнички плато терминала је пројектован као кос, прав матичњак са једноструким простим скретницама типа 49-300-6⁰. Након последње скретнице терминала, наставља се колосек са слепим крајем дужине 25 m.

Ови колосеци неће бити електрифицирани у првој фази.

Попречни профил и горњи строј

Везна пруга је пројектована са једним колосеком који се целом својом дужином налази у насипу. Ширина планума износи 6,40 m са једностраним нагибом од 4%.

Колосеци у оквиру терминала су пројектовани у правцу и целом дужином у насипу. Ширина планума је променљива у зависности од броја колосека и локације стубова за осветљење терминала. Планум је пројектован са нагибом од 4%. Усмереност нагиба диктирана је начином одводњавања које се врши преко дренажног рова између првог и другог колосека, односно путем бетонског канала у ножици насипа.

Предвиђена је израда прелазног слоја дебљине 40 cm и заштитног слоја дебљине 30 cm пројектованих у нагибу 4%.

Горњи строј везне пруге и железничких колосека у оквиру терминала је предвиђен од шина типа 49 E1 са еластичним колосечним прибором на одговарајућим бетонским праговима и у туцаничкој засторној призми. Изузетак су прагови на почетном делу везне пруге где се захтева постављање шина на дрвене прагове како се не би нарушио континуитет железничке станице Батајница. Одлучено је да бетонски прагови почну након почетка скретнице 136 гледано у смеру раста стационажа.

Застор за колосек и скретнице је од туцаника еруптивног порекла прописаног квалитета. Минимална дебљина засторне призме од доње ивице прага испод ниже шине је 30 cm.

Уздужни профил

Висински положај нивелете везне пруге условљен је висинским положајем тачке прикључења на постојећи колосек станице Батајница непосредно након станичне скретнице бр. 13.

Нивелета има подужни нагиб од 0,95‰ који по уласку у зону терминала прелази на 0‰. Овакав прелом нивелете не захтева заобљење вертикалном кривином.

Колосеци у терминалу су пројектовани са подужним нагибом од 0‰.

Одводњавање

Одводњавање трупа пруге предвиђено је подужним и попречним нагибима планума, као и изградњом канала за одводњавање и системом дренажа.

Пројектом су предвиђени монтажни канали од бетона МБ 30 на слоју песка дебљине 12 см.

Одводњавање железничког платоа терминала предвиђено је попречним нагибом планума од 4‰ ка подужној дренажи између првог и другог колосека или ка бетонским каналима у ножицама насипа.

Подужна дренажа између колосека је од полуперфориране ПВЦ цеви пречника 150 mm са подужним падом од мин 2‰. Дренажне цеви се полажу у дренажне ровове ширине 0,60 m и дубине према пројекту испуњене шљунковито песковитим материјалом прописане гранулације.

Дуж дренаже предвиђени су типски ревизиони шахтови Ø 1000 од бетонских цеви на међу растојању од максимално 60 m.

Одводњавање везне пруге се врши површинским бетонским каналима који се налазе обострано, у ножицама насипа одакле се вода касније уводи у постојећи дренажни канал.

Железница – Безбедност, Сигнализација и Технологија

Приступни колосек за терминал је предвиђен иза улазног сигнала станице Батајница и пре скретнице бр. 13, долазећи са Обилазнице. Скретница за везу ће бити интегрисана у станицу Батајница што ће омогућити да се возови опслужују у оквиру станице и терминала као маневарски возови.

Пројектом реконструкције станице Батајница предвиђа се уградња две нове скретнице између улазног сигнала Цу92 и постојеће скретнице бр. 13 као скретничка веза за колосек терминал који је намењен за интермодални транспорт. Гранични колосечни сигнал уградиће се испред скретнице 13б а на 2,35 m од осовине новог колосека са десне стране за смер Терминал-Батајница-Шид. Маневарски сигнали на два метра испред излазних сигнала са VIII и IX колосека .

У станици Батајница пројектом реконструкције предвиђа се уградња скретница бр.13а и бр.13б радијуса $R=300$ 60 са шинама С49. Скретнице ће се поставити на дрвеним праговима.

Путна инфраструктура

Ситуационо решење

➤ Приступни путеви и зона паркирања

Приступ терминалу ће се обезбедити преко сервисне саобраћајнице Београдске обилазнице и приступног пута дужине 700 m, ширине 7,0 m. Пут је пројектован са техничким елементима

горизонталног и вертикалног плана за рачунску брзину од 60 km/h како би се обезбедио континуитет вожње након искључења са сервисне саобраћајнице Београдске обилазнице.

Пројекат интермодалног терминала подразумева специфичну комбинацију железничког и друмског саобраћаја интегрисаног у једну, заједничку зону. С тим у вези, главни полазни параметар при формирању ситуационог решења била је функционалност и технологија рада у самом комплексу.

Возила на терминал долазе користећи сервисну саобраћајницу Београдске обилазнице. Веза између ове саобраћајнице и саобраћајнице која води ка терминалу је пројектована као површинска, трокрака, раскрсница.

Услед специфичне технологије на терминалу, један од услова је био и раздвајање улазних и излазних токова теретних возила терминала. То је проузроковало раздвајање двотрачне саобраћајнице на две једносмерне од којих једна води само до улаза, а друга представља излаз са терминала.

Улазни токови су усмерени ка паркинзима при чему су одвојене зоне за путничке аутомобиле и камионе. Излазни токови су одвојени од улазних токова у оквиру самог терминала и усмерени су ка приступном путу при чему се улазна и излазна трака спајају пре прикључења на сервисну саобраћајницу Београдске обилазнице.

➤ Маневарски плато

Интерна друмска инфраструктура ће бити строго намењена за саобраћај долазећих и одлазећих камиона. Предложене су једна трака за утовар/истовар (паркинг) и једна трака за обилажење. Ширина свих трака је 3.75 m, без пешачких стаза. За одлазећи саобраћај, терминал ће располагати са једном камионском траком и једном зауставном траком за случај опасности.

Паркинг обезбеђује места за 26 камиона, заједно са 42 паркинг места за аутомобиле. Паркинг за путничка возила је организован у делу око зграда, док су паркинг места за камионе лоцирана на самом улазу у терминал, испред зграда.

Терминал представља комбинацију теретне железничке станице и платоа са паркинг површином и објектима на њему. С тим у вези усвојени су следећи елементи:

- Минимална вредност рампе витоперења на паркингу минирв=0,385%
- Максимална вредност рампе витоперења на колосеку махирв=1%
- Максималан подужни нагиб области платоа за привремено одлагање контејнера и маневрисања и=0%.

Усвојена рачунска брзина за дефинисање елемената на терминалу износи 30km/h.

Уздужни профили

Висински положај нивелете приступне саобраћајнице у свом почетном делу условљен је висинским положајем тачке укрштања сервисног пута Београдске обилазнице. Са друге стране, положај нивелете условљен је висинским положајем платоа терминала, тачније железничких колосека у оквиру терминала. Све ово је проузроковало да се нивелета пута целом дужином налази у насипу са подужним нагибима од 0,3% до 1,5%. Прелом нивелете у почетном делу је заобљен радијусом вертикалне кривине $R_v=1400$ m.

Осим тога, технологија рада на самом терминалу условљава да терминал у подужном смислу буде раван тако да је нивелета целом дужином у подужном нагибу пројектована са нагибом од 0%.

Коловозна конструкција

Коловозне површине су подељене на три области:

- Приступне и сервисне саобраћајнице, паркинг површина намењена путничким возилима са проточним делом коловоза
- Паркинг површина намењена теретним возилима
- Маневарски плато за возило типа „reach stacker“

Путеви унутар и изван терминала, као и паркинг, ће бити пројектовани као уобичајен асфалтни коловоз. Паркиралиште за камионе, простор за привремено одлагање контејнера, простор за манипулацију за рад „reach stacker“-а је бетонска плоча, тј. крута коловозна конструкција.

Одводњавање

Сва вода са терминала и приступних саобраћајница се скупља у одвојени дренажни систем, третира се у погону за сепарацију уља и испушта се у постојеће иригационе канале.

У делу за смештај опасних терета, биће уграђена додатна заштита испод бетонске плоче која ће обезбедити непропусност овог дела, и сва вода ће бити сакупљена у дренажни систем.

Сигнализација

Идејним решењем је предвиђена вертикална и хоризонтална сигнализација. Вертикална сигнализација се састоји од стандардних саобраћајних знакова и путоказне сигнализације за вођење саобраћаја. Хоризонтална сигнализација у оквиру интермодалног терминала је пројектована према важећим стандардима.

Инфраструктура

Снабдевање водом

Идејним решењем је планирано да систем за снабдевање водом Комплекса обухвата следеће елементе:

- Доводни цевовод и прикључак
- Водомерни шахт
- Водоводни развод у Комплексу
- Унутрашње инсталације водовода у објектима

Канализација отпадних вода

Фекална канализација

У Комплексу је пројектована спољна и унутрашња санитарна канализациона мрежа која обезбеђује прихватање санитарне отпадне воде из свих планираних санитарних уређаја у Комплексу и њену ефикасну евакуацију до уређаја за пречишћавање.

Сакупљене санитарне отпадне воде из објеката административне и царинске зграде се преко појединачних излива пречника ДН160 одводе до сабирног шахта РФ4 лоцираног у зеленом

појасу источно од царинске зграде. Од сабирног шахта РФ4 спољна санитарна канализација ДН200 води испод паркинга до локације уређаја за пречишћавање.

Атмосферска канализација

Атмосферска канализација интермодалног терминала Батајница је пројектована да омогући прикупљање свих потенцијално загађених вода одвојено од условно чистих кишних вода и да их након одговарајућег третмана испусти у локалну мрежу мелиорационих канала на контролисан начин.

Противпожарни систем и хидрантска мрежа

Противпожарни систем за комплекс терминала ће бити обезбеђен путем унутрашњих и спољашњих пожарних хидраната и мреже. Свака тачка терминала ће бити покривена са два уређаја. Вода за противпожарни систем ће бити пумпана из земље и ускладиштена у подземном резервоару.

Спољна противпожарна хидрантска мрежа је пројектована као прстенаста мрежа, од ХДПЕ полиетиленских водоводних цеви, ДН110 mm, за радне притиске до 10 bar-а. Укупна дужина спољне противпожарне хидрантске мреже износи $L = 1784.00$ m.

➤ Резервоар пожарне воде са црпном станицом

Резервоар има основну улогу у обезбеђењу пожарне резерве и изравнању количине воде која у резервоар стиже из јавне водоводне мреже и која се црпном станицом потискује у хидрантску мрежу. Резервоар са црпном станицом је конципиран као јединствен објект, димензија 5,60x10,15 m. Запремина резервоара изабрана је тако да се обезбеди резерва за противпожарну заштиту у трајању од 2 сата. На основу хидрауличког прорачуна, усвојена запремина резервоара износи 75 m³.

Електроенергетска мрежа и објекти

Ширина зоне заштите надземног вода 110 kV је 58,8 m (по 29,4 m са обе стране од хоризонталне пројекције надземног вода), односно 30 m (по 15 m са обе стране од хоризонталне пројекције надземног вода) за надземни вод 35 kV.

Прикључење планираних потрошача биће могуће по изгадњи планиране ТС 35/10 kV „Батајница 3“, капацитета 2x12,5 MVA, и надземно – подземног вода од ТС 110/35 kV „Београд 9“ до ТС 35/10 kV „Батајница 3“.

За потребе планираног прикључења изградити двоструки подземни 10 kV вод који полази из 10 kV изводне ћелије развода једног трансформатора а завршава се у 10 kV изводној ћелији развода другог трансформатора планиране ТС 35/10 kV „Батајница 3“. На планирани 10 kV вод, по принципу „улаз – излаз“, прикључити планиране ТС 10/0,4 kV.

Изградити подземни 10 kV вод од планиране ТС 10/0,4 kV са уграђеним трансформатором снаге 1000 kVA до постојеће ТС 10/0,4 kV „Земун, Обилазница ТС-3 Путеви Србије“ (рег. бр. Z-1893).

Од планираних ТС 10/0,4 kV до потрошача изградити водове 1 kV.

Све слободне и саобраћајне површине као и паркинг просторе, опремити инсталацијама јавног осветљења (ЈО) тако да се постигне задовољавајући ниво фотометријских величина. За осветљење применити савремене светилке које имају добре фотометријске карактеристике и које омогућавају квалитетну и економичну расвету.

Планиране електроенергетске водове 10 kV, 1 kV и JO изградити подземно, у рову дубине 0,8 m и ширине у зависности од броја електроенергетских водова. На местима где се очекују већа механичка напрезања све електроенергетске водове поставити у кабловску канализацију или заштитне цеви као и на прелазима испод коловоза саобраћајница.

Потребна једновремена снага је и начин мерења:

Садржај објекта	Инсталисана снага (kW)	Једновремена снага (kW)	Мерење на VN страни
Канцеларије		100	Мерење на VN страни СМТ 50/5 А/А
Видео надзор и контрола приступа		40	
Фриго - контејнери		30	
Светлосни рефлектори		300	
Путно осветљење		300	
Пумпе		30	
УКУПНО	4079	800	

Планиране микролокације електроенергетских објеката у комплексу и трасе електроенергетске мреже дуж интерних и транспортних саобраћајница, биће дефинисане током израде пројектне документације.

Телекомуникациона мрежа и објекти

Предмет овог идејног решења јесте телекомуникациона мрежа и објекти унутар самог терминала тј. његових објеката. На предметном подручју тренутно нема постојећих телекомуникационих објеката.

За реализацију потребног броја телефонских прикључака потребно је обезбедити 1 (једну) микролокацију у неком од планираних објеката у комплексу Интермодалног терминала или на јавној површини за смештај потребне телекомуникационе опреме (ТКО). Просторију за смештај потребне телекомуникационе опреме биће повезане оптичким каблом на матичну централу.

За пословне објекте планира се реализација FTTB (Fiber To the Building) решења полагањем приводног оптичког кабла до предметних објеката и монтажом одговарајуће активне ТК опреме у њима.

За смештај ТК опреме - outdoor кабинета обезбедити простор 4x2 m на јавној површини, (на тротоару, уз зграду или на зеленој површини). Микролокација за ТК опрему треба да је лако приступачна, како за особље, тако и за увод каблова и прилаз службених возила. Потребно је за микролокацију обезбедити напајање и то трофазно наизменично напајање, једновремене максималне снаге 17.3 kW.

У циљу једноставнијег решавања потреба за новим прикључцима као и преласка на нове технологије потребно је предвидети приступ свим планираним објектима путем ТК канализације. Цеви за ТК канализацију полагати у рову преко слоја песка дебљине 0,1 m. Дубина рова за постављање ТК канализације у тротоару је 1,10 m а у коловозу 1,30 m.

Планиране микролокације телекомуникационих објеката у комплексу и трасе телекомуникационе мреже дуж интерних и транспортних саобраћајница, биће дефинисане током израде пројектне документације.

Објекти у интермодалном терминалу:

Унутар зоне терминала планирана је изградња:

- Контролно-административне зграде
- Царинске зграде
- Царинског складишта.

Обе зграде, административна и царинска, су лоциране близу улаза у терминал, на северо-источној страни терминала. Административна зграда је позиционирана тако да је могуће остварити визуелни надзор из зграде на улаз у терминал, као и на сам простор терминала, а да се при томе обезбеди лак приступ посетиоцима (возачима камиона) са паркинга.

Административна и царинска зграда имају исте спољашње димензије у основи: 18.60 x 12.60 m. Административна зграда има приземље и један спрат. Царинска зграда има само приземље са могућношћу надзиђивања у будућности.

Царинско складиште је лоцирано на северо-источној страни локације, иза две поменуте зграде и на почетку бетонске плоче за складиштење тј. привремено одлагање контејнера. Димензије складишта у основи су: 24.30 x 6.30 m. Складиште има само један ниво (приземље), висине 6 m, пројектовано је као отворен простор, а царински контролни простор је ограђен жичаном оградом и тако одвојен од осталих зона терминала.

Опрема терминала

Неопходна опрема терминала на почетку рада се састоји од:

- 1 маневарска дизел локомотива
- 1 „reach stacker“
- 1 мобилна станица за снабдевање горивом
- опрема за мерење осовинског оптерећења и скенирање (власништво царине) камиона
- софтвер за рад терминала

Хортикултура

Да би се умањио визуелни утицај терминала (углавном због висине ускладиштених контејнера и расвете), планира се засађивање различитих садница и дрвећа на ободу терминала, нарочито на страни насеља Батајница.

Улаз у терминал ће такође бити уређен како би се остварио добар први утисак на кориснике терминала.

IV ПРИКЉУЧЦИ ИНФРАСТРУКТУРЕ:

Железничка инфраструктура

Интермодални терминал и планирани везни колосек, пројектовати и изводити у свему у складу са Условима за пројектовање, изградњу и прикључење интермодалног терминала на јавну железничку инфраструктуру у Батајници, бр. 1/2015-2340 од 30.11.2015. године издатим од стране «Инфраструктура железнице Србије» а.д.

Саобраћајна инфраструктура

Планирано је да се комплекс Интермодалног терминала повеже са широм мрежом градских саобраћајница преко планиране Саобраћајнице I реда (Локални пут 1) до чвора Батајница на обилазном ауто-путу Е-75.

Саобраћајница I реда планирана је планом детаљне регулације деонице Ауто-пута Е-75 Батајница–Добановци и деонице Ауто-пута Е-70 са локацијом наплатне рампе и петље за Аеродром „Никола Тесла” у Земуну и Сурчину, фаза I (Сектори 1 и 2), („Службени лист Града Београда”, број 32/08) и планом детаљне регулације деонице Државног пута Ia реда бр. 1 (Ауто-пута Е-75) Батајница–Добановци (Сектор 1), Градска општина Земун („Службени лист Града Београда”, број 52/12).

Попречне профиле саобраћајница и елементе нивелационог плана приступних саобраћајница 1 и 2 као и планиране раскрснице са Саобраћајницом I реда (Локални пут 1) пројектовати и изградити у складу са Условима бр. 953-2739 од 06.02.2015. године и бр. 953-24690/15 од 11.12.2015. године издатим од стране ЈП Путеви Србије, Условима IV-05 Бр. 344,4-52/2014 од 08.01.2015. године Секретаријата за саобраћај града Београда и Условима V 38295-1/2014 од 19.12.2014. године, ЈКП „Београд-пут”.

Кроз израду техничке документације, елементе ситуационог и нивелационог плана, као и елементе попречног профила, могуће је кориговати у оквиру дефинисаних регулационих линија ради побољшања техничких решења.

Водоводна мрежа

У складу са Условима издатим од стране ЈКП „Београдског водовода и канализација“, не постоје техничке могућности за прикључење јер на предметној локацији не постоји улична водоводна мрежа која је део градског система.

У првој фази, до изградње градске водоводне мреже, снабдевање воде интермодалног терминала је предвиђено изградњом сопствених бунара. За противпожарну заштиту предвиђена је изградња резервоара и црпне станице.

По изградњи градске водоводне мреже инвеститор остаје у обавези да се локација прикључи на градску водоводну мрежу, прикључком димензионисаним према хидрауличком прорачуну, са главним водомерима за различите категорије потрошача, на улазу у комплекс, а у складу са Условима водовода за израду локацијских услова за изградњу интермодалног терминала бр. 66460/1 I 4-1, Т/3930 од 16.11.2015. године издатим од стране ЈКП „Београдског водовода и канализација“.

Канализациона мрежа

Не постоје техничке могућности за прикључење, јер на предметној локацији не постоји градска канализациона мрежа.

У првој фази реализације, до изградње планом предвиђене градске канализационе мреже, отпадне фекалне воде као и атмосферске воде се преко постројења за пречишћавање упуштају у мелирациони канал као непосредни реципијент.

Након изградње градске фекалне и атмосферске канализационе мреже инвеститор остаје у обавези да се локација прикључи на градску канализациону мрежу, према Условима канализације за израду локацијских услова за изградњу интермодалног терминала бр. 66460 I 4-1, III/980 издатих од стране ЈКП „Београдски водовод и канализација“.

Електроенергетска мрежа и објекти

Електроенергетску мрежу у оквиру комплекса интермодалног терминала и прикључење објеката на дистрибутивни електроенергетски систем пројектовати и извести у свему у складу са Техничким условима ЕПС Дистрибуције Београд бр. 55/05 6889/15 од 10.12.2015. године.

Објекте у оквиру интермодалног терминала пројектовати и извести у складу са Техничким условима за потребе издавања локацијских услова за изградњу интермодалног терминала на катастарским парцелама у КО Батајница, бр. 0-1-2-450/2 од 04.12.2015. године ЈП Електромрежа Србије.

Мрежа јавног осветљења

Пројекат јавног осветљења урадити у складу са Техничким условима за пројектовање инсталације јавног осветљења бр. Т-4361 од 20.11.2015. године, издатим од стране ЈКП Јавно осветљење Београд.

Телекомуникациона мрежа

У оквиру простора предвиђеног за изградњу интермодалног терминала, нема постојећих тк објеката. Дуж аутопутске обилазнице планирана је изградња опричког тк кабла на релацији Батајница – Остружница.

Изградњу планираних тк објеката пројектовати и изградити у свему према Условима за добијање локацијских услова за изградњу интермодалног терминала бр. 412938/2-2015 од 30.11.2015. године издатих од стране Телеком Србија, Регија Београд, Извршна јединица Београд.

V ПОСЕБНИ УСЛОВИ

Инжењерско-геолошки услови:

Изградња планираних садржаја на оваквом геотехничком моделу терена условљена је са више фактора. Неопходно је у потпуности уклонити хумус, препорука је да се објекти фундирају изнад нивоа подземне воде, у колико се са котом фундирања иде испод нивоа подземне воде планирати мелиорационе мере и хидротехичку заштиту објекта. Слаба носивост седимената у подини условљавају примену мера за побољшање темељног подтло за све планиране садржаје.

Ниво подземне воде је констатован на коти 76,08–76,35 мнв, а појава на 75,2–75,5 мнв.

Висок ниво подземне воде и слаба носивост седимената условљавају нивелационо решење предметне локације односно мин. коту насипања 78 мнв. Планиране објекте фундирати око коте 76,0–77,0 мнв.

Планиране колосеке нивелационо издигнути за око 2,0 m у односу на садашњу коту терена.

У даљој фази пројектовања извести детаљна геолошка истраживања, а све у складу са Законом о рударству и геолошким истраживањима („Службени гласник РС”, број 88/11).

Водни услови:

Техничку докუმнетацију урадити у свему према водним условима за потребе издавања локацијских услова за изградњу интермодалног терминала на катастарским парцелама наведеном идејном решењу које се налазе у КО Батајница, број VIII-04-325.1-76/2015 од 16.12.2015. године.

Услови и мере заштите природе:

Очување и унапређење природних вредности и природних процеса на предметном подручју и у непосредном окружењу, као и заштита природних вредности ширег подручја од негативних утицаја проузрокованих делатностима које су планиране у границама плана, обезбеђено је планским решењем и то:

6. очувањем природи блиских биотопа – влажних станишта, већине мелиорационих канала, и вегетације уз канале, и обезбеђивањем одговарајућег процента порозних површина (озелењених површина у директном контакту са тлом без подземних објеката или делова објеката) у оквиру зоне грађења, како би се обезбедили услови за очување природних процеса – кружење воде, регулисање температуре и сл.;
7. формирањем заштитног зеленог појаса унутрашњим ободом комплекса, као и дуж приступних саобраћајница, који треба да имају улогу у заштити земљишта, вода и ваздуха од загађења, али и формирања еколошке мреже неопходне за кретање фауне;
8. обезбеђивањем зелених површина у директном контакту са тлом у оквиру комплекса интермодалног терминала и логистичког центра, које треба да имају примарно заштитну, али и естетску функцију;
9. озелењавањем косина ниском зељастом и жбунастом вегетацијом у циљу учвршћивања косина;
10. засењавањем паркинга садњом дрворедних садница;
11. применом аутохтоних врста (мин 50% врста) прилагодљивих на локалне педолошке и климатске услове, отпорне на загађења од саобраћаја; избор садног материјала треба да је у складу са основном функцијом зелених површина; забрањена примена инванзивних и алергених врста;
12. у зонама пута где се очекују повишене концентрације тешких метала (олово, кадмијум и сл.) користити врсте биљака (врсте из фамилија Brassicaceae, Euforbiaceae, Asteraceae, Lamiaceae и друге хиперакумулаторе) са повећаном способношћу акумулације ових полутаната, чиме се смањује њихова концентрација у земљишту и води;
13. спречавањем отицања загађених површинских вода у зелене површине, пољопривредно земљиште и мелиорационе канале и
14. дефинисањем обавезне санације или рекултивације свих деградираних површина.

За планиране зелене површине у оквиру комплекса Интермодалног терминала обавезно је израдити Главни пројекат пејзажног уређења.

Мере енергетске ефикасност

Сви нови објекти морају да задовољавају услове за разврставање у енергетски разред према енергетској скали датој у Правилнику о условима, садржини и начину издавања сертификата о енергетским својствима зграда („Сл. гласник РС“ бр. 69/12).

Посебни услови приступачности:

Објекти намењени за јавно коришћење као и прилази до истих морају бити урађени у складу са Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старијим особама („Сл.гласник РС“ бр. 22/15).

Услови заштите од пожара:

При пројектовању и изградњи интермодалног терминала у свему се придржавати Услови у погледу мера заштите од пожара и експлозија 07/4 број 217-1380/15 од 24.12.2015. године, издатих од стране Министарства унутрашњих послова РС, Сектора за ванредне ситуације, Управе за превентивну заштиту.

VI УСЛОВИ ПРИБАВЉЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИЗРАДЕ ТЕХНИЧКЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ:

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је по службеној дужности, а за потребе израде локацијских услова и техничке документације за изградњу прибавило:

- Услови за пројектовање, изградњу и прикључење интермодалног терминала на јавну железничку инфраструктуру у Батајници, бр. 1/2015-2340 од 30.11.2015. године издатим од стране „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.;
- Услови водовода за израду локацијских услова за изградњу интермодалног терминала бр. 66460/1 I 4-1, Т/3930 од 16.11.2015. године издатим од стране ЈКП „Београдског водовода и канализација“;
- Услови канализације за израду локацијских услова за изградњу интермодалног терминала бр. 66460 I 4-1, III/980 издатих од стране ЈКП „Београдски водовод и канализација“;
- Технички услови за пројектовање инсталације јавног осветљења бр. Т-4361 од 20.11.2015. године, издатим од стране ЈКП Јавно осветљење Београд;
- Услови за добијање локацијских услова за изградњу интермодалног терминала бр. 412938/2-2015 од 30.11.2015. године издатих од стране Телеком Србија, Регија Београд, Извршна јединица Београд;
- Технички услови бр. 55/05 6889/15 од 10.12.2015. године ЕПС Дистрибуција Београд;
- Технички услови за потребе издавања локацијских услова за изградњу интермодалног терминала на катастарским парцелама у КО Батајница, бр. 0-1-2-450/2 од 04.12.2015. године, ЈП Електромрежа Србије;
- Услови бр. 953-2739 од 06.02.2015. године издатим од стране ЈП Путеви Србије;
- Услови бр. 953-24690/15 од 11.12.2015. године издатим од стране ЈП Путеви Србије;
- Услови IV-05 Бр. 344,4-52/2014 од 08.01.2015. године Секретаријата за саобраћај града Београда;
- Услови V 38295-1/2014 од 19.12.2014. године, ЈКП „Београд-пут“;
- Водне услове бр. VIII-04-325.1-76/2015 од 16.12.2015. године, издате од стране Градске управе града Београда, Секретаријата за привреду, Сектора за водопривреду, Одељења за управне и студијско-аналитичке послове;
- Услови у погледу мера заштите од пожара 07/4 број 217-1380/15 од 24.12.2015. године, Министарства унутрашњих послова РС, Сектора за ванредне ситуације, Управе за превентивну заштиту.

VII Саставни део ових локацијских услова је Идејно решење интермодалног терминала „Батајница“ са пратећом инфраструктуром, израђено од стране CITY NET SCIENTIFIC RESEARCH CENTER Д.О.О. Узун Миркова 10, Београд.

VIII Претходни услов за издавање грађевинске дозволе је закључење уговора о изградњу недостајуће инфраструктуре са одговарајућим имаоцима јавних овлашћења.

IX Ови Локацијски услови важе 12 месеци од дана издавања.

- X** 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.
- XI** 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.

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.

ДРЖАВНИ СЕКРЕТАР

Александра ДАМЊАНОВИЋ,
дипл.правник



Доставити:

- Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда ЈП,
Његошева 88, Београд
- архиви.