



PROGRAM

za otvoreni, međunarodni, anketni, jednostepeni, anonimni konkurs za urbanističko-arhitektonsko rešenje dela Savskog trga u zaleđu zgrade "Stare železničke stanice" u Beogradu

Beograd 2026. godina



PROGRAM

za otvoreni, međunarodni, anketni, jednostepeni, anonimni konkurs za urbanističko-arhitektonsko rešenje dela Savskog trga u zaleđu zgrade "Stare Železničke stanice" u Beogradu

RASPISIVAČ / NARUČILAC

BEOGRAD NA VODI d.o.o.

PIB: 108608107

Mat.br.: 21033391

Karađorđeva 48, Beograd

<https://www.belgradewaterfront.com/>

SPROVODILAC KONKURSA

URBANISTIČKI ZAVOD BEOGRADA

PIB: 100037991

Mat.br.: 17239139

Bulevar despota Stefana br. 56, Beograd

<https://www.urbel.com>

SADRŽAJ PROGRAMA

1. POVOD I CILJ IZRADE KONKURSA	2
2. PREDMET I OBUHVAT KONKURSA	4
3. ISTORIJAT PROSTORA	7
4. OPŠTE I POSEBNE KARAKTERISTIKE PROSTORA	13
4.1. ŠIRI KONTEKST KONKURSNE LOKACIJE	13
4.2. KONKURSNA LOKACIJA – AKTUELNO STANJE	17
5. USLOVLJENOSTI PLANSKE I PROJEKTNE DOKUMENTACIJE.....	22
5.1. PLANSKE USLOVLJENOSTI IZ PPPPN BEOGRAD NA VODI	22
5.1.1. PLANIRANA SAOBRAĆAJNA MREŽA.....	23
5.1.2. PRAVILA ZA UREĐENJE SLOBODNIH I ZELENIH POVRŠINA	26
5.1.3. PRAVILA GRAĐENJA ZA GP11a – OBJEKAT KULTURE KL5	27
5.1.4. INŽENJERSKO-GEOLOŠKI USLOVI	28
5.1.5. INFRASTRUKTURNA MREŽA.....	28
5.1.6. PRIRODNE KARAKTERISTIKE PODRUČJA	29
5.1.7. OGRANIČENJA URBANOG RAZVOJA.....	30
5.1.8. SMERNICE ZA SPROVOĐENJE PLANA	30
5.2. PLANSKE USLOVLJENOSTI PGR ŠINSKIH SISTEMA.....	31
5.3. IDEJNI PROJEKAT METRO STANICE "SAVSKI TRG"	35
5.3.1. PROJEKAT ARHITEKTURE	35
5.3.2. PROJEKAT SPOLJNOG UREĐENJA.....	43
5.4. PROJEKATNA DOKUMENTACIJA OBJEKATA U OKRUŽENJU TRGA.....	44
6. KONKURSNI ZADATAK	56
6.1. PREDMET KONKURSA	56
6.2. OPŠTE SMERNICE I PREPORUKE	57
6.3. SMERNICE ZA OČUVANJE KULTURNOG I GRADITELJSKOG NASLEĐA.....	58
6.4. PROGRAMSKI USLOVI	59
7. KRITERIJUMI ZA OCENU KONKURSNIH RADOVA.....	69
8. PRAVILA KONKURSA	71
8.1. USLOVI ZA UČEŠĆE NA KONKURSU.....	71
8.2. USLOVI ZA SPROVOĐENJE KONKURSA.....	71
8.3. SADRŽAJ KONKURSNOG ELABORATA	71
8.4. NAČIN TEHNIČKO-OBLIKOVNE OBRADJE KONKURSNOG RADA.....	73
8.5. AUTORSKA KOVERTA - SADRŽAJ IZJAVE KONKURENATA	74
8.6. KONKURSNI ROKOVI.....	75
8.7. VRSTA I VISINA NAGRADA	75
8.8. SASTAV ŽIRIJA I IZVESTIOCI.....	76
8.9. ZAVRŠNE ODREDBE	76
9. PRILOZI UZ PROGRAM, PODLOGE I PRATEĆA DOKUMENTACIJA	78

**POVOD I CILJ
IZRADE KONKURSA**

1.

Povod za raspisivanje Konkursa za urbanističko-arhitektonsko rešenje dela Savskog trga u zaleđu zgrade "Stare Železničke stanice" u Beogradu (u daljem tekstu: Konkurs) predstavlja inicijativa preduzeća "Beograd na vodi" d.o.o. za uređenje ovog dela Savskog trga, imajući u vidu da je za deo Savskog trga ispred zgrade "Stare železničke stanice" do ulica Savske, Nemanjine i Karađorđeve sproveden Konkurs za područje Savskog trga i skvera na uglu Karađorđeve i Travničke ulice, gradska opština Savski venac (2019. godine), na osnovu koga je izrađena projektna dokumentacija i realizovan prostor trga.

Obaveza raspisivanja Konkursa definisana je smernicama za sprovođenje Prostornog plana područja posebne namene uređenja dela priobalja grada Beograda – područje priobalja reke Save za projekat "Beograd na vodi" ("Službeni glasnik RS", br. 7/15 i 48/22 i 86/25) (u daljem tekstu: PPPPN BNV).

Prema PPPPN BNV planirano je izmeštenje glavne beogradske železničke i autobuske stanice sa postojećih lokacija i na taj način je pokrenuta značajna transformacija prostorne celine kojoj pripada Savski trg. Takođe, planirana je prenamena zgrade "Stare železničke stanice" u Istorijiski muzej Srbije i zgrade "Stare pošte" u Arheološki muzej Srbije.

Cilj izrade Konkursa je da se, u skladu sa konkursnim zadatkom, potencijalima i ograničenjima predmetne lokacije, izabere najkvalitetnije arhitektonsko-urbanističko rešenje parternog uređenja dela Savskog trga između zgrade "Stare železničke stanice" (Istorijiski muzej Srbije) i planirane saobraćajnice SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca), definisane prema PPPPN BNV sa implementiranim rešenjem metro stanice "Savski trg". Na taj način bi se ovaj značajan prostor na kome su se u prethodnom periodu nalazili peroni železničke stanice uredio i ponovo učinio dostupnim i atraktivnim različitim grupama korisnika.

Izabrana konkursna rešenja za uređenje ovog trga u centralnoj gradskoj zoni treba da omoguće sadržajan, funkcionalan i kvalitetan boravak na javnom gradskom prostoru, a ujedno da budu integrisana u urbanistički i kulturno-istorijski kontekst neposrednog okruženja - postojeći i planirani objekti i objedinjena stanica prve i druge metro linije.

Predmetni urbanističko-arhitektonski konkurs je **otvoreni, međunarodni, anketni, jednostepeni, anonimni konkurs** na osnovu koga će se izabrati najbolje rešenje urbanističko-arhitektonskog i pejzažnog uređenja dela Savskog trga.

Izabrana rešenja će biti osnov za izradu urbanističko-tehničke i projektne dokumentacije za potrebe uređenja i izgradnje na predmetnoj lokaciji.

**PREDMET I OBUHVAT
KONKURSA**

2.

Konkursna lokacija obuhvata prostor u površini od oko 1,78 ha u okviru urbanističkog **bloka 11** planiranog prema PPPN BNV.

Granicom Konkursa obuhvaćeni su delovi sledećih građevinskih parcela:

- građevinske parcele **GP11a** u zaleđu objekta "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije),
- građevinske parcele **GP11b** planirane za kampus obrazovnih ustanova (osnovna škola i predškolska ustanova),
- građevinske parcele **GP11c** na kojoj je objekat "Stare pošte" (Arheološki muzej Srbije),
- građevinske parcele **GP11d** na kojoj je objekat trafostanice (isključujući objekat trafostanice),
- građevinske parcele **GP11e** planirane za Savski trg (uz Savsku ulicu).



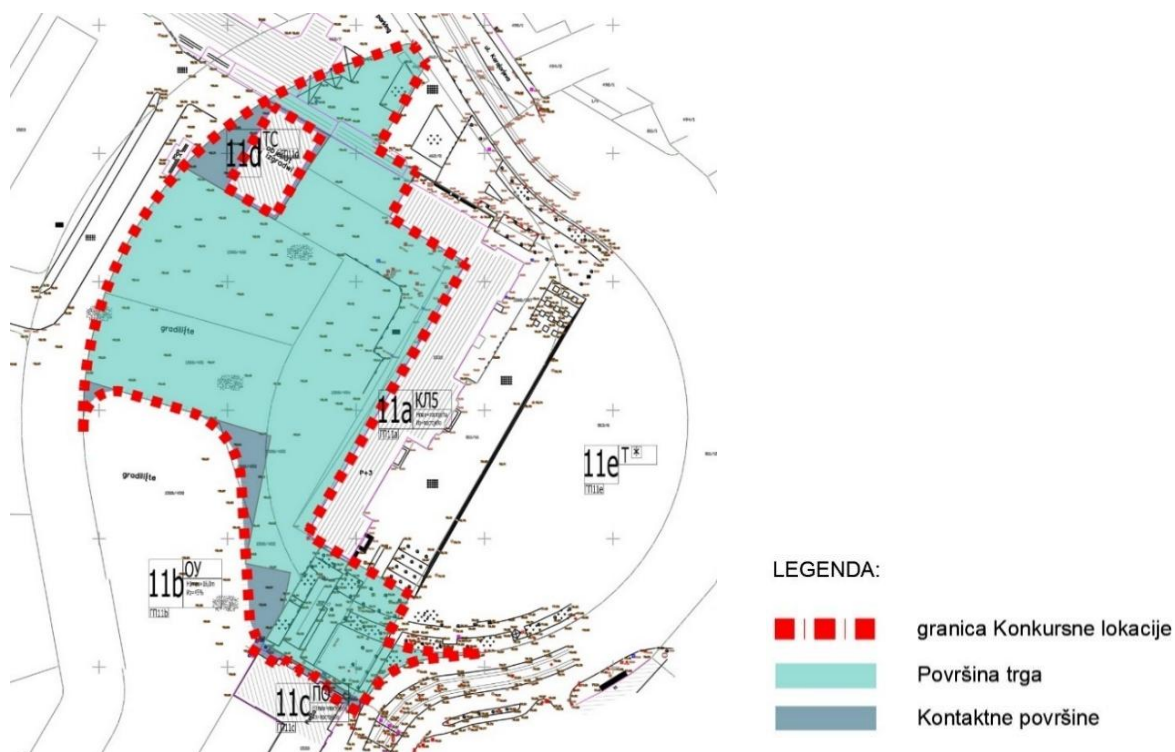
Slika 1. Obuhvat Konkursa



Slika 2. Obuhvat Konkursa (mikro lokacija)

Predmet Konkursa je programsko i projektantsko rešenje parternog uređenja dela Savskog trga uzimajući u obzir rešenje metro stanice "Savski trg" i uslovljenosti vezane za objekte i sadržaje u neposrednom okruženju predmetnog javnog prostora.

Delovi građevinskih parcela 11b, 11c i 11d kao kontaktne zone trga obuhvaćeni su granicom Konkursa radi jedinstvenog sagledavanja lokacije ali tokom dalje realizacije nije obavezno sprovođenje konkursnog rešenja na navedenim površinama.



Slika 3. Obuhvat Konkursa – zona trga sa kontaktnim površinama

ISTORIJAT PROSTORA

3.

Savski trg pripada području priobalja reke Save, u kome je početkom XVIII veka osnovana Donja srpska varoš u Beogradu - Srpski Beligrad, Savska varoš ili Savamala (po turskoj reči *mahala*, koja označava gradsku četvrt). Savska varoš je bila nova urbana celina na desnoj obali Save, u koju su preseljeni nekadašnji pravoslavni žitelji iz novoosnovanog Nemačkog Beograda na dunavskom delu prestonice. Savska varoš, kao gradska četvrt otvorenog tipa, osnovana je izvan varoških zidina, u takozvanom savskom amfiteatru, bez zaštitnih utvrđenja, na prostoru koji danas omeđuju ulice Kralja Milana, Kneza Miloša, Nemanjina i Karađorđeva i bila je naseljena pretežno zanatlijama, jer su viđeniji i imućniji stanovnici, trgovci i sveštenstvo stanovali u Gornjoj varoši.

Značajniji razvoj Savske varoši započeo je u vreme donošenja Hatišerifa 1830. godine i osamostaljivanja srpske vlasti. Ovo područje priobalja reke Save je bilo dovoljno udaljeno od turske Varoši u šancu i nije imalo jak pečat turske vlasti.

Razvoj Savamale pokreću intervencije kneza Miloša na regulaciji i uređenju ove prostorne celine. U cilju uređenja ovog prostora, knez Miloš je naredio da se stanovnici sa ovog područja presele na Palilulu, a postojeće kuće od lošeg materijala poruše i tu nasele trgovci, imajući u vidu blizinu pristaništa i laguma podno Kosančićevog venca.

Na raskršću nekoliko sokaka, današnjih ulica Karađorđeve, Svetozara Radića, Travničke, Hercegovačke i Kraljevića Marka formirana je Mala pijaca iza koje se nalazila Ciganska bara, kasnije nazvana Bara Venecija. Ciganska bara se pružala od Svetonikolskog trga (park "Bristol") do mesta ulivanja Topčiderske reke u Savu.

Prva zgrada na ovom području sazidana pod uticajem evropske arhitekture bila je Đumrukana (Carinarnica) u Karađorđevoj br. 13. Đumrukana je sazidana 1835. godine, oštećena je u bombardovanju 1944. godine i posle Drugog svetskog rata je srušena.

Nekada neuređeno savsko priobalje postepeno je dobijalo karakter varoši u skladu sa brzim razvojem koji je rezultat izgradnje trgovačkih magacina, lokala i hotela evropskog tipa uz postojeće hanove (objekti za prenočište putnika i karavana u doba Osmanskog carstva). Na Maloj pijaci, jednoj od najznačajnijih tačaka u varoši postavljen je simbol pobede nad Turcima – Krst od crvenog mermera (danas u parku "Bristol").

U drugoj polovini XIX veka trgovci, koji su do tada na prostoru Savamale imali samo magaze i dućane, počinju da se tamo i nastanjuju. Nasipanje Bare Venecija počelo je 1867. godine a prostor železničke stanice je nasut 1882. godine.

Privredni zamajac savskog priobalja dodatno je podstakla elektrifikacija, izgradnja železničke infrastrukture (pruga, most i stanica), tramvajske pruge, privrednih objekata i reprezentativnih stambenih zgrada. Takav privredni rast dovodi do formiranja lokalnog centra sa autentičnim ambijentom koji su činili "Beogradska zadruga", hotel "Bristol" i niz drugih značajnih građevina, poput stambenih objekata poznatih srpskih trgovaca. Ove objekte projektovani su najznačajniji arhitekti Srbije s početka XX veka: Andra Stevanović, Nikola Nestorović, Jovan Ilkić, Dimitrije T. Leko i drugi.

Zahvaljujući razvoju novih ideja, privatnom preduzetništvu i izgradnji, s kraja XIX i početkom XX veka prostor Savskog priobalja doživljava brz preobražaj i urbani razvoj čime se stvara potpuno nova slika grada.

Geopolitičke promene nakon Prvog svetskog rata, nestajanje Habzburške monarhije i nastanak nove države Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, dovele su do fizičkog zamiranja i zanemarivanja područja Savamale. Beograd je postao glavni grad jedne daleko veće države, reka Sava nije više bila granica dveju država, a grad je započeo svoje širenje i na njenoj levoj obali. Od druge polovine XX veka do danas ideje izgradnje i uređenja savskog priobalja nisu napuštale urbaniste i graditelje Beograda.

Deo nekadašnjeg područja Savske varoši koji se prostire od Brankovog mosta duž Karađorđeve ulice do Kameničke ulice je u proceduri utvrđivanja za kulturno dobro - prostorno-kulturno istorijska celina "Savamala".



Slika 4. Stara fotografija područja Savamale

Železnička stanica

Radovi na izgradnji železničke stanice u Beogradu započeti su 3. aprila 1883. godine, kada je knez Milan Obrenović položio kamen temeljac. Kamen za izgradnju stanice (temelja, perona, prilaza stanici i dr.) dovožen je iz Topčidera privremenom prugom izgrađenom specijalno za te svrhe. Radovi na glavnoj putničkoj zgradi završeni su krajem 1885. godine.

Beogradska železnička stanica koncipirana je kao završna stanica čeonog tipa. Objekat je u obliku laticnog slova "L" i obuhvata koloseke sa dve strane - prostire se paralelno sa njima i upravno na njih. Stanica je imala tri koloseka za prijem putničkih vozova i 15 koloseka za teretne vozove, dva pokrivena perona, glavnu staničnu i nekoliko pomoćnih zgrada.

U glavnom krilu stanične zgrade bili su smešteni: kancelarije šefa stanice i ostalih službenika, blagajna za putnike i prtljag, telegraf, telefonska centrala, garderoba za čuvanje prtljaga, kancelarija komesara policije. U levom krilu nalazila se svečana kraljevska čekaonica sa posebnim ulazom sa ulice i izlazom na peron, dok su u desnom krilu bile čekaonice za putnike i stanični restoran. Na spratu su bili stanovi zaposlenih na stanici. Sa perona se stupalo u vestibil čeonog krila, prema Karađorđevoj ulici u kome su bili smešteni prateći sadržaji železničke stanice.

Po svim arhitektonskim kriterijumima sa kraja XIX veka, sama stanična zgrada predstavlja reprezentativno zdanje, kojim se na prestižan način mapira prisustvo Beograda na saobraćajnoj mreži Evrope. O takvoj nameri države Srbije svedoči i angažovanje arhitekta Vilhelma Flatiha, koji je u Beču načinio skice po kojima je plan stanice razradio arhitekta Dragiša Milutinović.

Stanična zgrada je oblikovana u duhu akademizma kao reprezentativno zdanje, razuđene osnove. Arhitektonskom kompozicijom dominira središnji klasicistički rizalit glavnog ulaza, nadvišen trougaonim timpanonom.

Iz razučene osnove objekta proistekla je složena volumetrija masa, koja se ogleda u petodelnoj podeli kompozicije sa naglašenim centralnim i bočnim segmentima na glavnom krilu prema Savskom trgu, dok je krilo ka Karađorđevoj ulici prvobitno imalo nešto slobodniju kompoziciju. Kompozicija glavne fasade odiše odmerenošću, simetrijom i harmoničnim sklopom sa tri naglašena kubusa i dva niža uvučena fronta. Niži, uvučeni delovi predstavljaju jezgro građevine, a bočni paviljoni okvir kompozicije.

U poređenju sa građevinama koje su u to vreme, ali i dugo posle toga bile podjednako ambiciozno podizane u Beogradu, stanična zgrada se, osim veličinom i funkcijom, isticala i pozicijom - vešto je postavljena u osovinu tada Spomeničke ulice (sada Nemanjine ulice). Takva pozicija objekta je predstavljala vizuelni marker na izuzetno sagledivom padajućem terenu sa Slavije ka reci Savi.

U vreme Prvog i Drugog svetskog rata Beogradska železnička stanica je rušena, a najveća razaranja je doživela tokom savezničkog bombardovanja 1944. godine kada je pogođen deo glavne putničke zgrade. Već u zimu 1944.-1945. godine počelo se sa obnovom stanice i postepeno su osposobljavani delovi za normalno funkcionisanje. U isto vreme proširen je i prizemni nivo između centralnog i desnog paviljona. Tokom pedesetih godina XX veka prilikom adaptiranja stanice uklonjene su bočne kule sa fasade u Karađorđevoj ulici.



Slika 5. "Stara železnička stanica", 1884. godine



Slika 6. Železnička stanica, 2018. godine

Autobuska stanica

Neposredno uz konkursnu lokaciju, uz Karađorđevu ulicu nalazila se Beogradska autobuska stanica (BAS) koja je dugo bila glavna autobuska stanica u Srbiji. Autobuska stanica je otvorena 1966. godine. Sastojala se od autobuske garaže i dva autobuska terminala sa 65 aktivnih perona za autobuse. Pored svih većih mesta u Srbiji, mrežom autobuskih linija, BAS je pokrivala sve republike bivše Jugoslavije i redovno održavala autobusku vezu sa 17 država Evrope. Svakog dana oko 700 autobusa BAS prevozilo je više od 10 000 putnika. 29. septembra 2024. godine, pedeset minuta iza ponoći krenuo je poslednji autobus sa ove stanice za Ljubljanu, nakon čega je ona prestala sa radom. Nova glavna autobuska stanica otvorena je u bloku 42 na Novom Beogradu, u neposrednoj blizini železničke stanice Novi Beograd.



Slika 7. Autobuska stanica, 2022. godine

Stara pošta

Zgrada "Stare pošte" na Savskom trgu izgrađena je 1929. godine po projektu arhitekta Momira Korunovića u srpsko-vizantijskom stilu sa primesama baroka i romantizma. Ona je bila jedan od primera reprezentativne arhitekture javnih objekata. Arhitekta Momir Korunović je srpskoj prestonici podario projekte za brojna monumentalna zdanja specifičnih stilskih karakteristika zbog čega je prozvan "srpski Gaudi". Fasada zgrade je kombinacija ponirućih i horizontalnih redova prozora, venaca, zabata, okulusa i medaljona sa retko primenjivanom ekspresionističkom fasadnom plastikom i dinamičnim izgledom. Arhitekta je pored romantičarskih, ekspresionističkih i motiva secesije dodao svoj lični pečat u vidu rogljastih formi na krovu.

U Drugom svetskom ratu, tokom savezničkog bombardovanja 1944. godine, objekat pošte je pretrpeo teška oštećenja u estetskom i funkcionalnom smislu. Fasada kao najreprezentativniji deo objekta je bila potpuno uništena. Rekonstrukcijom 1947. godine po projektu arhitekta Pavla Krata, u stilu socrealizma, značajno je promenjen prvobitan izgled objekta. Visina zgrade smanjena je za dva sprata, uklonjeni su svi ornamenti i elementi koji su imali dekorativnu svrhu.



pre II Svetskog rata



posle II Svetskog rata

Slika 8. Zgrada "Stare pošte"

Karađorđeva ulica

Karađorđeva ulica je jedna od najstarijih ulica u Beogradu. Nastala je istovremeno kada je stvoreno i naselje na Kalemegdanu. Proteže se uz savsku obalu, od podnožja Kalemegdanske tvrđave do stare železničke stanice na Savskom trgu.

Početkom XIX veka, zahvaljujući razvoju trgovine na Malom pijacu Karađorđeva ulica dobija još veći značaj. Zamišljena je i građena kao elitni deo grada u kome je otvoreno prvo osiguravajuće društvo u Beogradu i odigrana prva pozorišna predstava. Karađorđeva ulica je jedan od najboljih pokazatelja ekonomskog i kulturnog uspona tadašnjeg Beograda i nove države u celini. Najpre se u ovoj ulici zidaju jednospratne, porodične kuće sa poslovnim prostorom, uglavnom u bondručnom sistemu. Od sredine XIX veka za gradnju počinju da se koriste čvrsti materijali, a za ukrašavanje fasada elementi klasičnih stilova dok se kasnije uvodi akademizam skladnih arhitektonskih oblika i skromne dekoracije sa elementima neorenesanse i neobaroka.

Uvođenjem tramvaja 1892. godine (najpre na konjsku vuču) deo linije broj 2 prolazi kroz Karađorđevu ulicu. Samo dve godine kasnije uvedena je električna tramvajska mreža, čime Beograd postaje jedan od prvih evropskih gradova sa električnim tramvajskim saobraćajem.

Period između dva svetska rata doneo je ekspanziju gradnje u celom Beogradu, pa tako i u Karađorđevoj ulici. Iako još uvek građene u duhu akademizma, fasade sadrže elemente secesije, nacionalnog stila ili najavljuju predstojeći modernizam.

Sačuvani arhitektonski objekti Karađorđevu ulicu čine značajnim kulturnim nasleđem grada, ne samo zbog arhitektonskih vrednosti i mnogobrojnosti objekata već i zbog istorije mesta na kome se nalazi.

**OPŠTE I POSEBNE
KARAKTERISTIKE
PROSTORA**

4.

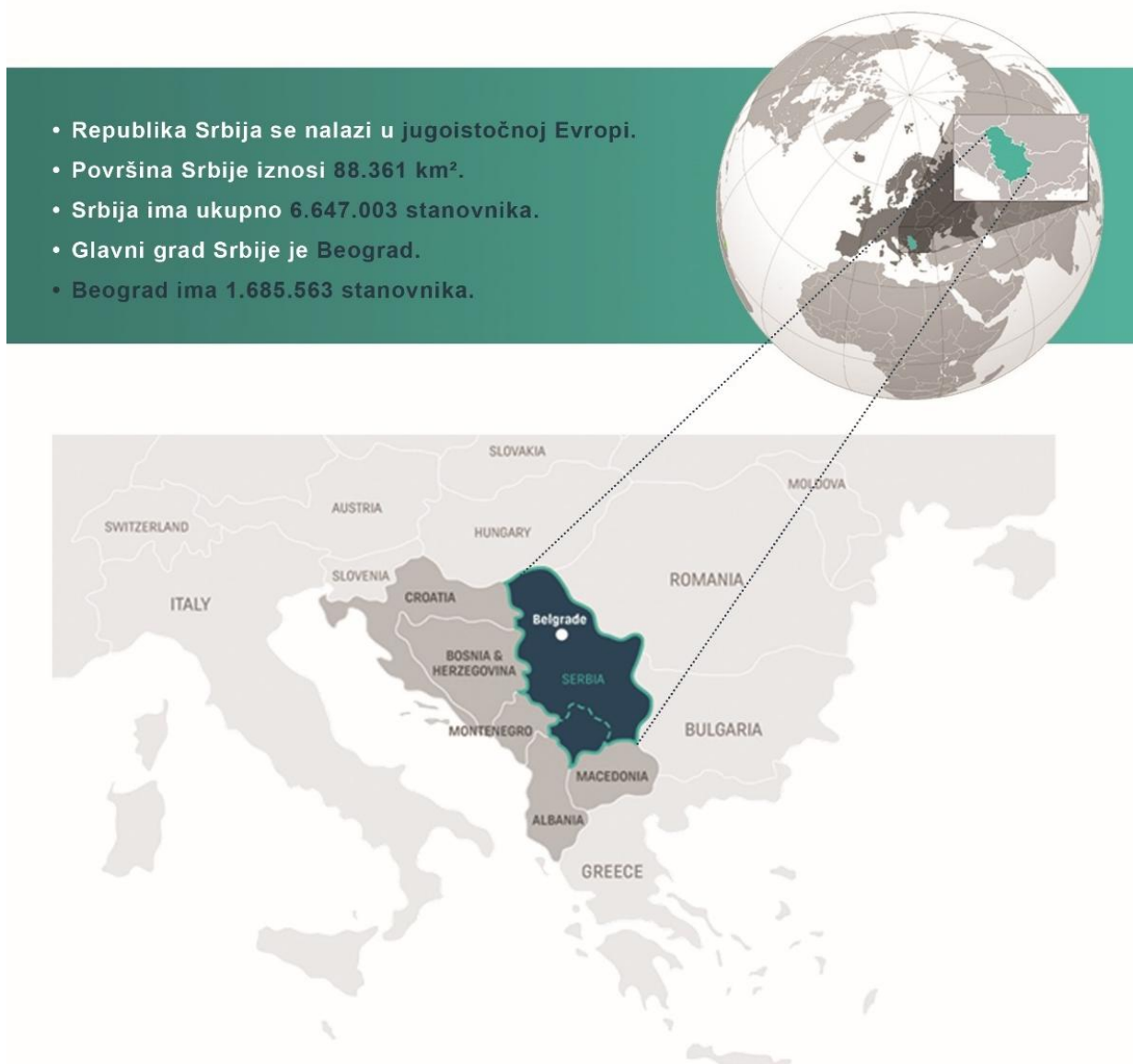
4.1. ŠIRI KONTEKST KONKURSNE LOKACIJE

Republika Srbija se nalazi u jugoistočnoj Evropi, u centralnom delu Balkanskog poluostrva. Površina Srbije iznosi 88.361 km² a njena strateška pozicija čini je važnim čvorištem za trgovinu i transport u regionu.

Srbija se graniči sa osam zemalja: Mađarskom na severu, Rumunijom na severoistoku, Bugarskom na jugoistoku, Severnom Makedonijom na jugu, Albanijom i Crnom Gorom na jugozapadu, Bosnom i Hercegovinom i Hrvatskom na zapadu. Ovakav položaj omogućava Srbiji različite kulturne i ekonomske interakcije, a njena blizina EU i drugim tržištima otvara brojne mogućnosti za razvoj.

Prema najnovijem popisu stanovništva iz 2022. godine, Srbija ima ukupno 6.647.003 stanovnika od kojih je većina skoncentrisana u urbanim sredinama, kao što su Beograd, Novi Sad i Niš.

Srbija je poznata po svojoj kulturnoj raznolikosti, koja uključuje različite etničke grupe i jezike, što doprinosi njenoj bogatoj tradiciji i kulturnom nasleđu. Demografska struktura, zajedno s prirodnim resursima, čini Srbiju zemljom s velikim potencijalom za razvoj i investicije.



Slika 9. – Pozicija Srbije na mapi sveta i jugoistočne Evrope



Slika 10. – Beograd (Površina 3.222,68 km²)

Grad Beograd

Beograd, glavni grad Srbije, ima značajan geografski položaj u jugoistočnoj Evropi. On leži na dve reke – Savi i Dunavu, koje ga opasuju sa tri strane. Beograd se nalazi na raskršću važnih evropskih puteva i koridora, uključujući pravac istok-zapad duž reke Dunav, od Beča do Crnog mora, pravac ka zapadu dolinom reke Save prema Trstu i severnoj Italiji i pravac ka jugoistoku dolinama reka Velike Morave, Južne Morave i Vardara do Egejskog mora. Ovaj položaj čini Beograd strateški važnim gradom u regionu.

Beograd spada među starije evropske gradove, sa arheološkim lokalitetima koji sežu u peti milenijum pre nove ere. Keltsko pleme je osnovalo Singidunum u III veku pre nove ere, dok prvo pominjanje Beograda datira iz 878. godine. Tokom svoje duge i burne istorije, Beograd je bio osvajan čak 40 puta, dok je 38 puta podizan iz pepela na platou između dve reke o čemu svedoče brojni graditeljski slojevi.

Beograd je grad bogate istorije, kulture i arhitekture. Svaki završetak rata u njegovoj istoriji ostavio je za sobom ruševine koje su uvek unosile novi graditeljski elan i inspiraciju za obnovu grada. Svaka nova zgrada, ulica i spomenik svedoče o neuništivom duhu Beograda.

Beograd ima raznolik reljef sa ravninama duž obala Save i Dunava i brežuljcima i uzvišenjima južno od ovih reka u šumadijskom delu. Ukupna dužina rečnih obala Beograda iznosi oko 200 km. Na tom području se nalazi 16 rečnih ostrva, od kojih su najpoznatija Ada Ciganlija (današnje poluostrvo), Veliko ratno ostrvo i Gročanska ada.

Prema popisu stanovništva iz 2022. godine, Beograd ima oko 1.685.563 stanovnika u širem gradskom području, što ga čini najvećim gradom u Srbiji i jednim od većih u jugoistočnoj Evropi. Beograd je dinamičan grad sa kontinuiranim prilivom stanovništva iz drugih delova Srbije i regiona, što doprinosi njegovom multikulturalnom karakteru.

Beograd je glavni obrazovni centar Srbije, sa mnogobrojnim univerzitetima, školama i istraživačkim institutima. Takođe, on je ključni politički, ekonomski i kulturni centar sa razvijenom proizvodnom i IT industrijom, trgovinom i uslugama. Zbog svojih obrazovnih, ekonomskih, kulturnih, istorijskih i mnogih drugih prednosti, Beograd je atraktivan za priliv novih stanovnika.

Beograd je grad bogate kulturne baštine sa oko 40 muzeja koji čuvaju vredne zbirke i svedoče o umetničkom, kulturno-istorijskom, tehničkom i prirodno-istorijskom razvoju grada i Srbije. Muzeji Beograda, sa svojim tematskim postavkama, bogatim riznicama i velikim brojem reprezentativnih predmeta, privlače posetioce različitog uzrasta i obrazovanja, kako Beograđane tako i turiste koji žele da se upoznaju sa kulturom jednog naroda tokom svoje posete.

Kroz svoje kolekcije, muzeji u Beogradu čuvaju kulturno i naučno blago koje predstavlja svedočanstvo o tome kako je grad nastajao, u kojim vremenima i u kakvim prilikama se razvijao, pružajući posetiocima uvid u različite istorijske i razvojne periode naše zemlje.

Beograd je visoko urbanizovan grad sa raznovrsnim urbanim strukturama različitog karaktera. Centralni delovi grada, orijentisani ka desnoj obali Save i Dunava, gusto su naseljeni i urbano razvijeni, dok srednji i periferni delovi pružaju više slobodnog prostora i zelenila u okviru organizovanih stambenih naselja.

Beograd, koji leži na dve velike reke, još uvek nije u potpunosti iskoristio svoje rečne obale. Prvi urbanizovani javni prostori i uređena šetališta duž obala reka razvijeni su na Novom Beogradu i delom u centralnoj zoni. Zbog toga, novi projekti teže da maksimalno iskoriste potencijal reka. Planirano je kontinuirano spuštanje grada na obale reka i povezivanje javno dostupnih prostora, čime će Beograd konačno ostvariti svoj puni potencijal kao grad okrenut rekama.

U poslednjim decenijama, Beograd prolazi kroz dinamičan razvoj, posebno u oblasti građevinarstva. Mnogi delovi grada su doživeli potpunu transformaciju zahvaljujući izgradnji modernih kompleksa koji su značajno izmenili tradicionalni izgled grada. Među najznačajnijim projektima ističe se "Beograd na vodi" ("Belgrade Waterfront"), ambiciozan urbanistički i građevinski razvojni projekat na obalama reke Save. Ovaj projekat ne samo da menja vizuelni identitet grada, već i utiče na ekonomski i društveni razvoj.

Projekat je započet 2014. godine u cilju unapređenja gradskog pejzaža priobalja kroz revitalizaciju zapuštenog područja Savamale u centralnom delu Beograda u moderan, multifunkcionalni urbani centar.

Projekat obuhvata izgradnju luksuznih stambeno-poslovnih objekata, hotela, trgovinskih centara, obrazovnih ustanova, kulturnih sadržaja, rekreativnih zona i zelenih površina na prostoru Savskog amfiteatra, između Beogradskog sajma i Brankovog mosta.



Slika 11. - Projekat "Beograd na vodi"

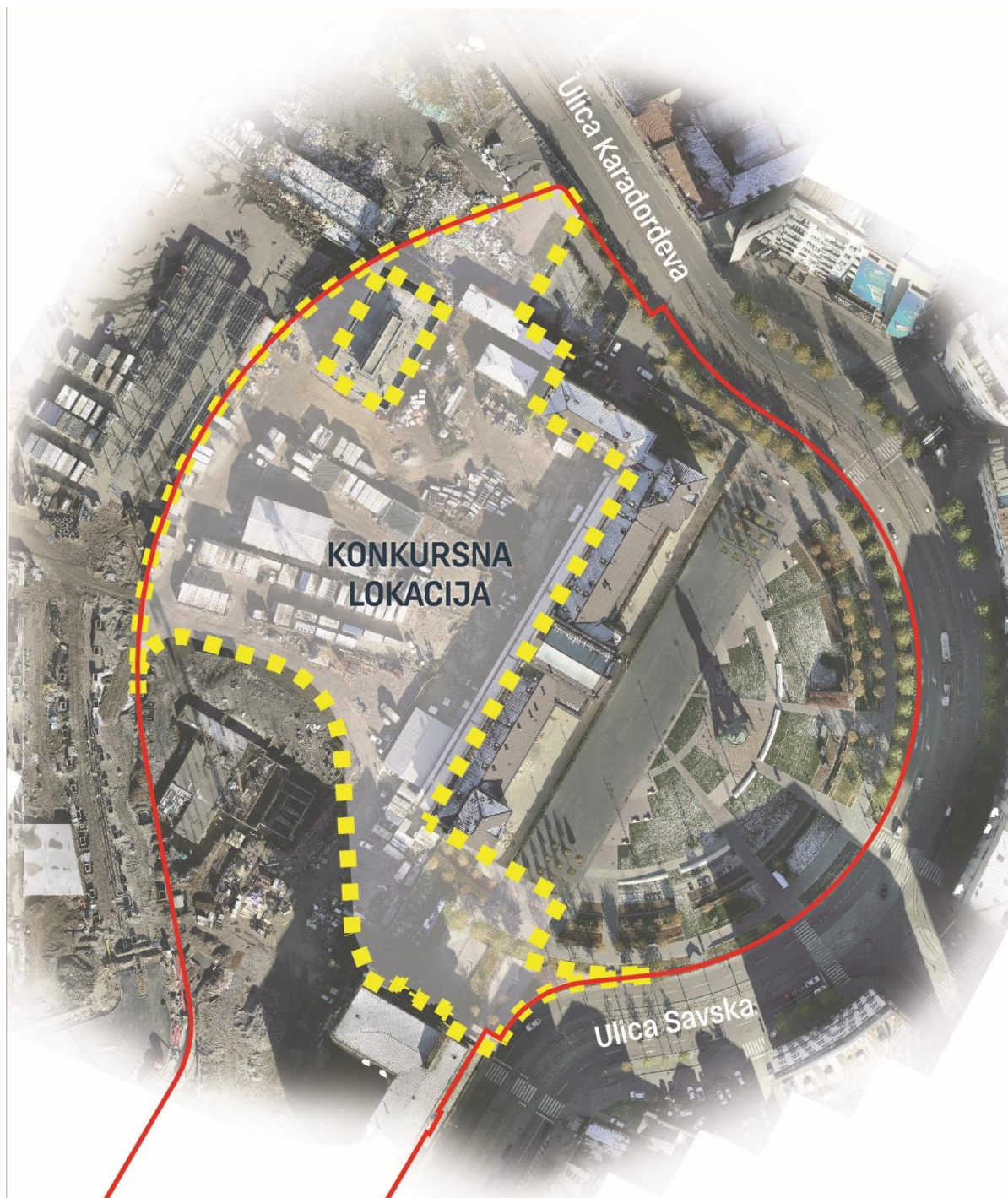


Slika 12. - Projekat "Beograd na vodi"

4.2. KONKURSNA LOKACIJA – AKTUELNO STANJE

Konkursna lokacija se nalazi u užem centru Beograda, na desnoj obali Save u Savskom amfiteatru. Po urbanim karakteristikama, po položaju, tipologiji, spomeničkim, ambijentalnim i drugim vrednostima, ovo područje predstavlja veoma složen i atraktivan prostor Beograda. Sa aspekta kulturnog nasleđa ima izuzetnu vrednost za kulturu i identitet grada, imajući u vidu da se u širem okruženju nalazi veliki broj utvrđenih kulturnih dobara i dobara pod zaštitom koji dokumentuju istoriju Beograda i Republike Srbije.

U obuhvatu Konkursa do skoro se nalazio deo kompleksa glavne beogradske železničke stanice koja je izmeštena u "Prokop" i deo autobuske stanice koja je izmeštena na Novi Beograd u blok 42.



Slika 13. - Lokacija Konkursa

Deo Savskog trga u zaleđu zgrade "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije), na kome su se do početka realizacije projekta "Beograd na vodi" nalazili peroni i pomoćni objekti beogradske železničke stanice, biće oblikovno zaokružen nakon izgradnje planirane saobraćajnice SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca) i kampusa obrazovnih ustanova koji su definisani prema PPPN BNV.

Prostor dela Savskog trga koji je predmet Konkursa, sa dve strane je oivičen reprezentativnim primerima arhitektonskog nasleđa Beograda - zgradom "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) i zgradom "Stare pošte" (Arheološki muzej Srbije). Konkursna lokacija čini jedinstvenu prostorno-funkcionalnu celinu sa prostorom ispred "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) i delom Savskog trga koga formira lučna regulacija Savske ulice.

Tokom 2018. godine raspisan je urbanističko-arhitektonski konkurs sa ciljem parternog uređenja Savskog trga ispred zgrade "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije), kako bi se omogućio funkcionalan, kvalitetan i sadržajan boravak na otvorenom javnom gradskom prostoru.

Na osnovu prvonagrađenog rada (biro Fenwick Iribarren Architects iz Madrida), rekonstruisan je ovaj deo Savskog trga i otvoren u januaru 2021. godine. Centralni deo trga zauzima spomenik posvećen osnivaču srpske države Stefanu Nemanji, autora Aleksandra Rukavišnjikova. Spomenik je visok 23 m i u svom postamentu sadrži otvoreni muzej. Trg je dobio potpuno novi izgled i pešačku zonu od oko 20.000 m² sa 300 sadnica drveća.



Slika 14. – Okruženje konkursne lokacije

Uz planiranu saobraćajnicu SAO 6 (Luke Ćelovića Trebinjca), na delu k.p. 1508/433 KO Savski venac, izgrađena je trafostanica TS 110/10kV "Beograd 47 – Beograd na vodi" spratnosti Po+P+1, u skladu sa PPPPN BNV.

Na prostoru između objekata "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) i "Stare pošte" (Arheološki muzej Srbije) nalazi se lokomotiva "Plavog voza" - specijalan voz korišćen za potrebe nekadašnjeg predsednika SFR Jugoslavije Josipa Broza Tita. Enterijer je urađen u stilu art dekoa i posle više od pola veka je ostao nepromenjen. "Plavi voz" je bio u upotrebi od 1946. do 1980. godine. "Plava lokomotiva" je parna lokomotiva JŽ 11-022, jedna od prvih koja je vukla "Plavi voz" od 27. marta 1947. godine, čitavu narednu deceniju. Proizvedena je 1947. godine u fabrici "Mavag" u Budimpešti. Pripada grupi brzovoznih parnih lokomotiva i dostizala je brzinu od 90 km/h. Dužina lokomotive sa tenderom za skladištenje uglja je oko 21m. Ova parna lokomotiva je jedini sačuvani primerak u Srbiji i pripada tehničkoj zbirci Železničkog muzeja, a na mesto na kome se sada nalazi postavljena je 1984. godine. "Plava lokomotiva" je utvrđena za kulturno dobro Rešenjem Muzeja nauke i tehnike broj 164/7 od 03.11.2022. godine.



Slika 15. – Lokomotiva "Plavog voza"

Zgrada "Stare železničke stanice" na Savskom trgu biće prenamenjena u izložbeni prostor Istorijskog muzeja Srbije, koji će se prostirati na 3.000 m². Izložbeni prostor obuhvata prizemlje i prvi sprat gde je na jednom mestu prikazana celokupna istorija Srbije.

Istorijski muzej Srbije je ustanova koja prikuplja, čuva, izučava, stručno i naučno obrađuje materijalna svedočanstva istorije Srbije, održava i popunjava muzejske zbirke kao i informacije i dokumentaciju o njima i čini ih dostupnim javnosti. Zadatak muzeja je i da na odgovoran i stručan način, kroz muzejske postavke, artikuliše i interpretira znanja o prošlosti Srbije i srpskog naroda, kao i ostalih naroda i kultura na teritoriji Srbije i ostvaruje komunikaciju javnosti sa nacionalnom istorijskom baštinom.



Slika 16. Stara železnička stanica, 2024. godine

Zgrada "Stare pošte" u Savskoj ulici - prema aktuelnom projektu rekonstrukcije i prenamene objekta planira se vraćanje autentičnog arhitektonskog izgleda i oblika iz 1929. godine (autorsko delo arhitekta Momira Korunovića). Planiranom prenamenom objekat će biti prilagođen potrebama budućeg Arheološkog muzeja Srbije.

Ulični front Karađorđeve ulice – potez od Ličke ulice do Ulice Mihaila Bogićevića sagledava se iz pojedinih tačaka trga. U postojećem stanju ovaj front čine pretežno komercijalni objekti, spratnosti od P do P+2, lošeg boniteta. Na ugaonim pozicijama ovog bloka ka ulicama Ličkoj i Mihaila Bogićevića nalaze se komercijalni objekti spratnosti P+7+Ps dobrog boniteta.

**USLOVLJENOSTI
PLANSKE I PROJEKTNE
DOKUMENTACIJE**

5.

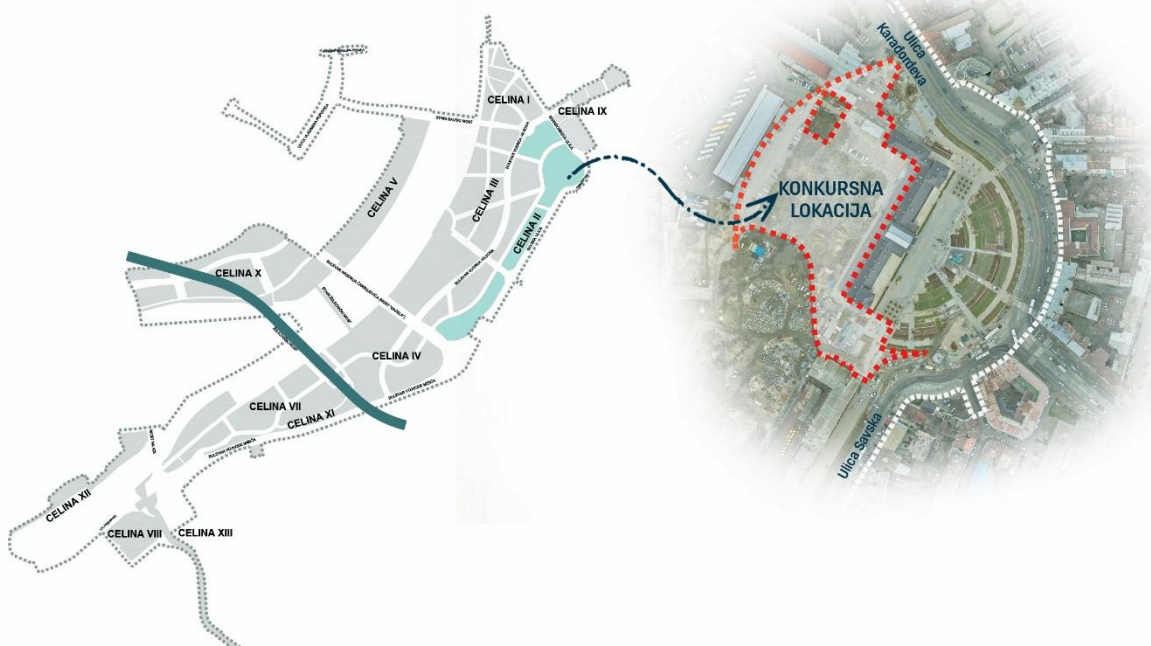
Planski osnov za realizaciju izgradnje na konkursnoj lokaciji predstavlja:

- Prostorni plan područja posebne namene uređenja dela priobalja grada Beograda - područje priobalja reke Save za projekat "Beograd na vodi" ("Službeni glasnik RS", br. 7/15, 48/22 i 86/25) (PPPPN BNV),
- Plan generalne regulacije šinskih sistema u Beogradu sa elementima detaljne razrade za I fazu prve linije metro sistema ("Službeni list grada Beograda", br. 102/21) i Plan generalne regulacije šinskih sistema u Beogradu sa elementima detaljne razrade druge linije metro sistema – II etapa ("Službeni list grada Beograda", br. 104/25).

5.1. PLANSKE USLOVLJENOSTI IZ PPPPN BEOGRAD NA VODI

Celokupno područje PPPPN BNV podeljeno je na 13 urbanističkih celina. Konkursna lokacija pripada Urbanističkoj celini II koja obuhvata blokove uz Savski trg i Savsku ulicu (blokovi 10, 11, 23 i 25).

Urbanističkom celinom II obuhvaćeni su blokovi duž Savske ulice, između mosta "Gazela" i Karađorđeve ulice. U okviru ove celine planirana je izgradnja stambenih objekata kao i objekata pratećih javnih namena: kompleks obrazovnih ustanova (osnovna škola i predškolska ustanova), objekti kulture, metro stanica.



Slika 17. PPPPN BNV - Podela na karakteristične urbanističke celine sa prikazom konkursne lokacije

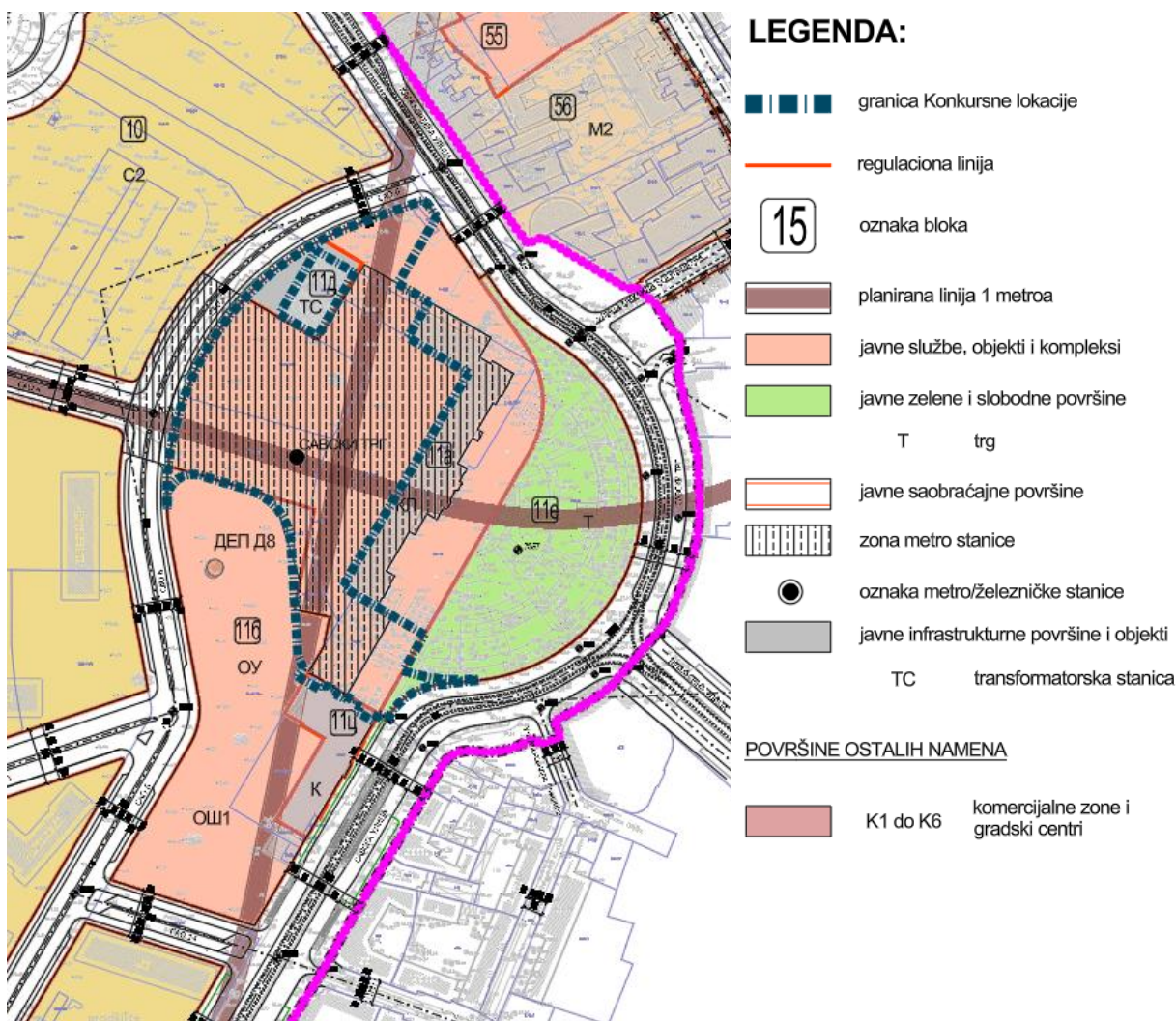
Predmetna lokacija se nalazi u urbanističkom bloku 11 u površinama planiranim za:

- javne službe, objekte i komplekse,
- javne infrastrukturne površine i objekte,
- javne zelene i slobodne površine,
- komercijalne zone i gradske centre;

U obuhvatu Konkursne lokacije su:

- deo građevinske parcele **GP11a** na kojoj je planiran objekat kulture (KL5) - prenamena postojećeg objekta "Stare železničke stanice" u objekat javne namene ili kompatibilne namene iz domena sadržaja kulture;

- deo građevinske parcele **GP11b** na kojoj je planiran kampus obrazovnih ustanova (OU) (obuhvaćen je deo parcele obrazovne ustanove do projektovane ograde kompleksa radi jedinstvenog sagledavanja pristupa metro-stanici).
- deo građevinske parcele **GP11c** na kojoj su planirane komercijalne zone i gradski centri, odnosno rekonstrukcija objekta "Stare pošte" i njegova prenamena u Arheološki muzej Srbije;
- deo građevinske parcele **GP11d** na kojoj je planirana trafostanica TS 110/10kV Beograd 47 – Beograd na vodi (isključujući objekat trafostanice);
- deo građevinske parcele **GP11e** planirane za Savski trg (uz Savsku ulicu).



Slika 18. Izvod iz PPPPN Beograd na vodi - referalna karta br. 3. Planirana namena površina

5.1.1. PLANIRANA SAOBRAĆAJNA MREŽA

Metro

Granicom PPPPN BNV obuhvaćeni su delovi trase Beogradskog metroa (planirane linije 1 i 2), kao i četiri metro stanice – Ada Ciganlija, Sajam, Mostar, Savski trg.

Trasa linije 1 metroa (Železnik-Mirijevo) se vodi koridorom Bulevara vojvode Mišića, potom ispod mosta "Gazela" i regulacijom Savske ulice prema Trgu Republike dok **trasa linije 2 metroa** povezuje Bežaniju i Mirijevo.

U obuhvatu konkursne lokacije, u zoni Savskog trga, neposredno uz objekat "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) planirana je zajednička metro stanica "Savski trg" (za 1. i 2. metro liniju). Trase i stanice na metro linijama 1 i 2 u obuhvatu PPPPN BNV su detaljno razrađene kroz Plan generalne regulacije šinskih sistema u Beogradu sa elementima detaljne

razrade za I fazu prve linije metro sistema ("Službeni list grada Beograda", br. 102/21) i Plan generalne regulacije šinskih sistema u Beogradu sa elementima detaljne razrade druge linije metro sistema – II etapa ("Službeni list grada Beograda", br. 104/25).

Ulična mreža

Koncept primarne ulične mreže zasniva se na Planu generalne regulacije građevinskog područja sedišta jedinice lokalne samouprave – grad Beograd (celine I - XIX) ("Službeni list grada Beograda", br. 20/16, 97/16, 69/17, 97/17, 72/21, 27/22, 45/23, 66/23 i 91/23) i rezultatima saobraćajne analize uticaja atrakcije i produkcije sadržaja u okviru PPPPN BNV.

Prema funkcionalnom rangiranju, saobraćajnice primarne ulične mreže su:

- u rangu magistrale – Savska ulica,
- u rangu ulice prvog reda - SAO 1 (Bulevar Vudroa Vilsona) i SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca),
- u rangu ulice drugog reda – Karađorđeva ulica.

Savska ulica se planira sa kolovozom širine 14 m i trotoarom sa istočne strane promenljive širine od 1,5 m do 5 m u zoni Savskog trga. Od Savskog trga do Risanske ulice, regulacija Savske ulice sadrži dva kolovoza od po 7 m, ozelenjenu tramvajsku bašticu od 10 m u sredini, obostrano zelenilo širine 3 m sa jedne i 6 m sa druge, istočne strane, obostrane trotoare promenljive širine od 3,2 m do 6 m sa jedne odnosno od 3,5 m do 9,43 m sa druge, istočne strane ulice.

SAO 1 (Bulevar Vudroa Vilsona) – predstavlja kičmu ulične mreže planskog područja na koju se vezuju sve ostale planirane ulice. Njena trasa ide od kružne raskrsnice sa saobraćajnim pravcem preko Starog savskog mosta na severu do raskrsnice tipa uliv-izliv sa Bulevarom vojvode Mišića.

SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca) je planirana sa regulacionom širinom 24 m (kolovoz 2 x 6,0 m, obostrani parking 2 x 2,15 m, obostrani trotoar 2,85 m i razdelno ostrvo 2,0 m).

Karađorđeva ulica se planira sa promenljivom širinom regulacije. Od raskrsnice ispred zgrade "Beogradske zadruge" do Savskog trga, Karađorđeva ulica je dvosmerna i regulacija sadrži dva kolovoza od po 5,5 m, odnosno 6,5 m (od hotela "Bristol"), tramvajsku bašticu u sredini promenljive širine (od 6,7 m do 10,3 m) i obostrane trotoare promenljive širine od 2,9 m do 5,9 m sa jedne, odnosno od 2,8 m do 3,3 m sa druge, istočne strane ulice.

SAO 4 (Kraljice Drage Obrenović) je deo sekundarne ulične mreže i ona je planirana sa regulacionom širinom 24 m (kolovoz 2 x 5,5 m, obostrani parking 2 x 2.65 m, obostrani trotoar 2 x 2.8 m i razdelno ostrvo 2.0 m).

Konkursna lokacija se nalazi između saobraćajnica: Karađorđeva, Savska i SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca) sa kojih se pristupa trgu dok saobraćajnica SAO 4 (Kraljice Drage Obrenović) povezuje konkursnu lokaciju sa priobaljem reke Save.

Parkiranje

Parkiranje vozila korisnika sadržaja planirano je:

- na otvorenim parking površinama (ulično parkiranje ili parking prostori – van ulično parkiranje),
- u javnim garažama u zoni objekata javne namene ili podzemnim garažama ispod javnih saobraćajnica,
- u namenskim garažama u sklopu stambenih odnosno poslovnih sadržaja.

U okruženju konkursne lokacije planira se parkiranje u regulaciji javnih saobraćajnih površina, u saobraćajnicama SAO 4 (Kraljice Drage Obrenović) i SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca).

Pored postojeće javne garaže pored TC "Galerija" i garaže u parku Bristol (u procesu realizacije), planira se i nova javna garaža u širem okruženju konkursne lokacije: podzemna garaža između Bulevara Vudroa Vilsona (SAO 1) i Luke Čelovića Trebinjca (SAO 6), u zoni raskrsnice ovih ulica sa ulicom Nikolaja Kravcova (blok 24a),

Pešački i biciklistički saobraćaj

Prema PPPPN BNV, za pešački i biciklistički saobraćaj definisani su sledeći uslovi:

- U okviru planiranih regulacija saobraćajnica obezbeđene su širine trotoara od minimum 2,5 m do 6,5 m za potrebe kretanja pešaka i postavljanje ulične rasvete. Pored pešačkih staza duž saobraćajnih pravaca, pešačka kretanja se planiraju i kroz parkovske i zelene površine, preko Savskog trga i duž obale reke Save;
- Minimalna širina biciklističke staze za dvosmerni saobraćaj iznosi 2,5 m, a za jednosmerni 1,5 m. Visina slobodnog profila za biciklističke staze iznosi 2,5 m.

Javni gradski prevoz putnika

Prema planskim postavkama i smernicama razvoja sistema javnog linijskog prevoza putnika (JLP), u okruženju konkursne lokacije, predviđeno je vođenje trasa autobuskih i tramvajskih linija ulicama Bulevar Vudroa Vilsona (SAO 1), Savska i Karađorđeva.

Za potrebe sistema JLP zadržavaju se autobuski terminus "Beograd na vodi" ispod mosta Gazela i tehnička tramvajska okretnica "Gospodarska mehana"

U okviru kolovoza planiranih primarnih saobraćajnica planirana je saobraćajna traka za kretanje vozila javnog prevoza od 3,5 m po smeru. Dužina autobuskih stajališta za dva vozila iznosi 40 m, a za jedno vozilo 20 m. Širina stajališnih platoa za putnike iznosi minimum 3 m.

Na primarnoj uličnoj mreži moguće je planirati kolski pristup posle stajališta na osnovu saobraćajne analize koliko je očekivan broj vozila koje čeka u redu na ulaz u kompleks ili objekte na osnovu čega će se odrediti rastojanje od stajališta JLP, a koje ne može biti manje od 30 m. Takođe, preko stajališnih platoa nije moguće planirati prilaz parking prostorima.

Najbliža stajališta u okruženju konkursne lokacije su:

- autobusko i tramvajsko stajalište u Savskoj ulici u zoni "Stare pošte" (Arheološki muzej Srbije),
- autobuska stajališta javnog prevoza koja su planirana duž SAO 1 (Bulevar Vudroa Vilsona).



Slika 19. Planirana saobraćajna mreža u širem okruženju konkursne lokacije

Uslovi pristupačnosti površina i objekata

Pešačke komunikacije planirati u skladu sa Pravilnikom o tehničkim standardima planiranja, projektovanja i izgradnje objekata, kojima se osigurava nesmetano kretanje i pristup osobama sa invaliditetom, deci i starim osobama ("Službeni glasnik RS", br. 22/15).

5.1.2. PRAVILA ZA UREĐENJE SLOBODNIH I ZELENIH POVRŠINA

Prema PPPPN BNV, definisana su opšta pravila uređenja slobodnih i zelenih površina kao i pojedinačna pravila i uslovi za određene tipove zelenih površina.

Zelene površine su planirane i u okviru parcela drugih javnih namena, kao što su saobraćajne površine, javna komunalna infrastruktura i javne službe, objekti i kompleksi, ali i u okviru ostalih namena. Za svaku parcelu propisana je minimalna zastupljenost zelenih površina koja mora da bude uređena kao zelena površina u direktnom kontaktu sa tlom.

1) Opšta pravila za uređenje zelenih površina:

- Prilikom rekonstrukcije javnih zelenih površina neophodno je uraditi vrednovanje postojećeg stanja vegetacije, vredna stabla sačuvati i uklopiti u novo pejzažno - arhitektonsko rešenje;
- Kompoziciona rešenja vegetacije i ozelenjenih ambijenata projektovati tako da, pored visokih funkcionalnih i estetskih vrednosti, obezbeđuju preglednost i "prozračnost" radi boljeg sagledavanja i bezbednosti u prostoru;

- Za ozelenjavanje koristiti biljne vrste koje pripadaju prirodnoj potencijalnoj vegetaciji, prilagodljive na lokalne uslove sredine, sa dugim vegetacionim periodom, pojačanih fitocidnih i baktericidnih svojstava, otpornih na gradsku prašinu i izduvne gasove, visokoestetskih vrednosti; zabranjena je primena invanzivnih i alergeničkih vrsta. Moguće je koristiti primerke egzota za koje je potvrđeno da se dobro adaptiraju uslovima sredine;
- Za drvorede koristiti školovane sadnice lišćara, minimalne visine 3,5 m, stablo čisto od grana do visine od 2,5 m i prsnog prečnika najmanje 10 cm;
- Staze treba projektovati tako da zadovolje osnovnu funkciju javne zelene površine, pri čemu treba uzeti u obzir i širi kontekst prostora i pretpostavke o ciljnom kretanju pešaka na predmetnom području;
- Za popločanje staza i platoa koristiti visokokvalitetne i dekorativne materijale u skladu sa ambijentalnim okruženjem, bezbedne za korišćenje u svim vremenskim uslovima;
- Koristiti kvalitetan i savremeno dizajniran mobilijar (klupe, korpe za smeće, skulpture, kandelabre, česme, fontane i sl.);
- Dečja igrališta treba locirati tako da se nalaze na najvećoj mogućoj udaljenosti od saobraćajnica. Zastori na dečjim igralištima treba da su od savremenih materijala koji mogu ublažiti eventualne padove, a sprave za igru dece u skladu sa odgovarajućim standardima;
- Obezbediti 1–2% pada površina za komunikaciju i terena za rekreaciju, čime se omogućava drenaža površinskih voda ka okolnom poroznom zemljištu ili kišnoj kanalizaciji, za šta je neophodno obezbediti drenažne elemente (rigole - kanalete, kanale);
- Dozvoljene su vodene površine (česme, fontane, vodena ogledala, kaskade);
- Obezbediti osvetljenje zelene površine a izvore svetlosti usmeriti ka tlu;
- U okviru javnih zelenih površina obezbediti odgovarajući broj i raspored česmi sa pijaćom vodom, javnih toaleta;
- U zavisnosti od potrebe mogu se podići i objekti u funkciji održavanja;
- Obezbediti zalivni sistem;
- Dozvoljeno je postavljanje manjeg montažnog objekta kao informativno-turističkog punkta (maksimalne površine 4 m²).

2) Skver "Savski trg" (T) (blok 11e)

- Postojeći skver "Savski trg" se planskim rešenjem zadržava na postojećoj površini od oko 10.543 m² kao centralni trg – plato, ispred postojećeg objekta železničke stanice, planiranog za reprezentativne sadržaje kulture nacionalnog značaja.
- U saradnji sa Sekretarijatom za saobraćaj moguće je formirati zone za kratkotrajno zadržavanje vozila (drop-off) u cilju pristupa korisnika konkretnim sadržajima.

5.1.3. PRAVILA GRAĐENJA ZA GP11a – OBJEKAT KULTURE KL5

Prema PPPPN BNV pravila građenja su definisana objedinjeno za građevinsku parcelu GP11a i objekat kulture KL5 koji pripada navedenoj građevinskoj parceli, a nije u obuhvatu Konkursa.

- **planirana namena** - površine za javne službe, objekte i komplekse – objekat kulture;
 - postojeći objekat "Stare železničke stanice" (KL5) predstavlja kulturno dobro od velikog značaja za Republiku Srbiju i podleže strogim konzervatorskim merama zaštite. Objekat se zadržava u postojećem gabaritu i volumenu. Dozvoljava se njegova rekonstrukcija, adaptacija, konzervacija, revitalizacija, restauracija, sanacija, tekuće i investiciono održavanje uz neophodnu neposrednu saradnju sa Zavodom za zaštitu spomenika kulture grada Beograda;
 - dozvoljava se prenamena postojećeg objekta u objekat javne namene ili kompatibilne namene iz domena sadržaja kulture (biblioteke, muzeji, pozorišta, galerije, zbirke, zadužbine, paviljoni, legati, itd.) uz neophodne prateće prostore administrativnog, upravljačkog i stručno-saradničkog tipa sa pratećim tercijalnim sadržajima;
 - dozvoljeni odnos zastupljenosti javne i/ili kompatibilne namene i komercijalnih namena je 90%-100% : 10%-0%;

- **uslovi za slobodne i zelene površine**
 - minimalni procenat zelenih nezastrih površina iznosi 10%;
 - pejzažno arhitektonsko uređenje zelene površine u okviru KL5 treba da je u skladu kako sa stilom gradnje objekta, tako i sa stilom pejzažnog uređenja planiranog Savskog trga ispred objekta kulture;
 - za ozelenjavanje koristiti dekorativne vrste drveća i šiblja, cveća i travnjaka, organizovane u kompozicije i parterna uređenja. Za popločavanje staza i platoa koristiti visokokvalitetne i dekorativne materijale u skladu sa ambijentalnim okruženjem, bezbedne za korišćenje u svim vremenskim uslovima. Predvideti uvođenje visoko kvalitetnog i dizajniranog mobilijara u skladu sa reprezentativnim sadržajima kulture i trga. Obezbediti osvetljenje zelene površine, a izvore svetlosti usmeriti ka tlu;
- **rešenje saobraćaja/parkiranja**
 - kolski i pešački pristup građevinskoj parceli GP11a ostvariti iz pravca SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca) i Karađorđeve ulice;
 - potrebe za parkiranjem ostvariti u okviru javne garaže u bloku 9 i/ili u regulaciji okolnih saobraćajnica u pešačkoj izohroni ne većoj od 400 m;
- **arhitektonsko oblikovanje**
 - arhitektonsko oblikovanje prilikom dozvoljenih intervencija realizovati po izvornom projektu autora arh. Fon Flatiha i arh. Dragiše Milutinovića;
- **uslovi za ograđivanje parcele**
 - nije dozvoljeno ograđivanje građevinske parcele GP11a.

5.1.4. INŽENJERSKO-GEOLOŠKI USLOVI

Konkursna lokacija nalazi se u inženjerskogeološkom reonu IIB1 koji obuhvata veštački nasute delove terena aluvijalne ravni Save.

Zbog visokog nivoa podzemne vode (73 m – 73.5 m, kratkotrajno i do kote 74 m) i male nosivosti nasutih i aluvijalnih sedimenata ovaj deo terena svrstan je u uslovno povoljne terene pri urbanizaciji. Visok nivo podzemnih voda uslovljava izradu objekata bez podrumskih prostorija a ukoliko se planiraju podrumске prostorije obavezna je zaštita objekta izradom kada, upojnih bunara itd. Visok nivo podzemnih voda stvara nepovoljne uslove pri izvođenju iskopa dubljih od 1m i uslovljava potpunu zaštitu objekata od podzemnih voda tokom eksploatacije.

Fundiranje se može izvesti na dva načina - plitko ili duboko fundiranje. Način fundiranja može se izabrati tek nakon detaljnih inženjerskogeoloških istraživanja i geostatičke analize za svaki pojedinačni objekat.

Pri izgradnji linijskih objekata-saobraćajnica, parkinga i manipulativnih prostora nasuto tlo bez prethodne provere ne može se tretirati kao podtlo – donji stroj saobraćajnice odnosno tlo za oslanjanje građevinskih konstrukcija. Izgradnju saobraćajnica planirati na kontrolisano izvedenom nasipu u uslovima visokih voda Save i Dunava.

Kod objekata infrastrukture zbog visokog nivoa podzemnih voda neophodno je preduzeti mere protiv njihovog štetnog uticaja. Kod iskopa ispod kote 72 m treba računati na otežane uslove iskopa zbog pojave podzemne vode. Iskope treba podgrađivati. Prema važećim građevinskim normama iskopi će se izvoditi u II kategoriji zemljišta.

5.1.5. INFRASTRUKTURNA MREŽA

Prema PPPPN BNV u regulacijama postojećih i planiranih saobraćajnica definisano je zadržavanje trasa postojeće infrastrukturne mreže i planirane su trase za novu infrastrukturnu mrežu tako da svi planirani kapaciteti izgradnje budu opsluženi potrebnom infrastukturom, odnosno, vodovodnom i kanalizacionom mrežom, elektroenergetskom i telekomunikacionom mrežom, kao i toplovodnom i gasovodnom mrežom.

U ulici SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca) na građevinskoj parceli 11d izgrađena je transformatorska stanica TS 110/10kV Beograd 47 – Beograd na vodi sa 110 kV kablovima za uvođenje u TS.

5.1.6. PRIRODNE KARAKTERISTIKE PODRUČJA

Klimatske karakteristike

Grad Beograd se nalazi na obodu Panonske nizije, na granici kontinentalnog i umereno-kontinentalnog klimatskog pojasa. Osim geografskog položaja, značajan uticaj na klimu i vreme u Beogradu imaju: lokalne i regionalne karakteristike reljefa, ekspozicija terena, prisustvo velikih rečnih sistema, vrsta i tip vegetacije, i elementi urbane topografije (prostorni raspored, oblik i veličina objekata, uređenost i veličina zelenih površina, brojnost stanovništva i dr.).

Opšta odlika umereno-kontinentalne klime je postojanje četiri godišnja doba. Na području Beograda karakteristične su umereno hladne zime, kišovita proleća, duga, pojedinih godina, izrazito topla leta, i jeseni, sa dužim periodima toplog vremena.

Temperatura vazduha

Prosečna temperatura vazduha za proteklih trideset godina (1991.–2020. godine) iznosila je 13.2°C. Najveći broj mraznih dana beleži se u periodu decembar-februar, dok se najveći broj tropskih dana beleži u periodu jun-avgust. Broj tropskih dana u toku godine je u znatnom porastu, dok se broj mraznih dana smanjuje.

Padavine

Količina padavina u Beogradu značajno varira u zavisnosti od lokalnih karakteristika, ali prema dostupnim podacima sa mernog mesta na Vračaru prosečna godišnja količina padavina u periodu od 1991. do 2020. godine je 698.9 mm. Meseci tokom kojih se beleži najmanja količina padavina u Beogradu su februar i mart. Najveća maksimalna dnevna suma padavina karakteristična je za period od maja do jula, što potvrđuju i podaci o broju dana sa količinom padavina od preko 10.07mm.

Količina snežnih padavina se meri brojem dana u mesecu tokom kojih je visina snežnog pokrivača viša od 1cm. U periodu od 1991. do 2020. godine beleži se trend smanjenja broja snežnih dana u Beogradu.

Grad se javlja relativno retko, uglavnom u toplijem delu godine, sa najviše dana u periodu april-jun, što je u skladu sa učestalijim nestabilnostima i lokalnim vremenskim nepogodama u tom periodu.

Vetar

Dominantan pravac vazdušnih strujanja u Beogradu je severozapad i jugoistok. Jugoistočno strujanje je u Beogradu poznato kao vetar Košava, dok se vetar iz pravca sever-severozapad naziva Severac ili Gornjak.

Prosečna brzina vetra u Beogradu (period od 1991. do 2020. godine) je najviša u proleće i jesen 3.3m/s, a najniža u leto 2.6 m/s. Košava se pored najveće učestanosti karakteriše i visokim vrednostima intenziteta brzine (više od 6 m/s), posebno tokom jeseni, kada se pojedinih godina beleže udari preko 20 m/s. Osobina Košave je da u Beograd tokom jeseni i zime donosi hladno i suvo vreme, a poslednjih godina, kada se beleže epizode povećanog zagađenja vazduha, značajno doprinosi provetravanju i disperziji aerozagađenja. Košava se pojavljuje tokom cele godine, u periodima od po nekoliko dana, a u zimskim mesecima predstavlja najintenzivnije vazdušno strujanje na području Beograda.

Sunčevo zračenje – insolacija

Prosečna godišnja insolacija (dužina trajanja sunčevog sjaja) u Beogradu u periodu od 1991. do 2020. godine je bila 2020,3 časova. Insolacija je najveća tokom letnjeg perioda, u julu i avgustu, dok je najmanja u januaru i decembru. Ekstremne vrednosti zabeležene su u januaru 1997. godine, kada je bilo samo 18 sunčanih časova, i u julu 2007. godine, tokom koga je bilo 359 sunčanih sati. Prosečna oblačnost u Beogradu je nešto više od pet desetina pokrivenosti neba oblacima. Znatno je veća tokom zimskog perioda, kada je oko sedam desetina neba pokriveno oblacima, a manja tokom letnjeg perioda kada je prosečno četiri desetine neba pokriveno oblacima.

Magla i smog

Vlažnost vazduha je značajan meteorološki parametar, jer u velikoj meri utiče na pojavu magle i smoga u nekoj oblasti. Prosečna vlažnost vazduha u Beogradu prethodnih godina bila je u intervalu od 60% do 70%, sa višim vrednostima tokom zime i nešto nižim u letnjem periodu. Pojava magle tipična je za periode visoke vlažnosti, kada u prizemnim slojevima dođe do kondenzovanja vodene pare i vidljivost padne ispod jednog kilometra (izmaglica se definiše vidljivošću manjom od dva kilometra).

Na osnovu dostupnih podataka od 1991. do 2020. godine u Beogradu se prosečno beleži 25 dana godišnje sa maglom.

U prisustvu magle i različitih zagađujućih supstanci u vazduhu nastaje smog, pojava svojstvena za Beograd u zimskim mesecima kada su najintenzivnije aktivnosti izvora zagađenja vazduha. Takođe, u toplijem delu godine javlja se tzv. fotohemijski smog, pojava zamućenja atmosfere.

Seizmičnost terena

Prema postojećoj dokumentaciji, područje PPPPN BNV pripada 7^o MCS sa koeficijentom seizmičnosti $K_s=0,025$. Pravilnikom o tehničkim normativima za izgradnju objekata visokogradnje u seizmičkim područjima ("Službeni list SFRJ", br. 31/81, 49/82, 29,83, 21/88 i 52/90) region Beograda dobio je veći stepen seizmičkog intenziteta sa 7^o na 8^o MCS.

5.1.7. OGRANIČENJA URBANOG RAZVOJA

Na konkursnoj lokaciji evidentirana su sledeća ograničenja (referalna karta 10 - Ograničenja urbanog razvoja):

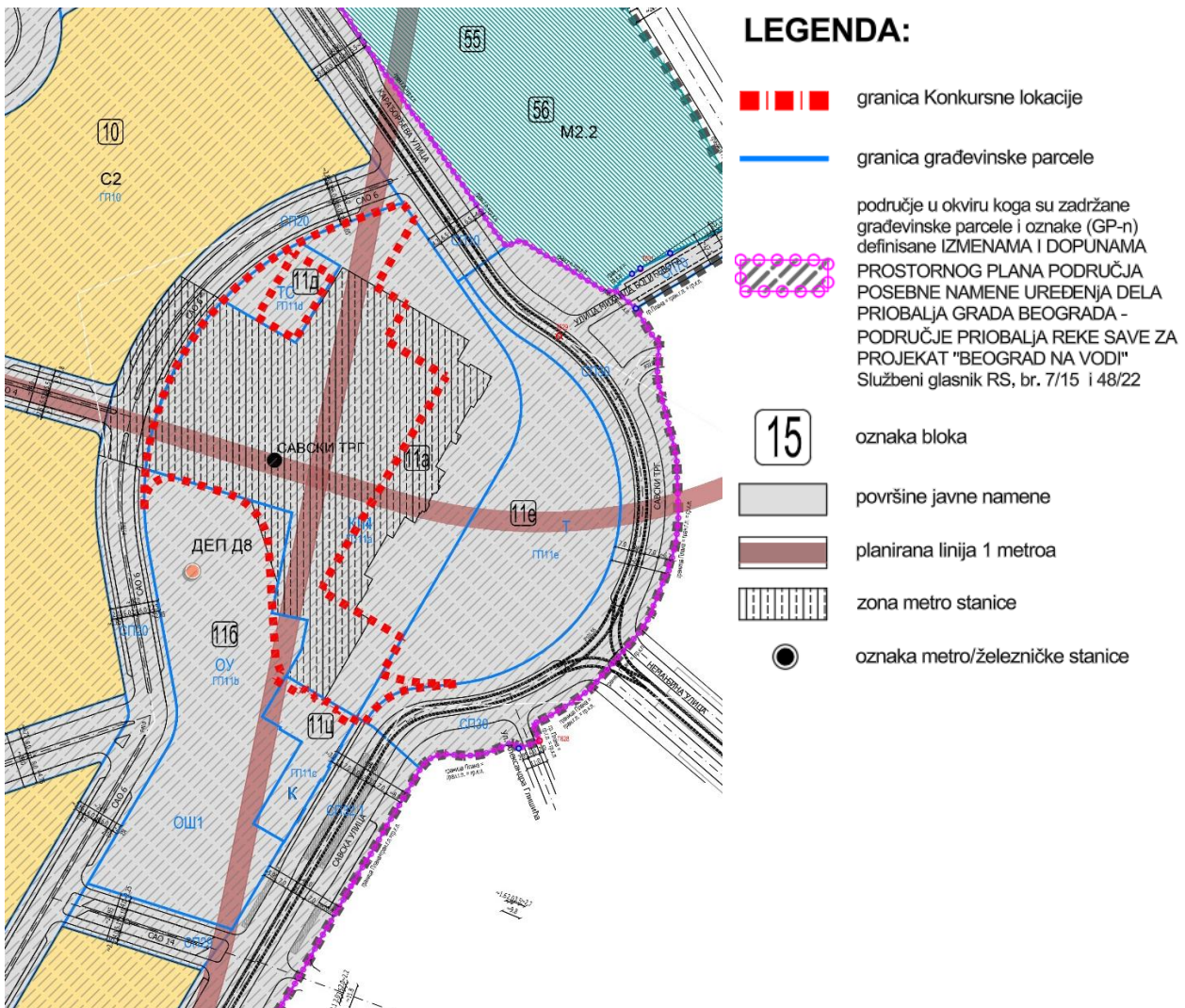
- 1) spomenici kulture - kulturna dobra od velikog značaja – "Železnička stanica";
- 2) pokretna kulturna dobra (kulturno dobro-spomenik kulture) – Plava lokomotiva;
- 3) vizure na stari Beograd sa reke, kao i iz starog Beograda na reku čine posebnu, jedinstvenu i izuzetnu vrednost. Kulturno nasleđe zajedno sa akvatorijom ušća Save u Dunav i prirodnim vrednostima Velikog ratnog ostrva predstavlja vizuelnu i prostornu dominantu u ukupnoj urbanoj slici grada;

5.1.8. SMERNICE ZA SPROVOĐENJE PLANA

PPPPN BNV predstavlja osnov za formiranje građevinskih parcela za javne namene i parcela ostale namene, izdavanje informacije o lokaciji, lokacijske uslove, izradu projekata preparcelacije i parcelacije, urbanističkih projekata i plana detaljne regulacije, u skladu sa Zakonom o planiranju i izgradnji ("Službeni glasnik Republike Srbije", br. 72/09, 81/09, 64/10 – Odluka US, 24/11, 121/12, 42/13 – Odluka US, 50/13 – Odluka US, 98/13 – Odluka US, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 - dr. zakon, 9/20, 52/21, 62/23 i 91/25).

Za blok 11 definisano je dalje sprovođenje PPPPN BNV obaveznom izradom urbanističkog projekta (osim za trafostanicu i građevinske parcele 11b i 11c).

Prema smernicama za sprovođenje PPPPN BNV, za kompleks KL5 građevinska parcela GP11a i Savski trg u bloku 11 poželjno je raspisivanja javnog urbanističko-arhitektonskog konkursa. Dozvoljeno je do jedinstvenog rešenja doći kroz više odvojenih urbanističko-arhitektonskih konkursa.



Slika 20. Izvod iz PPPPN Beograd na vodi - referalna karta br. 4. Plan građevinskih parcela sa smernicama za sprovođenje

Grafički prilozii iz PPPPN BNV dati su u Pratećoj konkursnoj dokumentaciji: 3 - Izvodi iz planskih dokumenata

5.2. PLANSKE USLOVLJENOSTI PGR ŠINSKIH SISTEMA

U obuhvatu konkursne lokacije na snazi su planovi kojima je definisan razvoj železničkog, metro i tramvajskog sistema:

- 1) Plan generalne regulacije šinskih sistema u Beogradu sa elementima detaljne razrade za I fazu prve linije metro sistema ("Službeni list grada Beograda", br. 102/21) (u daljem tekstu: PGR šinskih sistema (I faza - 1. linija));

Prema ovom planu, na konkursnoj lokaciji, između zgrade "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) i saobraćajnice SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca), planirana je stanica "Savski trg" na kojoj se ukrštaju prva i druga metro linija kao i tramvajske i autobuske linije.

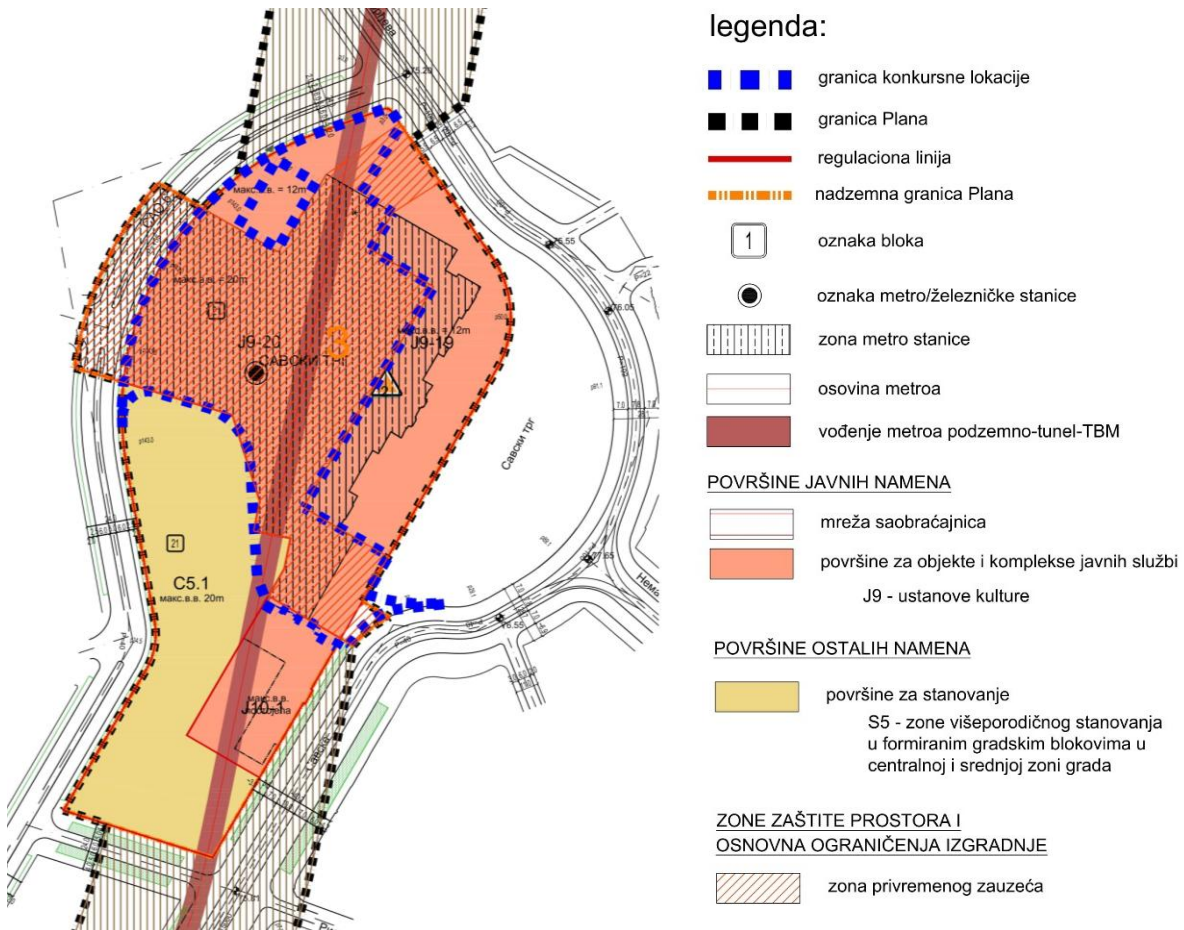
Metro linija 2 je planirana na pravcu Depo Bežanija - Mirijevo.

Uvođenjem metro sistema u sistem javnog transporta planirana je reorganizacija postojećih linija javnog gradskog saobraćaja, sa svrhom opsluge, odnosno dovođenja putnika do kapacitetnih šinskih sistema. Planira se reorganizacija konvencionalnih vidova prevoza - autobuskog, trolejbuskog i delom tramvajskog sistema. Posebno značajna u tom smislu treba da budu mesta ukrštanja više vidova šinskih sistema - metroa, BG voza ali i tramvajskog sistema kao što je to u ovom slučaju u zoni Savskog trga.

Tramvajski saobraćaj odvija se ulicama Karađorđevom, Savskom i Nemanjinom (postojeće tramvajske linije). U neposrednoj blizini konkursne lokacije, ispred zgrade "Stare pošte" nalazi se tramvajska stanica "Savski trg".



Slika 21. Izvod iz PGR šinskih sistema (I faza - 1. linija) – Šira situacija



Slika 22. Izvod iz PGR šinskih sistema (I faza - 1. linija) –
Elementi detaljne razrade I faza prve linije metro sistema - Planirana namena površina

- 2) Plan generalne regulacije šinskih sistema u Beogradu sa elementima detaljne razrade druge linije metro sistema – II etapa ("Službeni list grada Beograda", br. 104/25) (u daljem tekstu: PGR šinskih sistema (2. linija – II etapa));

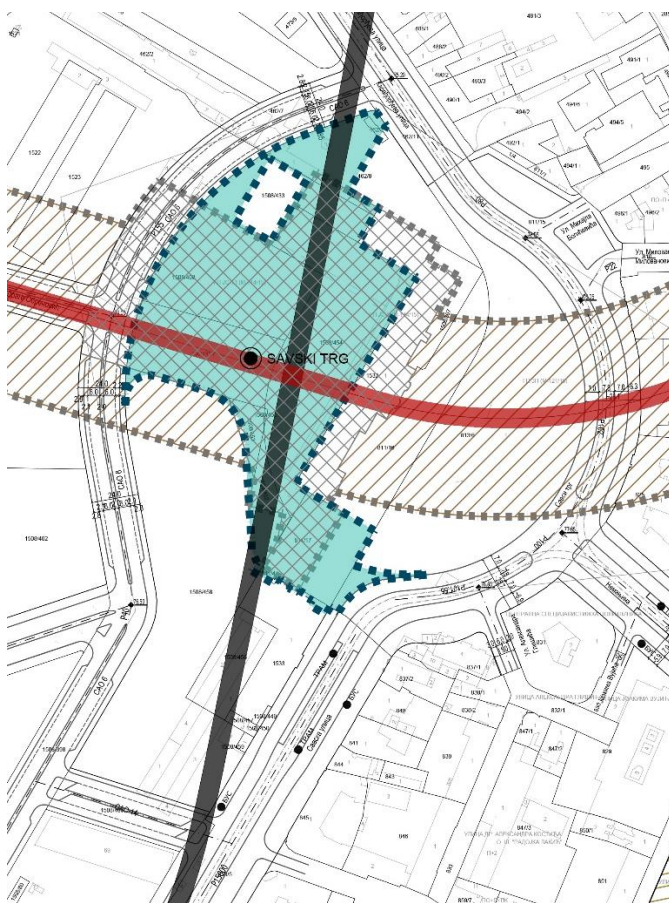
Prema ovom planu, trasa druge metro linije, od planirane metro stanice Blok 18 do planirane metro stanice Južni bulevar, korigovana je u odnosu na rešenje definisano PGR šinskih sistema (I faza - 1. linija).

Metro linija 2 je planirana na sledećem pravcu: Depo Bežanija - Marka Čelebonovića - KBC Bežanijska kosa - ŽS Zemun - Zemun Novi grad - Ugrinovačka - Filipa Višnjića - Stadion Zemun - Gradski park - Džona Kenedija - Opština Novi Beograd - Merkator - Arena - Blok 18 - Savski trg - Slavija – Karađorđev park - Južni bulevar - Grčića Milenka - Vojislava Ilića - Pijaca Zvezdara - Mite Ružića - Ustanička - Mirijevo.







Metro stanica "Savski trg" se nalazi u obuhvatu ovog plana ali nije u obuhvatu detaljne razrade jer je definisana važećim PGR šinskih sistema (I faza - 1. linija).




Slika 23. Izvod iz PGR šinskih sistema (2. linija – II etapa) – Šira situacija



legenda:

-  granica Konkursne lokacije
-  granica detaljne razrade
-  oznaka metro stanice
-  trasa druge linije metro sistema (podzemno-tunel-TBM)
-  trasa prve linije metro sistema (podzemno-tunel-TBM)
-  zona metro stanice detaljno razrađena I i II fazom PGR-a šinskih sistema

ZONE ZAŠTITE PROSTORA I OSNOVNA OGRANIČENJA IZGRADNJE

-  planirana namena iz važećih prostornih i urbanističkih planova

Slika 24. Izvod iz PGR šinskih sistema (2. linija – II etapa) – Elementi detaljne razrade druge linije metro sistema - II etapa - Planirana namena površina

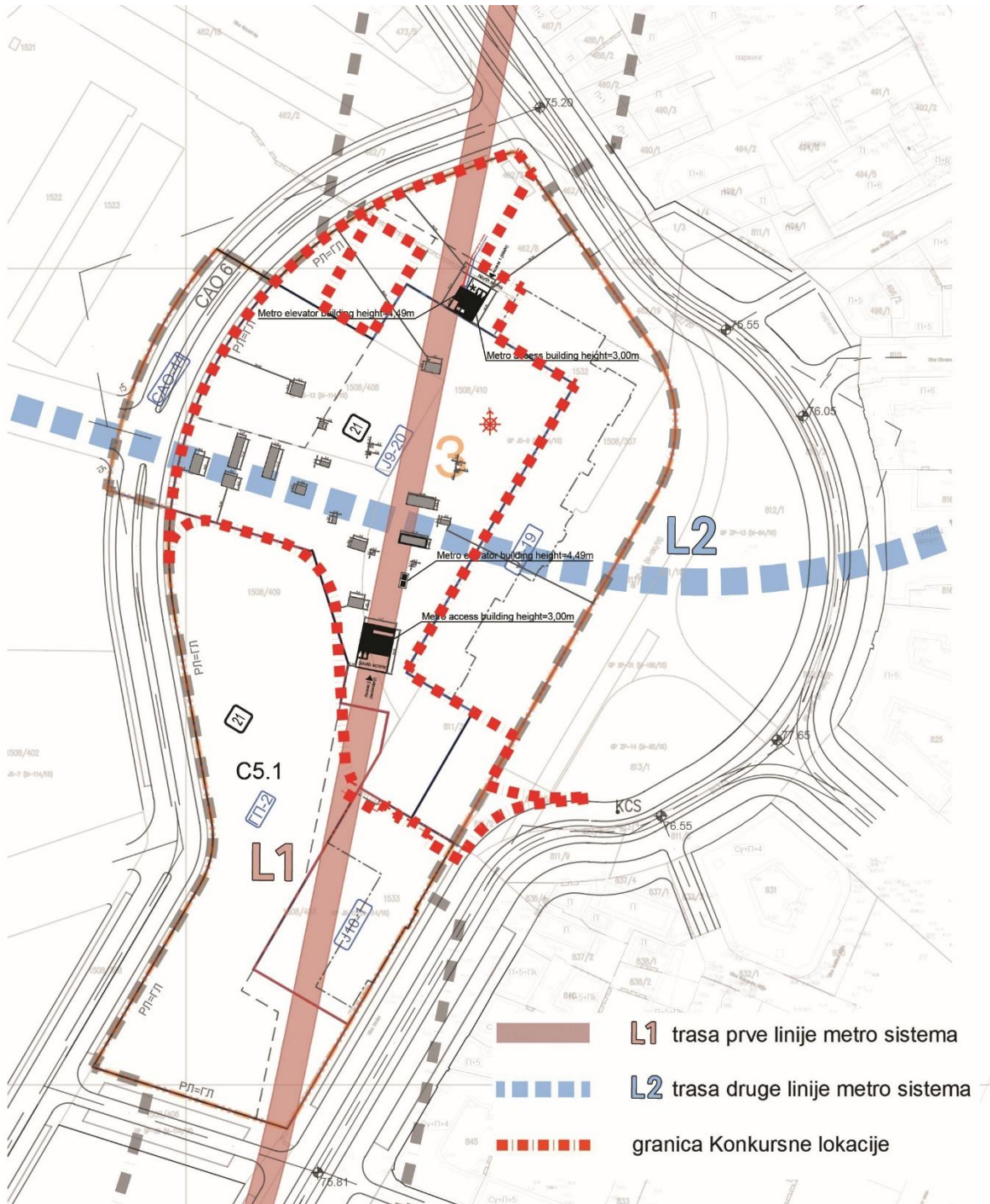
Grafički prilozi iz PGR šinskih sistema (I faza - 1. Linija i 2. linija – II etapa) dati su u Pratećoj konkursnoj dokumentaciji: 3 - Izvodi iz planskih dokumenata

5.3. IDEJNI PROJEKAT METRO STANICE "SAVSKI TRG"

Za metro stanicu "Savski trg" urađen je Idejni projekat metro stanice "Savski trg" (EGIS RAIL, 2024. godina). Knjige arhitekture i spoljnog uređenja kao i arhitektonska knjiga standarda su sastavni deo konkursne dokumentacije.

5.3.1. PROJEKAT ARHITEKTURE

Stanica opslužuje područje "Beograda na vodi", novo naselje uz reku Savu i nalazi se ispod dela Savskog trga koji je predmet Konkursa.



Slika 25. Metro stanica "Savski trg"

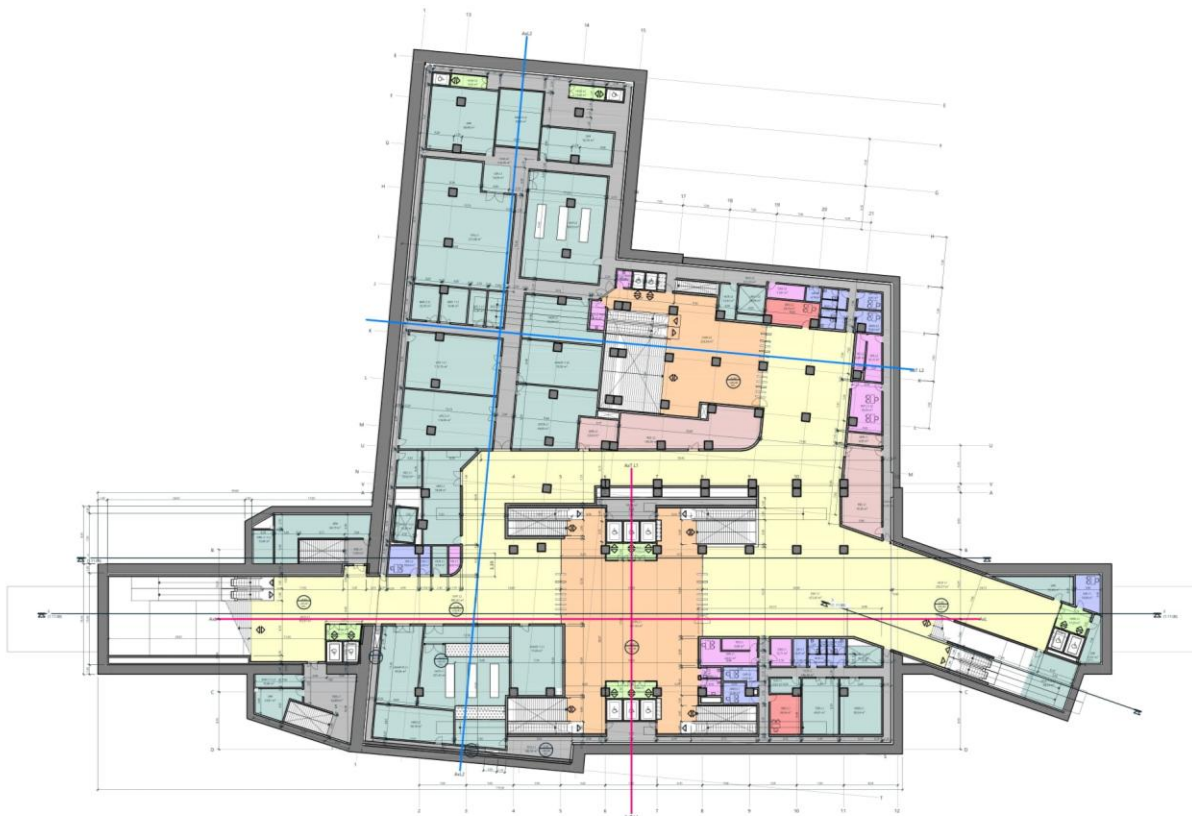
Nivo koji se smatra prizemnim nivoom biće izgrađen nakon završetka budućih radova nasipanja terena i nalaziće se na koti +76,00 mm.

Stanica Savski trg "L1" i "L2" ima dva ulaza - prvi ulaz A se nalazi severno a drugi ulaz B južno od lokacije stanice. Tehnički otvori i rešetke nalaze se na slobodnim površinama.

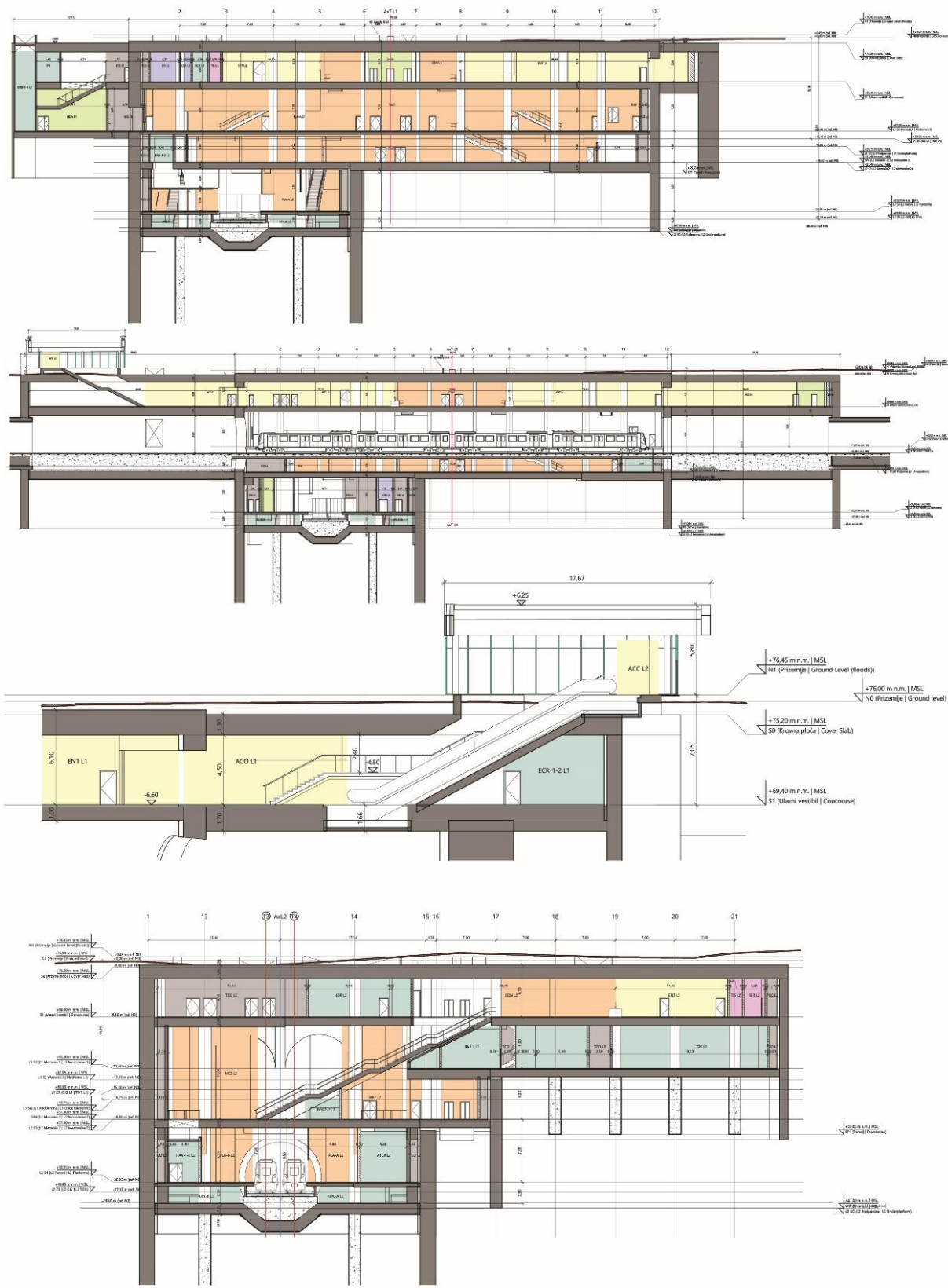
Stanica sadrži prizemlje i pet podzemnih nivoa a njena ukupna površina iznosi oko 28800 m².

Nivoi stanice su namenjeni za:

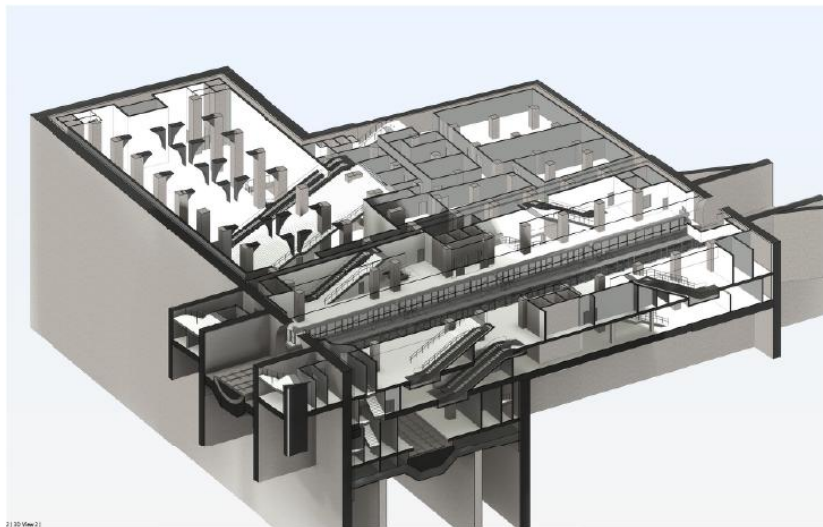
- Nivo prizemlja L1 i L2: ulazi u metro stanicu,
- Nivo velikog hola L1 i L2: javni prostor, operativne prostorije, prostorije za zaposlene, tehničke prostorije,
- Nivo perona L1: javni prostor, operativne prostorije, prostorije za zaposlene, tehničke prostorije,
- Nivo mezanina L2: javni prostor, operativne prostorije, prostorije za zaposlene, tehničke prostorije,
- Nivo perona L2: javni prostor, operativne prostorije, prostorije za zaposlene, tehničke prostorije,
- Nivo podperona L2: tehničke prostorije.



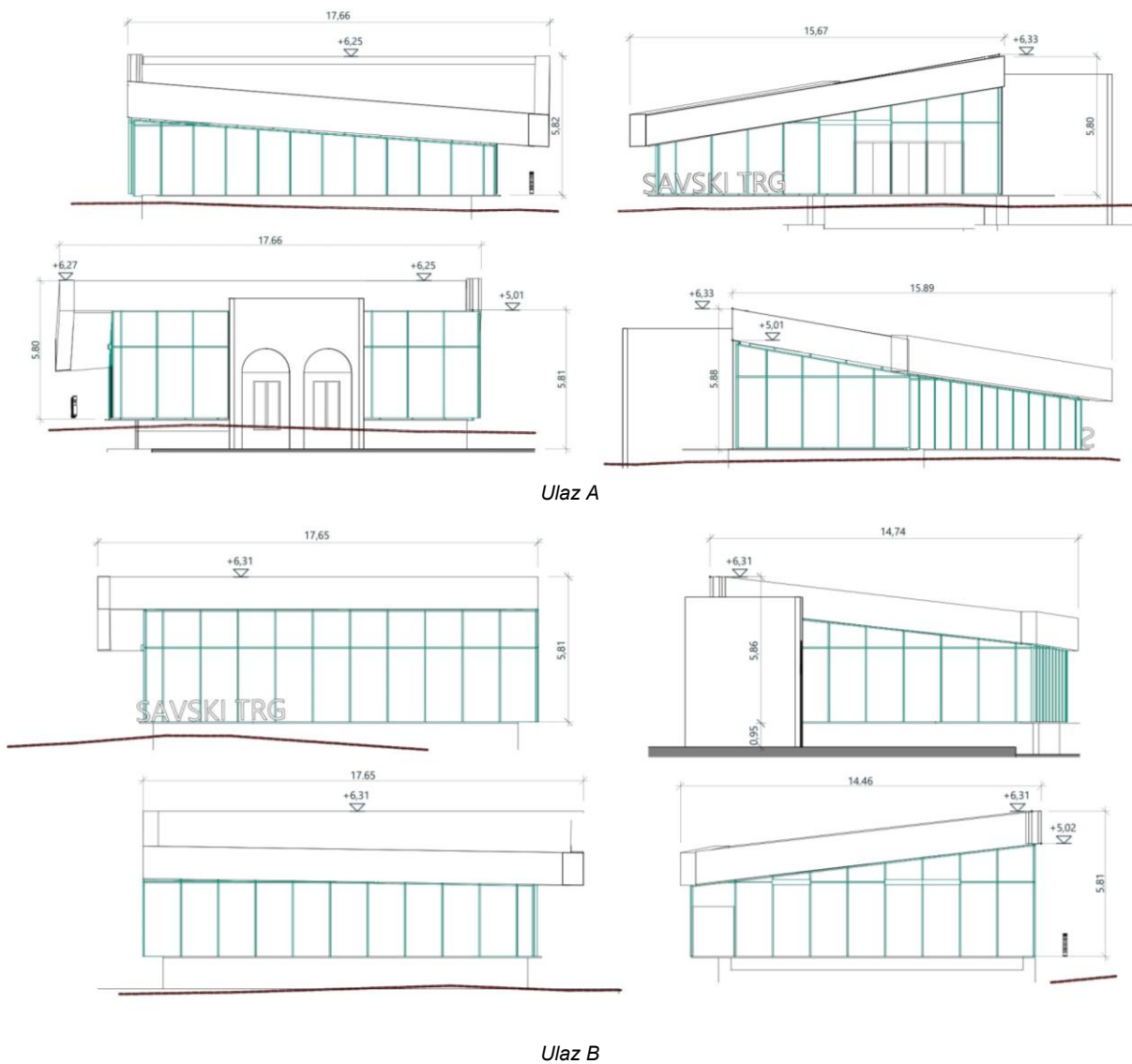
Slika 26. Metro stanica "Savski trg" – osnova nivo velikog hola



Slika 27. Metro stanica "Savski trg" – presecci



Slika 28. Metro stanica "Savski trg" – Aksonometrijski prikaz



Slika 29. Metro stanica "Savski trg" – ulazi A i B (izgledi)



Slika 30. Metro stanica "Savski trg" – 3D prikaz

FUNKCIJA OBJEKTA

Nivo prizemlja

Stanicu Savski trg čine dve međusobno povezane stanice: stanica L1 i stanica L2.

L1 je projektovana kao plitka stanica sa jednim mezaninom gde je gornja ivica šine na dubini od 15 m.

L2 je projektovana kao duboka stanica sa jednim mezaninom, sa gornjom ivicom šine na dubini od 27 m.

Planirana su dva ulaza na koti +76,45 m.n.m., na nivou prizemlja. Jedan ulaz se nalazi severno u blizini Karađorđeve ulice, a drugi južno između osnovne škole i Istorijskog muzeja Srbije. Oba ulaza vode u "neplaćeni" podzemni prostor koji omogućava pristup sa jedne strane stanici L2, a sa druge strane stanici L1.

Za stanicu L1, iz "neplaćenog" dela nivoa velikog hola, putnici prolaze kroz liniju kontrolnih kapija kako bi pristupili stepenicama, pokretnim stepenicama i liftovima koji opslužuju svaki peron.

Za stanicu L2, iz "neplaćenog" dela nivoa velikog hola, putnici prolaze kroz liniju kontrolnih kapija kako bi pristupili vertikalnoj komunikaciji, čime im je omogućeno spuštanje na perone. Nakon dolaska na nivo mezanina, putnici se zatim raspoređuju kao i obično između oba perona kroz vertikalne elemente komunikacije postavljene duž oba perona.

Glavne prostorije za operativne i putničke usluge nalaze se u "neplaćenom" delu nivoa velikog hola, pored ulaza i pored hola koji povezuje obe stanice. Tehničke prostorije su raspoređene na nivou velikog hola i na nivou perona za L1, a na nivou hodnika, perona i mezanina za L2.

Izlazi u slučaju opasnosti se nalaze na južnom kraju svakog perona L1, i na istočnom kraju svakog perona L2.

Pristup za operativne prostorije i održavanje je zajednički sa glavnim ulazima za putnike. Tehnički hodnici opslužuju većinu tehničkih prostorija i onemogućavaju ukrštanje tokova.

Ispod svakog perona postoji nivo podperona sa tehničkim prostorijama i opremom.

Nivo velikog hola

Na nivou velikog hola nalaze se hodnici kojima se pristupa svim sadžajima, stepenicama za hitne slučajeve i većini tehničkih prostorija. Stanica sadrži tehničke prostorije za liniju 1 i liniju 2. U okviru velikog hola nalaze se: "neplaćeno" područje: prodaja karata i korisnički centar, komercijalno područje i usluge, bezbednost, operativno i tehničko područje.

"Neplaćeno" područje

"Neplaćeno" područje se prožima kroz veliki deo stanice, povezuje jug stanice (glavni ulaz) i sever (sporedni ulaz). Po dva stepeništa postavljena sa svake strane glavnog ulaza služe za izlaz u slučaju opasnosti, takođe njima pristup imaju zaposleni. Dve proizvodne prostorija za rezervne delove, kontrolna prostorija za pokretne stepenice i okno za regulisanje dotoka vazduha se takođe nalaze u istim oblastima. Prostorija za hitne intervencije, proizvodna prostorija za rezervne delove i kontrolna prostorija za pokretne stepenice su dostupne pored sekundarnog ulaza. Nekoliko tehničkih prostorija je dostupno samo iz ove oblasti: proizvodna prostorija za grejanje i hlađenje, prostorija za hidraulički razvod grejanja, hlađenja i ventilacije, prostorije za ventilaciju za operativne i tehničke prostorije i prostorija jedinice za upravljanje grejanjem, hlađenjem i ventilacijom linije 1 nalaze se na jugoistočnom delu stanice.

Od glavnog ulaza, prve prostorije za zaposlene su prostorija za hitne intervencije i skladište za sredstva za čišćenje. Pored toga, dostupna je podrška u prodaji karata. Na sekundarnom ulazu nalazi se većina komercijalnih, operativnih i nekoliko tehničkih prostorija za L1. Prostorijama se pristupa iz tehničkog hodnika.

Liniji 2 su namenjene prostorije za podršku putnika i prodaju karata i druge prateće sadržaje.

Veliki hol

Ukupno šest liftova, četiri eskalatora (pokretne stepenice) i četiri stepeništa okružuju "plaćeni" deo linije 1. Javni toaleti nalaze se pored severoistočnog stepeništa.

Zapadno, u "plaćenom" delu linije 2 nalaze se toaleti ispred kontrolnih kapija, a korisnicima su na raspolaganju i dva lifta, tri eskalatora (pokretne stepenice) i jedno stepenište.

"Nejavno" područje

"Nejavno" područje obuhvata tehničke prostorije linije 1, linije 2 i operativne prostorije linije 1. Maksimalna visina prostorija u javnom delu stanice varira od 2,5 do 3,5 m, dok u tehničkim prostorijama visina varira od 4,0 do 4,5 m.

Nivo perona

Peroni su podeljeni linijama L1 i L2 (linija L2 se nalazi dva sprata ispod linije L1). Oba perona imaju iste usluge.

Nivo perona je kolosekom podeljen na dva dela. Delovi su projektovani na simetričan način. Na nivou perona nalaze se: "plaćeno" područje, bezbednosno područje čekanja, operativno područje, tehničko područje, hodnici i prostorija odseka za vuču.

Peron linije 1

Do svih tehničkih prostorija se može doći samo hodnicima i tehničkim stepenicama iz nivoa velikog hola. Prostorije su namenjene za rad linije 2 ali se nalaze na nivou perona L1: podstanica za napajanje elektro vuče, podstanica za osvetljenje i napajanje, prostorija za bezbednosni izvor napajanja, prostorija mrežnog operatora, prostorija za uklanjanje dima iz javnog prostora, kontrolna prostorija za uklanjanje dima iz javnog prostora, proizvodna prostorija za rezervne delove, prostorija za akumulatore, prostorije za ventilaciju za operativne i tehničke prostorije, prostorija za pumpe za vodu za sprinklere i prostorija za rezervoar za vodu za sprinklere.

Za osobe sa invaliditetom, bezbednosna područja čekanja za liniju L1 su dostupna iza liftova svakog perona (peron A L1 i peron B L1), kao i na južnom kraju oba perona.

Peron linije 2

Peron L2 ima drugačiju orijentaciju, metro se kreće u pravcu severozapad-jugoistok (L1 se kreće u pravcu sever-jug) i sadrži: kontrolnu prostoriju za pokretne stepenice, međuprostor za ventilaciju, prostoriju za kontrolu automatskih vozova, prostoriju za telekomunikacionu opremu, prostoriju za održavanje, prostoriju za osvetljenje pri vanrednim situacijama, prostoriju odseka za vuču, prostoriju za tretman otpadnih voda i prostoriju za crpljenje vode.

Za osobe sa invaliditetom, bezbednosna područja čekanja za liniju L2 su dostupna iza liftova svakog perona (peron A L2 i peron B L2), kao i na istočnom kraju oba perona.

Nivo mezanina linije 2

Ovaj nivo predstavlja veliku površinu "plaćenog" područja, gde se nalazi pristup liniji L2 i nekoliko tehničkih prostorija za ventilaciju stanice i tretman vazduha.

Nivo podperona

Nivo podperona linije 1

Nivo podperona nalazi se na nivou mezanina L2 i ispod nivoa perona L1. Na severnoj strani se nalazi šest prostorija u koje se pristupa tehničkim hodnicima dostupnim samo zaposlenima. Na ovom nivou nalaze se: proizvodna prostorija za rezervne delove, prostorija za tretman otpadnih voda, prostorija za crpljenje vode, prostorija za pumpe za vodu za sprinklere, prostorija za rezervoar za vodu za sprinklere i prostorije za ventilaciju za operativne i tehničke prostorije.

Nivo podperona linije 2

Ovaj nivo čini jedna prostorija za crpljenje vode, pogonske jame liftova i pokretnih stepenica.

MATERIJALIZACIJA JAVNIH PROSTORA I STANIČNIH ULAZA

Krovovi iznad ulaza u stanicu su projektovani kao kosi krovovi sa zelenilom.

Fasadni zidovi na ulazu u stanicu biće izvedeni kao jedan zid sa paternom od cigle i dva zida sa staklenim panelima. Zastakljeni delovi su projektovani sa mogućnošću otvaranja kako bi se obezbedila prirodna ventilacija.

Unutrašnji zidovi su zidani ili od gipsanih ploča u zavisnosti od funkcionalnih potreba i potreba bezbednosti i zaštite. *Završna obrada* (u zavisnosti od položaja zida) uključuje polaganje pločica i ravnog sloja cigle.

Otvori na ulaznoj fasadi (vrata i prozori) su projektovani kao zastakljena fasada. *Vrata* su jednokrilna ili dvokrilna, zavisno od funkcionalnih potreba.

U javnim prostorima stanice projektovani su otporni podovi sa karakteristikama u skladu sa dizajnom enterijera. *Završna obrada* je liveni materijal sa podnom signalizacijom za pravce pristupanja peronima, izlazima i ulazima.

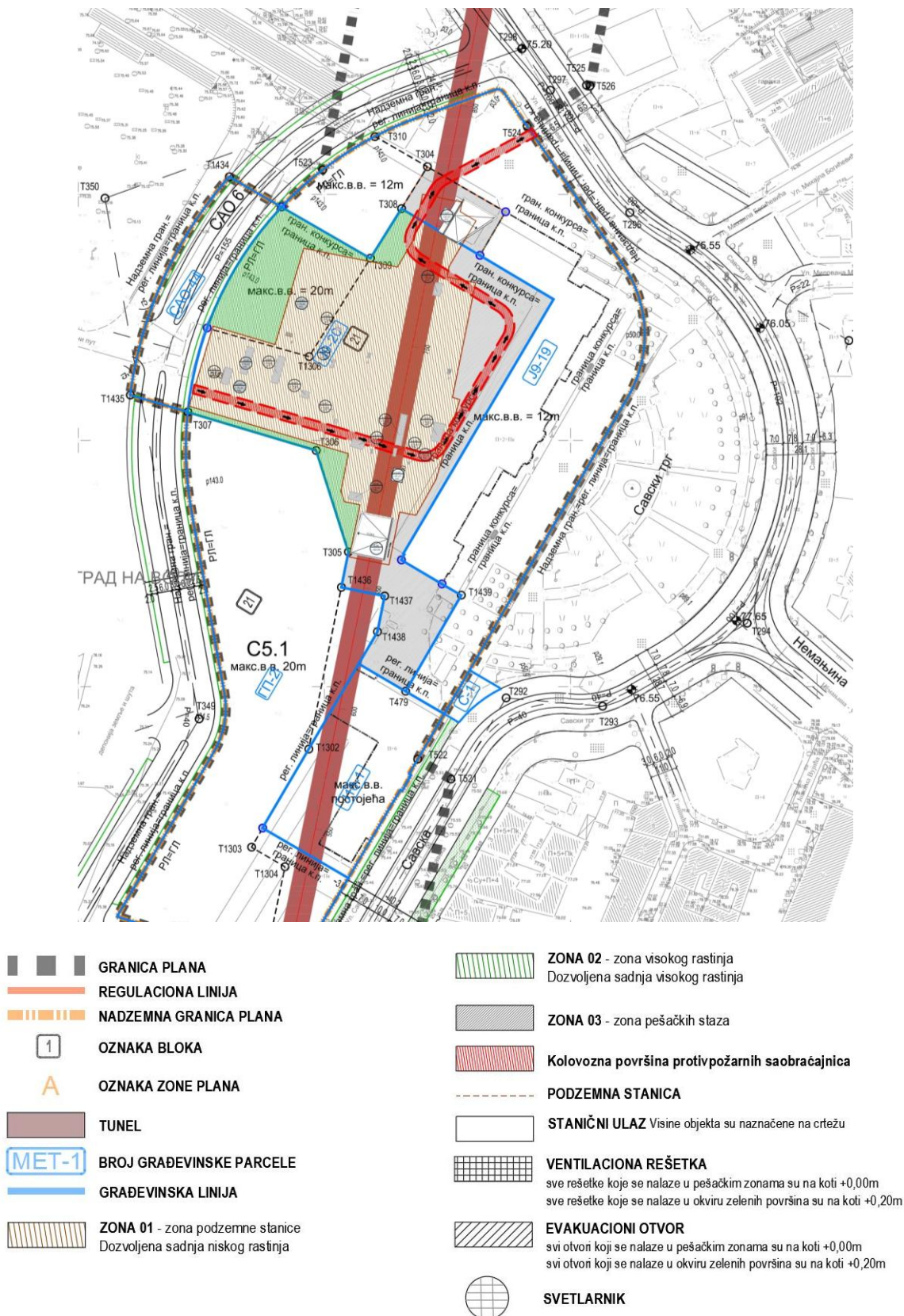
Zidovi i plafon glavnog ulaza izolovani su 'XPS' izolacionim pločama 10 cm preko zida konstrukcije, a 20 cm preko plafona, zaštićeni 'PE' folijom. Transparentni delovi se izrađuju termoizolovanim zastakljivanjem.

U javnom prostoru stanice plafoni su projektovani po sistemu 'Hunter Douglas' sa ugrađenim led trakama (spušteni plafoni sa potrebnim akustičnim karakteristikama).

Grafički prilozi iz projektne dokumentacije dati su u pratećoj konkursnoj dokumentaciji: 2_ Smernice nadležnih institucija / 1_ JKP Beogradski metro i voz ili 4_ Izvod iz projektne dokumentacije / 0_ Metro stanica

5.3.2. PROJEKAT SPOLJNOG UREĐENJA

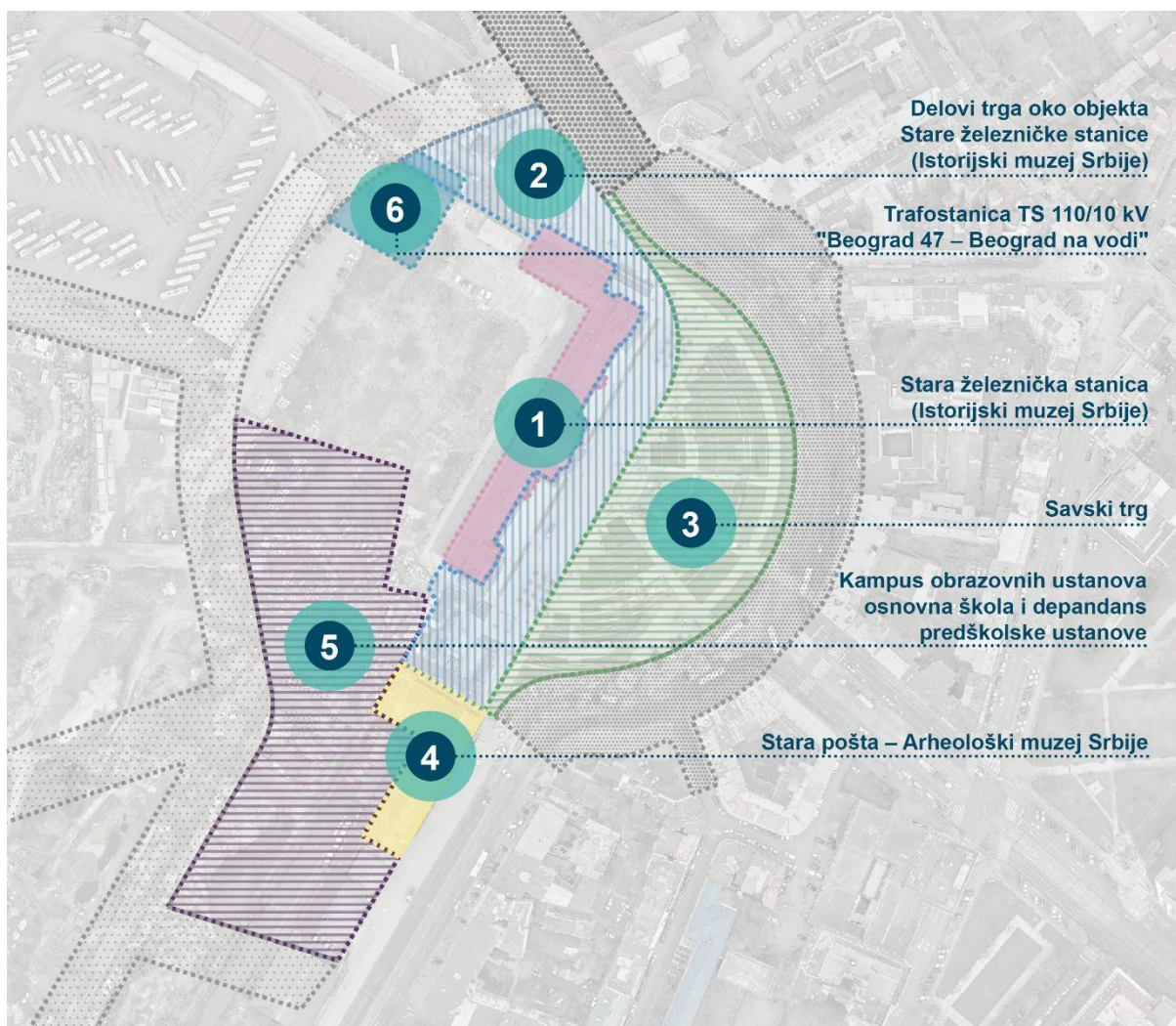
U okviru projekta spoljnog uređenja dati su opšti podaci o lokaciji stanice i opšti uslovi pejzažnog uređenja. Takođe, prikazana je zona podzemne izgradnje metro stanice (dozvoljena sadnja niskog rastinja), predlog trase protivpožarnog puta i zone u kojima je dozvoljena sadnja visokog rastinja.



Slika 31. Metro stanica "Savski trg" – projekat spoljnog uređenja

5.4. PROJEKTNA DOKUMENTACIJA OBJEKATA U OKRUŽENJU TRGA

Za sve objekte na građevinskim parcelama u neposrednom okruženju trga izrađena je projektna dokumentacija.



Slika 32. Projekti u okruženju konkursne lokacije

1) Stara železnička stanica – Istorijski muzej Srbije

Predmet Projekta za izvođenje - rekonstrukcija, sanacija i adaptacija i promena namene objekta Glavne železničke stanice KP 1532 KO Savski Venac (Mašinoprojekt KOPRING A.D., 2024. godine) je prenamena objekta "Stare železničke stanice" u Istorijski muzej Srbije (Slika 33).

Cilj ovog projekta je vraćanje prvobitnog izgleda objekta Glavne železničke stanice kroz rekonstrukciju i revitalizaciju glavnog ulaznog hola.

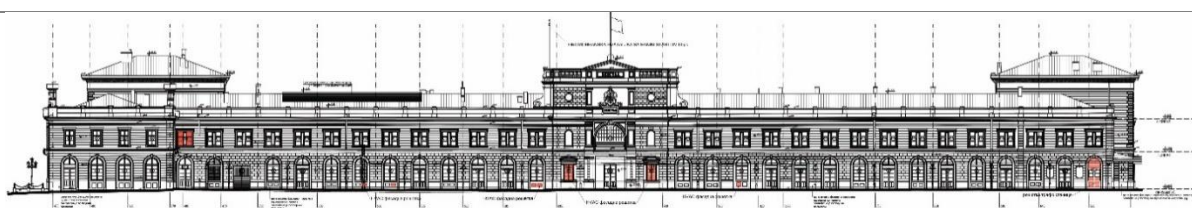
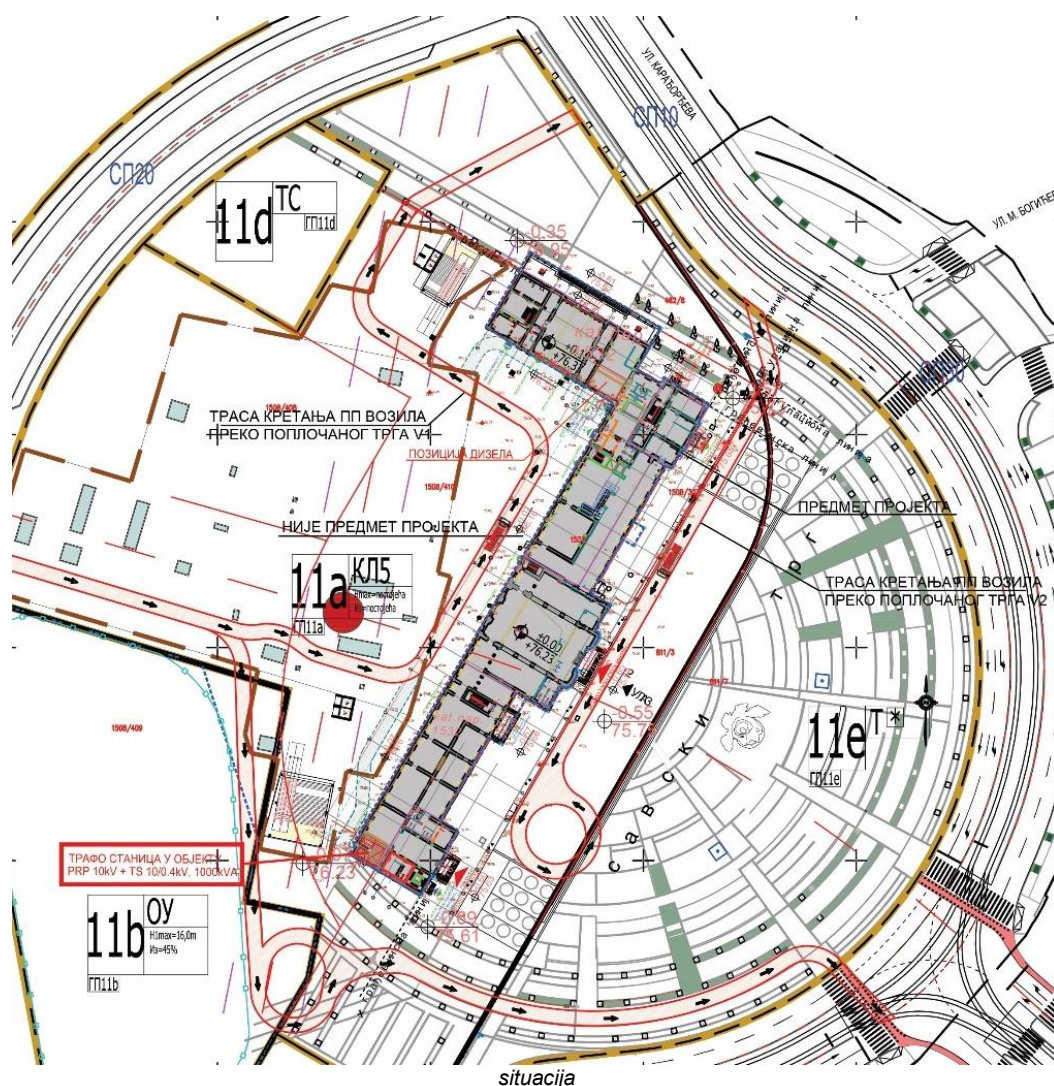
Fasada i krov su sanirani a planirane su minimalne intervencije na fasadnoj stolariji i delu krova gde će se smestiti čiler. Središnji centralni deo objekta je spratnosti P+1, dok su bočne kule spratnosti P+2 i vezni traktovi spratnosti P+1. Deo objekta ka Karađorđevoj ulici obuhvata kulu spratnosti P+2 i vezni trakt spratnosti P+1.

Glavni ulaz za posetioce je na sredini objekta i njemu se pristupa sa dela Savskog trga na kome se nalazi spomenik Stefanu Nemanji. Glavni izložbeni prostor muzeja se nalazi u prizemlju i na prvom spratu. Levo od glavnog ulaza se nalaze dva tehnička ulaza za podzemne prostorije, službeni ulaz za kancelarije na prvom i drugom spratu, kao i ulaz u prostor privremenih izložbi.

Desno od glavnog ulaza nalazi se ulaz u muzejski kafe koji je preko suvenirnice povezan sa izložbenim prostorom. Iz Karađorđeve ulice postojeći ulaz vodi u pretprostor iz koga se levo nalazi pomoćni ulaz u kafe, pravo od ulaza je stepenište za konzervatore koji imaju prostorije na prvom, drugom spratu i u podrumu (depo), a desno foaje i multifunkcionalna sala koja se nalazi na mestu nekadašnjeg prolaza na perone. Sa dela Savskog trga koji je u zaleđu objekta pristupa se službenim ulazima za tehničko osoblje, prostoriju dizel agregata, depo koji je smešten u podrumu i na prvom spratu, podzemne prostorije i trafo stanicu. Svaki od pomenutih ulaza je ujedno i evakuacioni izlaz osim glavnog ulaza za posetioce.

Omogućen je nesmetan ulaz i kretanje lica sa posebnim potrebama, kao i odgovarajući toaleti. U okviru objekta nalazi se sedam stepeništa, dva putnička lifta i jedan teretni.

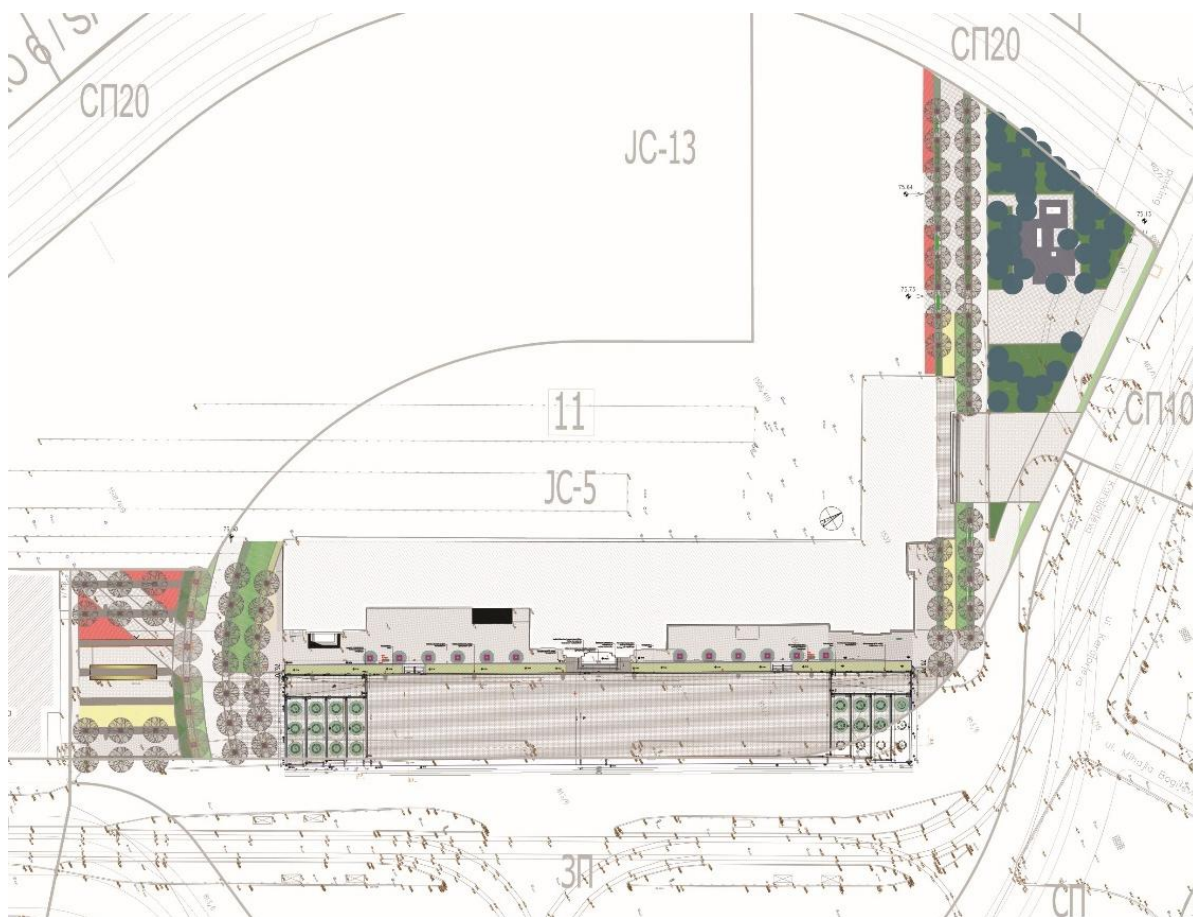
Radi ispunjavanja svih muzeoloških kriterijuma, uklanjaju se svi nepotrebni nekonstruktivni zidovi, izvode novi suvomontažni zidovi, otvaraju i zatvaraju otvori u postojećim zidovima, vrši se ojačavanje celokupne konstrukcije dodavanjem stubova i greda, kao i postavljanje svih novih instalacija i opreme.



Slika 33. Izvod iz projekta - Stara železnička stanica (Istorijski muzej Srbije)

2) Delovi trga oko objekta Stare železničke stanice (Istorijski muzej Srbije)

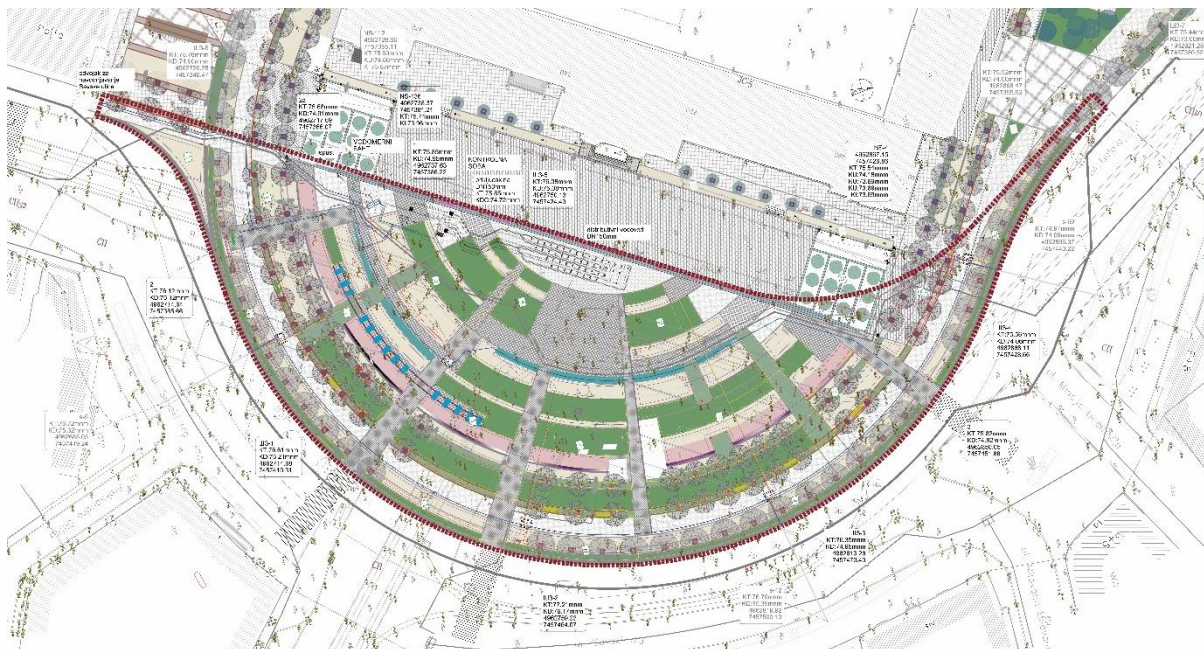
Prema Idejnom projektu spoljnog uređenja u zoni oko spomenika Stefanu Nemanji na Savskom trgu u obuhvatu projekta "Beograd na vodi" (CeS.TRA, 2021. godine) (Slika 34), definisan je javni prostor kompleksa KL5 - "Stara železnička stanica" (Istorijski muzej Srbije), odnosno jedinstveno uređenje dela površine ispred objekta muzeja koja sa Savskim trgom čini vizuelnu i ambijentalnu celinu. Projektom su razrađene tri celine: plato ispred glavne fasade "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije), površina između ovog objekta i objekta "Stare pošte" (Arheološki muzej Srbije) i skver ka Karađorđevoj ulici.



Slika 34. Izvod iz projekta – Delovi trga oko objekta Stare železničke stanice (Istorijski muzej Srbije)

3) Savski trg

Projektom izvedenog objekta - (PIO) za novoizgrađenu i rekonstruisanu javnu zelenu površinu - trg na GP ZP koju čini k.p. 813/6 KO Savski venac (CeS.TRA, 2021. godine) (Slika 35) obuhvaćena je površina realizovanog Savskog trga ispred "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije), građevinska parcela 11e - javni prostor i predprostor objekta kulture sa planiranom skulpturom i radijalnim konceptom kretanja.



Slika 35. Izvod iz projekta – Savski trg

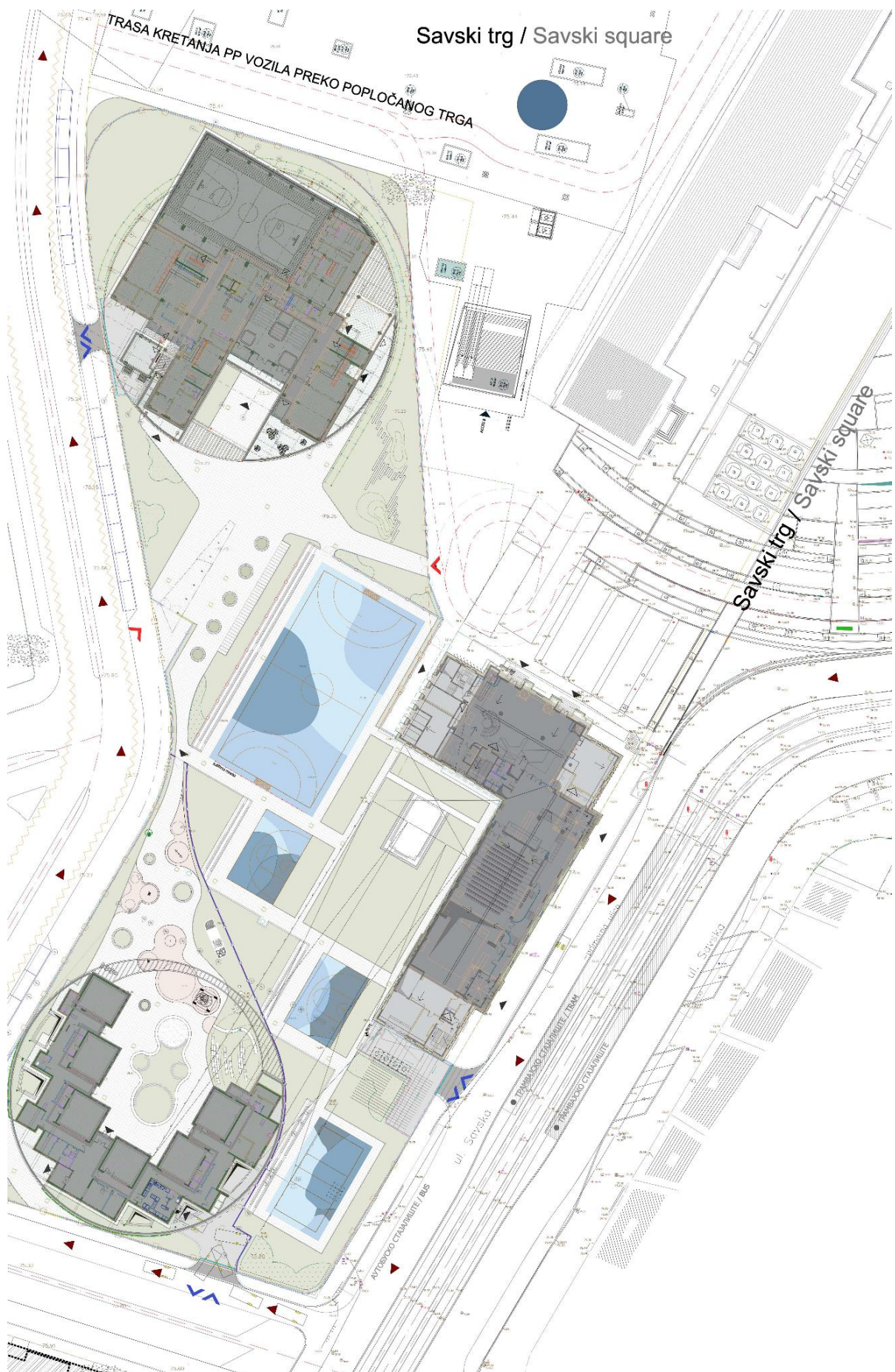
4) Stara pošta – Arheološki muzej Srbije

Prema Projektu za građevinsku dozvolu - Oblikovna rekonstrukcija po izvornom projektu objekta pošte, izgradnja i prenamena (Mašinoprojekt KOPRING A.D., 2024. godine) (Slike 36 i 37), predviđeno je uklanjanje postojećeg objekta i izgradnja novog sa idejom da se izvrši potpuna oblikovna rekonstrukcija prema izvornom projektu arhitekte Momira Korunovića. Spoljašnja opna projektovana je u formi i gabaritu, prema originalnim crtežima, sa posebnim osvrtom na plastiku i ornamentiku sa originalnog objekta. Unutrašnji prostor je prilagođen novoj nameni a konstrukcija je uslovljena novom funkcijom i savremenom tehnologijom izgradnje. Glavni pešački ulaz i kolski pristup objektu "Stare pošte" (Arheološki muzej Srbije) ostvaruje se iz Savske ulice.

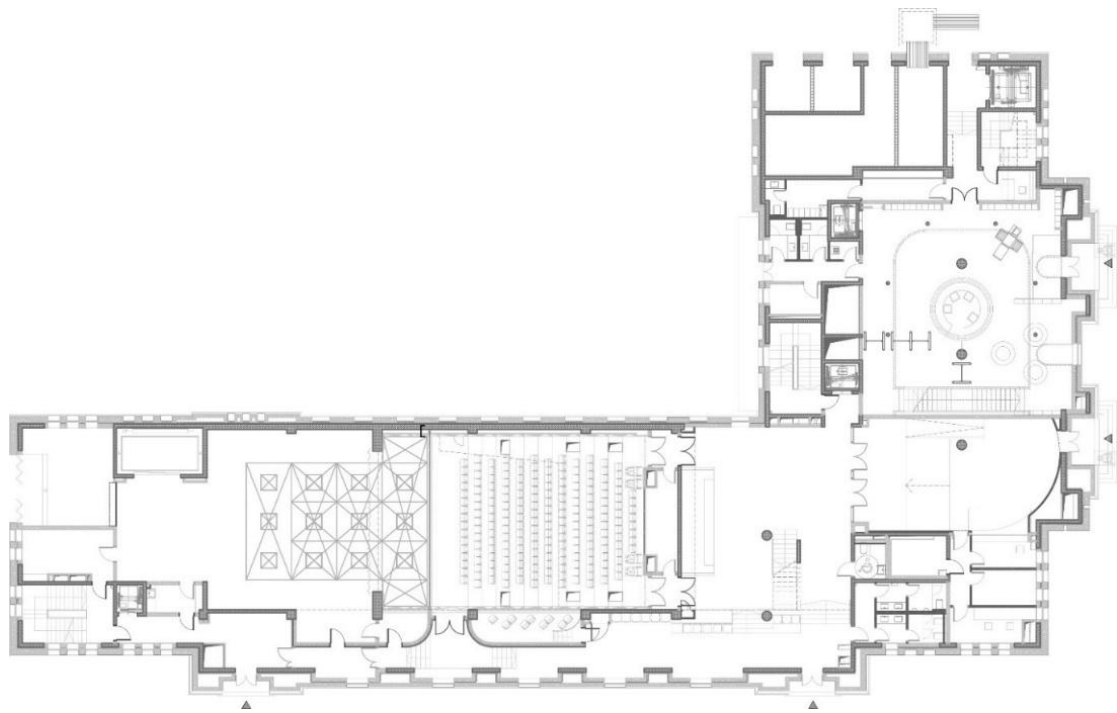
Objekat je projektovan za potrebe sadržaja kulture (muzejski prostori, galerije, radionice, knjižare, i sl.). U objektu su predviđeni i prostori za tehničke i sanitarne prostorije kako bi objekat imao svu potrebnu tehnološku podršku za funkcionisanje ovakvih vrsta sadržaja. Objekat je svojom glavnom fasadom postavljen na građevinsku, odnosno regulacionu liniju prema Savskoj ulici.

Prema originalnom projektu, objekat je spratnosti Po+P+6. Kota najviše tačke ukrasnog venca ulazne fasade prema Savskom trgu je 31.92 m.

Forma objekta i fasadna plastika rekonstruisani su sa originalnih projekata dostupnih u arhivama a delovi koji nisu postojali u arhivskoj građi projektovani su na osnovu fotografija. Konstruktivni sistem je prilagođen novim funkcionalnim potrebama objekta.



Slika 36. Izvod iz projekta - Stara pošta (Arheološki muzej Srbije) - Situacija



osnova prizemlja



fasada prema Staroj železničkoj stanici (Istorijski muzej Srbije)

Slika 37. Izvod iz projekta - Stara pošta (Arheološki muzej Srbije)

5) Kampus obrazovnih ustanova - osnovna škola i depandans predškolske ustanove

Projektom za osnovnu školu i depandans predškolske ustanove (Mašinoprojekt KOPRING A.D., 2024. godine) (Slike 38, 39 i 40) razrađena su ova dva objekta na građevinskoj parceli 11b.

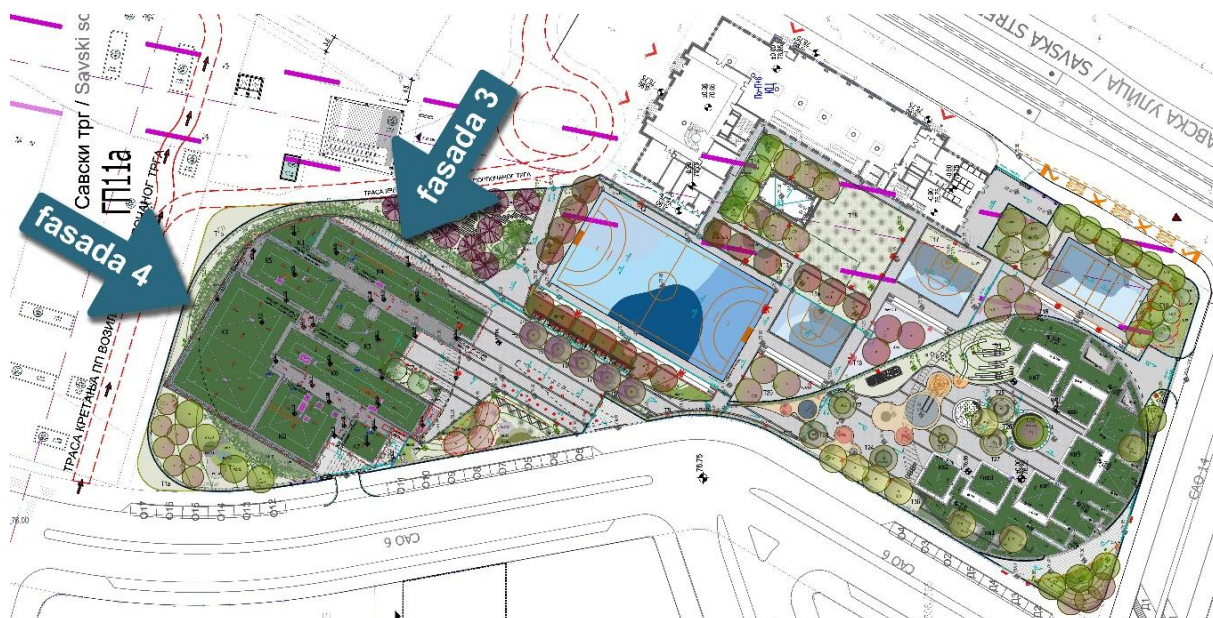
Unutar Kampusa obrazovnih ustanova jasno su definisane zone: za osnovnu školu, za depandans predškolske ustanove i prateće sadržaje. Organizacija otvorenih prostora i postavka zelenih površina je definisana sa ciljem formiranja zaštitnih zona i zvučne izolacije između sportskih terena škole i objekta predškolske ustanove. Ograda predmetnog kompleksa je povučena u odnosu na granicu građevinske parcele 11b, te zona koja je u okviru građevinske parcele a van projektovane ograde ulazi u obuhvat konkursne lokacije.

Objekat osnovne škole je paviljonskog tipa sa zasebnim glavnim i sporednim ulazom za učenike i školsko osoblje kao i zasebnim ekonomskim (kolskim) pristupom. Spratnost objekta je Po+P+2, a maksimalna visina venca objekta je 15.3 m.

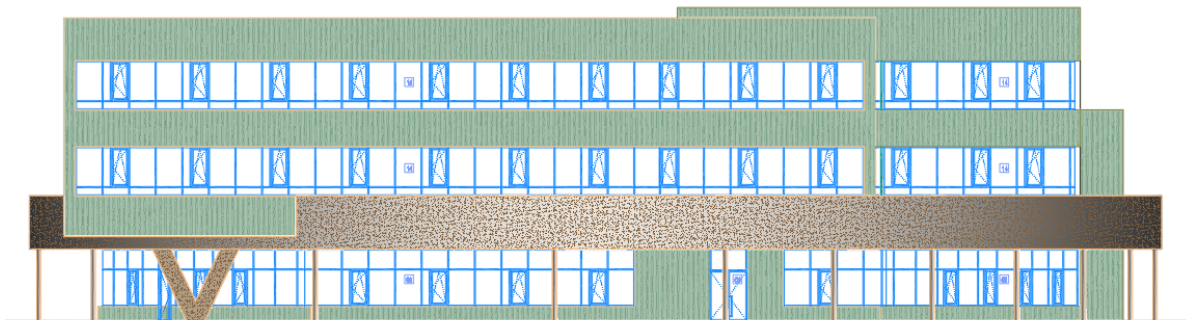
Prizemlje škole je projektovano kao otvoreni prostor sa dvostrukom visinom u ulaznom delu, namenjeno je okupljanju i održavanju vannastavnih aktivnosti. Na prvom i drugom spratu su prostori namenjeni nastavi. Podrum objekta je namenjen tehničkim prostorijama i prostorijama za pomoćno i tehničko osoblje i školski mobilijar.

Predškolska ustanova je projektovana kao zaseban objekat sa dvorištem, glavnim i sporednim ulazom za decu i osoblje i ekonomskim (kolskim) pristupom. Organizovana je tako da pruža najbolje uslove za boravak dece u prostorijama koje su orijentisane ka dvorištima, dok su pomoćni ili administrativni sadržaji orijentisani ka obodnim saobraćajnicama. Objekat predškolske ustanove je prizeman maksimalne visine venca 5.4 m.

Centralna površina kampusa je multifunkcionalno dvorište sa jasno odvojenim površinama namenjenim za školu i predškolsku ustanovu. Ovo dvorište je planirano kao poligon za različite aktivnosti na otvorenom.



Slika 38. Izvod iz projekta – Kampus obrazovnih ustanova (situacioni prikaz)



FASADA 3 (prema Staroj železničkoj stanici - Istorijском muzeju Srbije i Savskoj ulici)



FASADA 4 - (prema prostoru trga i objektu trafostanice)

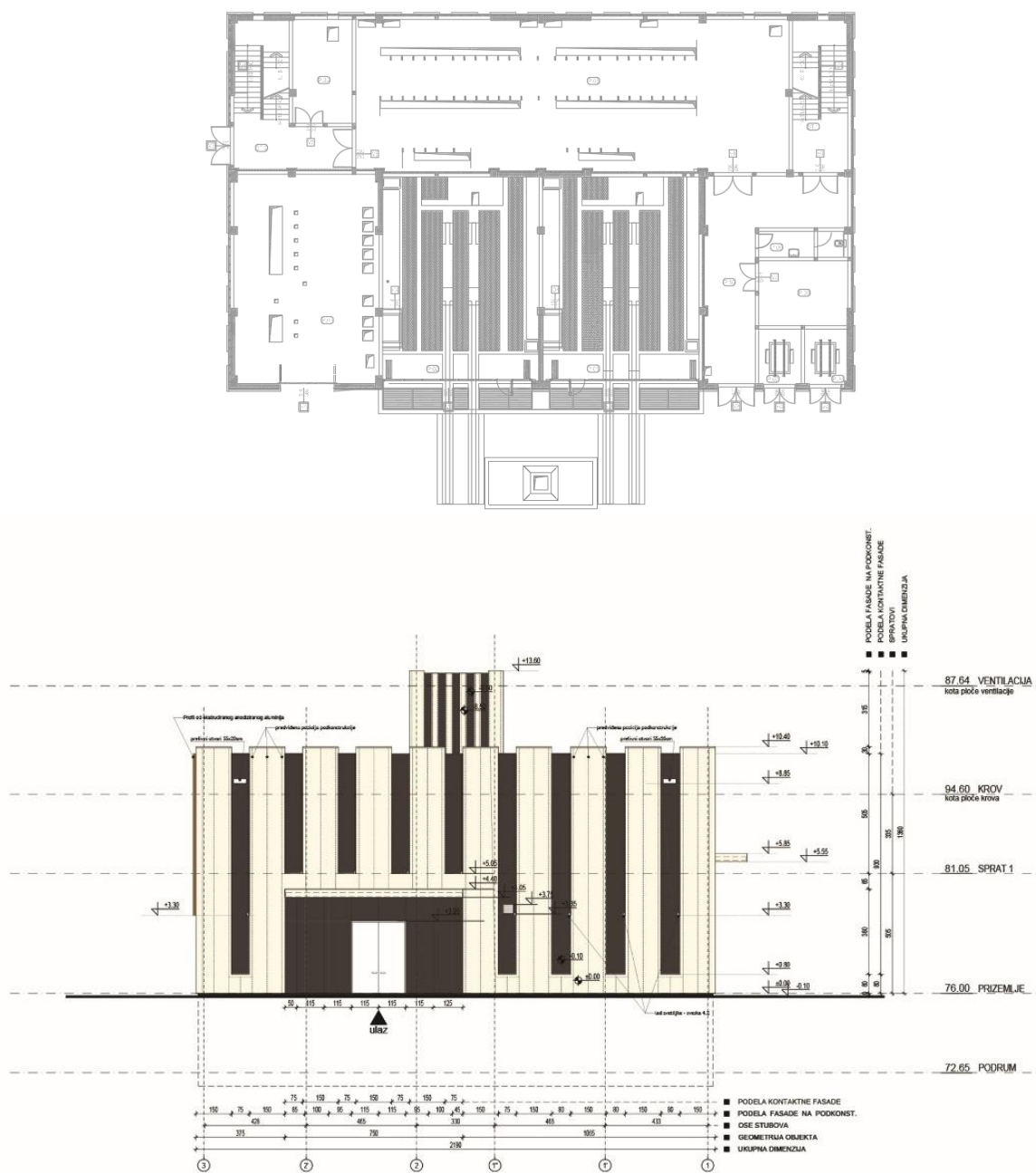
Slika 39. Izvod iz projekta – Kampus obrazovnih ustanova - osnovna škola (fasade)



Slika 40. Izvod iz projekta – Kampus obrazovnih ustanova (3D prikaz)

6) Trafostanica TS 110/10 kV "Beograd 47 – Beograd na vodi"

Projektom za građevinsku dozvolu TS 110/10 kV "Beograd 47 – Beograd na vodi" na k.p. 462/8 i 1508/433 KO Savski venac (Slika 41), razrađena je trafostanica 110 kV na građevinskoj parceli GP11d. Trafostanica je namenjena za snabdevanje električnom energijom potrošača na području Beograda na vodi sa daljinskim upravljanjem iz dispečerskog centra "Elektrodistribucije Beograd".

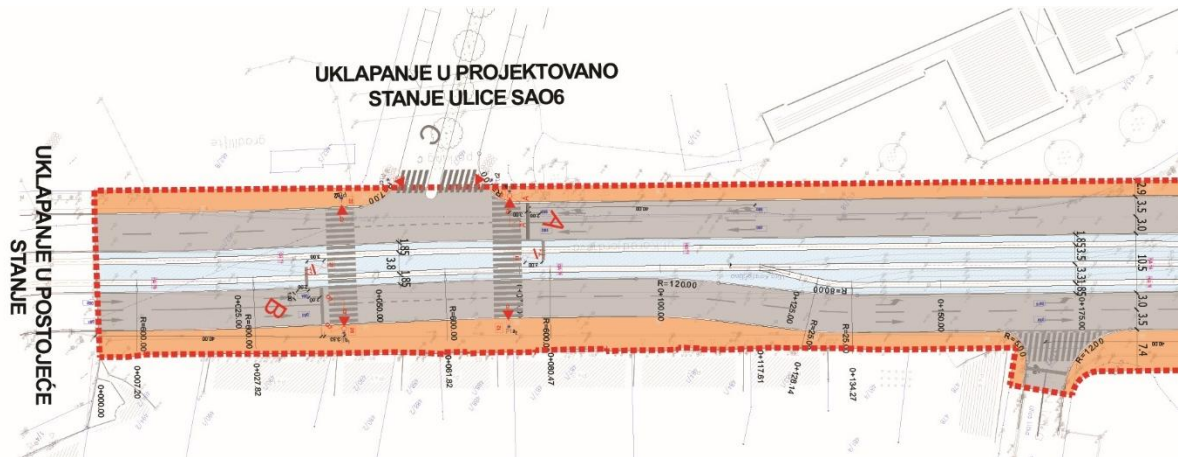


Slika 41. Izvod iz projekta - Trafostanica

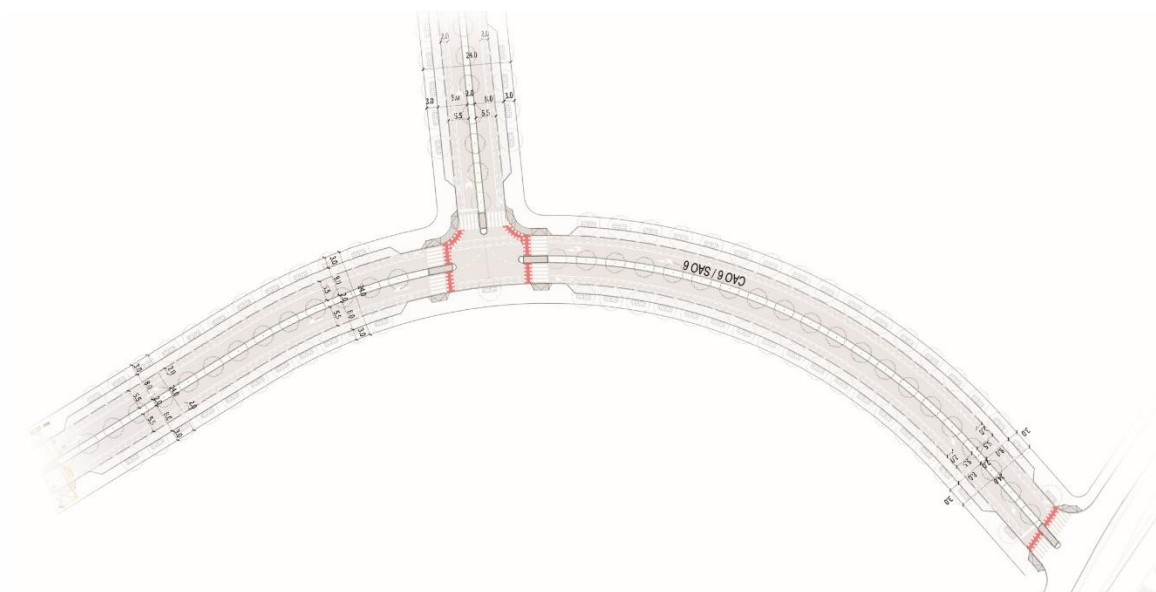
7) Projekti saobraćajnica Karađorđeva, Savska i SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca)

Projektima su detaljno razrađene obodne saobraćajnice trga.

- Karađorđeva ulica je projektovana sa dve kolovozne trake po smeru širine 6,5 m (leva saobraćajna traka širine 3,0 m i desna saobraćajna traka širine 3,5 m namenjena za kretanje vozila javnog gradskog prevoza) koje su fizički odvojene tramvajskom bašticom širine 7,5 m u sredini. U profilu saobraćajnice predviđeni su i obostrani trotoari, čija je širina na ovom potezu oko 4,0 m (Slika 42).



- Saobraćajnica SAO 6 (Luke Čelovića Trebinja) je projektovana sa jednom kolovoznom trakom po smeru širine 3,5m, razdelnim ostrvom od 2,0 m, obostranim biciklističkim stazama širine 2,0 m, obostranim trotoarima širine 3,0 m i obostranim podužnim parkinzima širine 2,5 m (Slika 44).



Slika 44. Izvod iz projekta - Ulica SAO 6

Grafički prilozi iz projektne dokumentacije dati su u Pratećoj konkursnoj dokumentaciji: 4 - Izvodi iz projektne dokumentacije

KONKURSNI ZADATAK

6.

6.1. PREDMET KONKURSA

Predmet Konkursa je programsko arhitektonsko-urbanističko rešenje parternog uređenja otvorenog prostora Savskog trga u zaleđu "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije).

Konkursni zadatak treba da ponudi funkcionalno idejno rešenje otvorenog prostora - trga koji predstavlja slobodan prostor u zaleđu zaštićenog kulturnog dobra i uključuje pešačke pristupe objektu, pristupe metro stanici, ozelenjene i popločane površine primerene njegovom značaju i programskim zahtevima. Takođe, konkursnim rešenjem je potrebno formirati ambijent afirmativan u odnosu na kontekst i visoke kulturno-istorijske vrednosti prostora.

S obzirom na značaj konkursne lokacije, njen položaj u gradskom tkivu kao i status postojećeg objekta "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) postavljen je poseban zadatak pred učesnike konkursa od kojih se očekuje da pristupe izradi konkursnog rešenja sa posebnim umećem i afinitetom.

Zadatak učesnika je da idejnim rešenjem parternog uređenja trga uspostave korelaciju sa realizovanim rešenjem parternog uređenja Savskog trga ispred objekta "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije), a da istovremeno ovaj deo trga dobije jedinstveni identitet. Takođe, neophodno je da se na originalan i autentičan način istaknu spomeničke i arhitektonske karakteristike postojećeg objekta "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije), odnosno njegove fasade sa kojom trg korespondira.

Potrebno je formirati rešenje trga koji će istovremeno imati savremeni pečat u skladu sa arhitekturom novih objekata u okruženju, a sa druge strane i tradicionalni likovni izraz u skladu sa fasadom zaštićenog objekta koji se u njemu ogleda.

Kulturno-istorijske vrednosti prostora treba tretirati kao resurs, izvor identifikacije i kulturni kapital koji predstavlja jedan od temeljnih elemenata prostornog i urbanog razvoja i uređenja. Parternim rešenjem treba afirmisati urbani kontinuitet i omogućiti integrativnu zaštitu kulturnog nasleđa.

Površinu trga treba planirati kao jedinstvenu celinu, bez ograđivanja - prostor treba da bude funkcionalan, dinamičan, inovativan, likovno oblikovan tako da korisnicima pruža upečatljiv doživljaj kretanja kroz novi, potpuno transformisan deo grada a da istovremeno bude prepoznatljiv u širem urbanom i društvenom okviru Beograda.

Rešenje slobodnih i zelenih površina treba uskladiti sa potrebama planiranih sadržaja u okruženju i frekventnim kretanjima korisnika koja se očekuju nakon realizacije metro stanice "Savski trg", obrazovnih sadržaja i sadržaja kulture u neposrednom okruženju.

6.2. OPŠTE SMERNICE I PREPORUKE

Prilikom definisanja konkursnog rešenja poštovati opšte smernice i preporuke:

- Planirati prostor trga sa raznovrsnim sadržajima – dinamičan, atraktivan i privlačan različitim grupama korisnika u različito doba dana i tokom čitave godine;
- Planirati multifunkcionalan i fleksibilan prostor za svakodnevni režim funkcionisanja ali i za povremeno ili periodično održavanje raznih događaja i manifestacija;
- U idejno rešenje trga potrebno je implementirati projekat metro stanice "Savski trg". Ulazi u metro stanicu i liftovi biće realizovani u skladu sa arhitektonskom knjigom standarda koja je sastavni deo navedenog projekta;
- Konkursnim rešenjem potrebno je ostvariti povezivanje sa elementima dizajna iz projektne dokumentacije u okruženju trga kako bi se formirala prostorna celina jedinstvenog likovnog izraza;
- Arhitektonsko-urbanistički koncept treba da bude primeren poziciji lokacije u odnosu na gradski centar i utemeljen na vrednovanju istorijskog, prirodnog, kulturološkog i sociološkog značaja ovog prostora. Buduće intervencije moraju biti planirane tako da ne ugroze kulturno-istorijski identitet i likovne vrednosti prostora obuhvaćenih konkursom;
- Određene segmente trga diferencirati kroz estetiku i funkciju svakog mikroambijenta: prostorna dominantna, zelenilo, voda, pristupi metro stanici, mesta zaustavljanja, itd;
- Prostor trga treba posmatrati kao jedinstvenu celinu sa realizovanim delom Savskog trga uz Savsku ulicu i objektom "Stare železničke stanice" koji predstavlja kulturno dobro od velikog značaja za Republiku Srbiju, a planiran je za rekonstrukciju i prenamenu u Istorijski muzej Srbije. Svojom novom funkcijom ovaj objekat definiše karakter javnog otvorenog prostora trga, generiše okupljanje različitih vrsta korisnika i upotpunjuje ovaj deo grada sadržajima kulture, edukacije, turizma i sličnih urbanih funkcija. Konkursnim rešenjem treba istaći postojeći karakter i vrednost spomenika kulture u ambijentalno-likovnom i kulturološkom smislu;
- Vezu trga sa Savskom ulicom rešiti tako da korespondira sa planiranim rešenjem objekta "Stare pošte" (Arheološki muzej Srbije) imajući u vidu da se novim projektom ovom objektu vraća autentični izgled (pre II svetskog rata) čime se ostvaruje istorijski kontinuitet;
- Uzeti u obzir kontinuitet planiranih sadržaja duž ulice SAO6 (Luke Čelovića Trebinjca) od kojih su neki realizovani dok je za druge u toku izrada urbanističke i projektne dokumentacije, priprema za realizaciju ili završna faza realizacije – kampus obrazovnih ustanova (osnovna škola i predškolska ustanova), "Stara pošta" (Arheološki muzej Srbije), trafostanica, itd.;
- Primeniti savremene tendencije u arhitekturi, pejzažnoj arhitekturi i dizajnu javnih prostora, bez podražavanja istorijskih stilova;
- Obezbediti što veći procenat zelenih površina u direktnom kontaktu sa tlom (bez podzemnih etaža i/ili objekata) čime se obezbeđuje ekološka funkcionalnost zelenih površina i povoljni efekti na urbanu klimu u zoni toplotnog ostrva;
- Prostorno-funkcionalna organizacija trga mora biti jasna i logična i prezentovana kroz šemu kretanja kako bi se prikazala povezanost različitih zona i sadržaja;
- Prilikom definisanja nivelacije trga (pojedinih segmenata trga) neophodno je sagledati lokaciju u kontekstu okolnih javnih saobraćajnica kao i dela Savskog trga ispred zgrade "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije);
- Pristupi trgu, odnosno saobraćajne i pešačke komunikacije treba da budu jasne, logične, dostupne svim kategorijama korisnika (osobama sa invaliditetom, starim osobama, osobama sa malom decom) i adekvatno opremljene elementima urbanog i informativnog mobilijara;
- Površina trga treba da integriše sve vrste saobraćajnih kretanja (pešačka, biciklistička, tokovi dostavnih i interventnih vozila i dr.), planirane slobodne i zelene površine u atraktivnu funkcionalno-ambijentalnu celinu;
- Prilikom definisanja konkursnog rešenja voditi računa o potrebama infrastrukturnog opremanja lokacije, odnosno priključenja na komunalnu infrastrukturu – elektroenergetska, telekomunikaciona, vodovodna, kanalizaciona, itd.;

- Kvalitet i vrsta materijalizacije treba da iskažu značaj i reprezentativnost prostora, te je potrebno predvideti trajne, visokokvalitetne materijale, otporne i bezbedne za korišćenje u svim vremenskim uslovima. Materijalizacijom, vrstom i načinom popločavanja, oblikovanjem otvorenih prostora, uvođenjem zelenila i usmeravanjem vizura i tokova kretanja, trg je potrebno formirati kao prepoznatljivu vizuelnu dominantu u mentalnoj mapi ovog dela grada;
- Voditi računa o zaštiti konstruktivnog sistema podzemne metro stanice "Savski trg" – elementi parternog uređenja trga ne smeju ugroziti armirano-betonsku konstrukciju stanice niti izazvati dodatna nepovoljna opterećenja na nju. Izbegavati koncentrisana i trajna opterećenja velike mase koja mogu izazvati dodatne deformacije ili druge nepovoljne uticaje na konstruktivni sistem podzemnog objekta.
- Omogućiti jasnu sagledivost trga iz svih pristupnih pravaca imajući u vidu konfiguraciju terena i prostorni raspored izgrađenih struktura. Posebno voditi računa o vizuri iz pravca Savskog priobalja, duž Ulice SAO 4 (Kraljice Drage Obrenović) kojom se sagledava trg, zgrada Stare železničke stanice (Istorijski muzej Srbije) i silueta gradskog jezgra sa palatom "Beograđanka" kao prostornom dominantom;
- Voditi računa o bezbednosti prostora za različite grupe korisnika – preglednost prostora, osvetljenost, sigurnosna oprema, itd.;
- Obezbediti određeni nivo fleksibilnosti rešenja kako bi tokom dalje razrade bilo moguće njegovo usklađivanje sa drugim funkcionalnim i sadržajnim potrebama;
- Voditi računa o planiranim trasama infrastrukturnih vodova kao i postojećim koji se zadržavaju;
- Prilikom formiranja konkursnog rešenja poštovati odredbe važećih zakona i pravilnika Republike Srbije:
 - Zakon o planiranju i izgradnji ("Službeni glasnik Republike Srbije", br. 72/09, 81/09, 64/10 – Odluka US, 24/11, 121/12, 42/13 – Odluka US, 50/13 – Odluka US, 98/13 – Odluka US, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19-dr. zakon, 9/20, 52/21, 62/23 i 91/25),
 - Pravilnik o sadržini, načinu i postupku izrade i načinu vršenja kontrole tehničke dokumentacije prema klasi i nameni objekata - osnovne odredbe ("Službeni glasnik RS", br. 96/23),
 - Zakon o zaštiti od požara ("Službeni glasnik RS", br. 111/09, 20/15 i 87/18 - dr. zakoni),
 - Pravilnik o tehničkim standardima planiranja, projektovanja i izgradnje objekata, kojima se osigurava nesmetano kretanje i pristup osobama sa invaliditetom, deci i starim osobama ("Službeni glasnik RS", br. 22/15), kao i drugih propisa i standarda.

Za definisanje konkursnog rešenja poštovati i Planske uslovljenosti date u poglavlju 5. Uslovljenosti planske i projektne dokumentacije kao i ograničenja koja su prikazana u Pratećoj konkursnoj dokumentaciji: 1 - Grafičke digitalne podloge (4 – Prostorne uslovljenosti i 5 – Podloge za priloge 1:500 i 1:333)

6.3. SMERNICE ZA OČUVANJE KULTURNOG I GRADITELJSKOG NASLEĐA

Konkursnim urbanističko-arhitektonskim rešenjem dela Savskog trga u zaleđu zgrade "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) potrebno je poštovati sledeće smernice:

- Afirmisati urbani kontinuitet lokacije i omogućiti integrativnu zaštitu kulturnog nasleđa, ali i upravljanje njime kao generatorom, ne samo kulturnog i turističkog, već i šireg ekonomskog razvoja;
- Tretirati kulturno nasleđe kao resurs, izvor identifikacije i kulturni kapital koji predstavlja jedan od temeljnih elemenata prostornog i urbanog razvoja;
- Značaj objekta "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije), njegove istorijske, arhitektonske, urbanističke, stilske i estetske karakteristike, kao i njegoova prostorna dispozicija i prepoznatljive vizuelne dominante u mentalnoj mapi grada treba uzeti kao polaznu tačku u određivanju budućeg karaktera prostora i obima intervencija;

- Poštujući istorijski kontekst lokacije, kao i neposredno okruženje, sve intervencije treba pažljivo analizirati u cilju dobijanja što kvalitetnijeg rešenja koje bi unapredilo likovne i funkcionalne karakteristike ambijenta;
- Konkursno rešenje definisati u duhu savremenih tendencija u arhitekturi, projektovanju i uređenju javnih gradskih prostora, bez podražavanja istorijskih stilova, kako u estetskom tako i u organizacionom pogledu, a koje će na makro i mikro planu istaći sve karakteristike Savskog trga;
- Imajući u vidu da karakter predmetnog prostora definiše spomenik kulture sa jedne i saobraćajnica sa druge strane, posebnu pažnju obratiti na pravce pešačkih komunikacija, odnosno pešačkih tokova, koji u predlogu rešenja moraju biti jasni, logični i dostupni svim kategorijama korisnika (osobe sa invaliditetom, stare osobe, osobe sa malom decom, itd.);
- U cilju čuvanja, održanja i prezentacije spomeničkih vrednosti objekata, elemente uređenja definisati tako da ni na koji način ne ugroze spomenik kulture, njegovo sagledavanje, funkciju, stabilnost i dr.;
- Uređenje i opremanje javnog prostora trga treba da ima reprezentativan karakter kojim je kroz materijalizaciju, oblikovanje zelenila, dekorativno osvetljenje, različite primerene sadržaje i druge elemente dizajna, moguće vizuelno povezati izgrađenu strukturu sa otvorenim prostorom;
- Moguće intervencije u okviru parternog uređenja lokacije su: ozelenjavanje, popločavanje i opremanje elementima urbanog mobilijara sa ciljem oplemenjivanja prostora, kao i prilagođavanje pristupa osobama sa invaliditetom i otežanim kretanjem;
- Kvalitet i vrsta materijalizacije u elementima popločavanja, niskog ograđivanja i dr. treba da iskažu značaj i reprezentativnost prostora i shodno tome potrebno je predvideti trajne, kvalitetne materijale, visokozanatske obrade, koji u korelaciji sa zelenilom oblikuju otvoreni prostor trga;
- Elementi urbanog dizajna moraju biti inkorporirani u parterno uređenje, a njihovo rešenje, dizajnerski i istančano rešeno savremenim autorskim rukopisom (klupe, žardinjere, kandelabri, korpe za otpatke, info table i sl.);
- Pažljivo planirati uvođenje zelenila sa posebnim akcentom na njegovu poziciju, vrstu i kvalitet, vodeći računa o očuvanju vizura na objekat "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) i njegovu sagledivost iz svih pristupnih pravaca;
- Posebnu pažnju posvetiti dekorativnom i funkcionalnom osvetljenju (parterno osvetljenje, osvetljenje zelenila ili ambijentalno osvetljenje) u okviru prostornih elemenata i sadržaja. Osvetljenje treba da bude diskretno, difuzno ili usmereno, u skladu sa vrednostima objekta, prostora i konceptom konkursnog rešenja. Primeniti svetlosna tela koja su manje saglediva u dnevnim uslovima i prilagođena tonu podloge na koju se postavljaju;
- Svaki oblik angažovanja vode u parternom rešenju je poželjan (integriranje vode u pejzaž) u funkciji ulepšavanja i oplemenjivanja urbanog prostora sa mogućnošću kombinacije elemenata pokreta, refleksije i zvuka (vodopadi, potočići, fontane, tzv. "vodena ogledala" i sl.).

6.4. PROGRAMSKI USLOVI

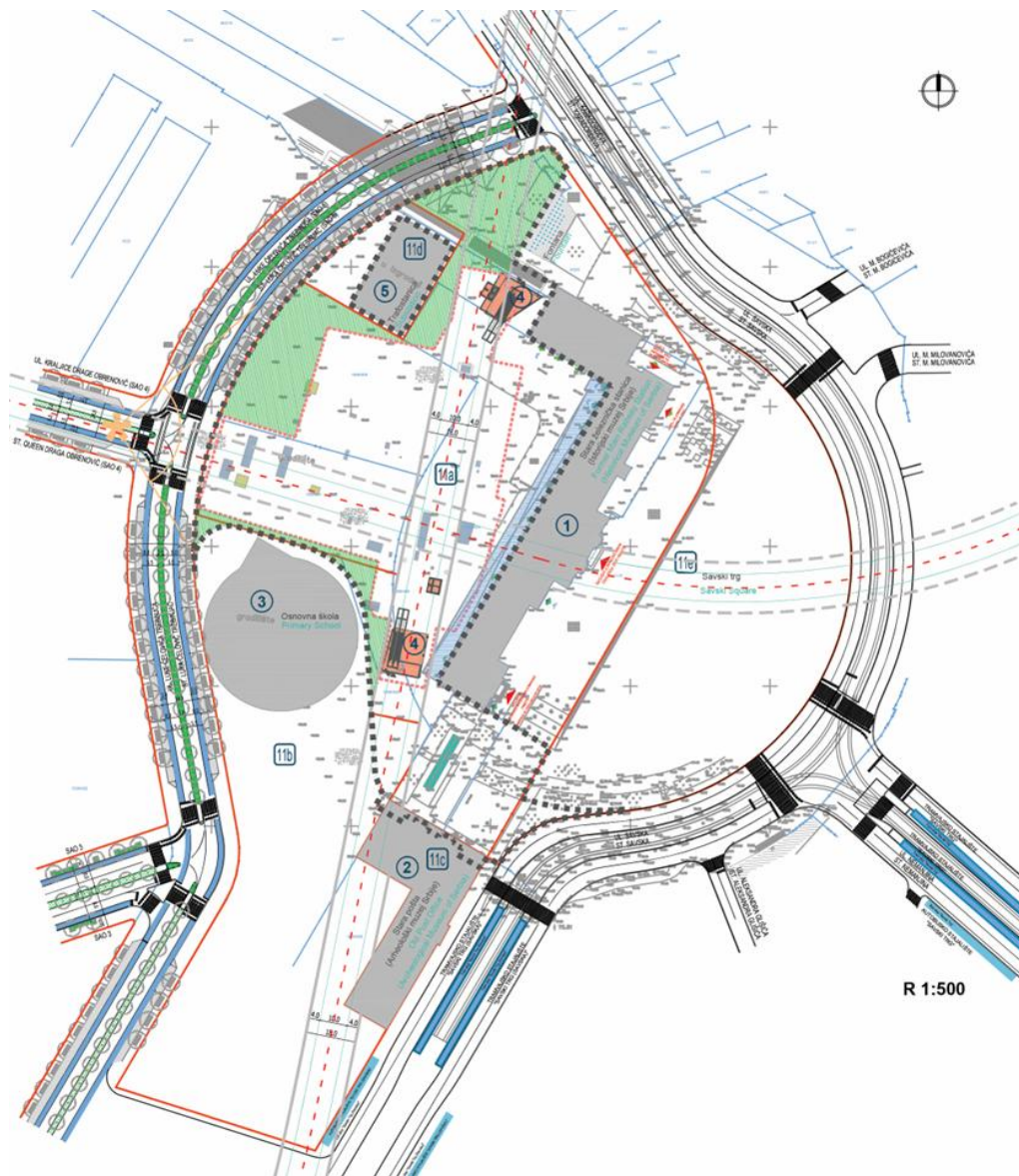
U skladu sa opštim smernicama i preporukama kao i prostornim potencijalima, uslovljenostima i ograničenjima, potrebno je planirati organizaciju trga koji će funkcionalno zadovoljiti potrebe svih korisnika i sa objektima koji ga okružuju činiti jedinstvenu oblikovnu i prostornu celinu.

Prostor trga posmatrati kao mesto višestrukog identiteta u istorijskom kontekstu – sa objektima koji predstavljaju reprezente ranog perioda predratne i posleratne izgradnje i imaju značajne arhitektonsko-urbanističke i kulturno-istorijske vrednosti.

1) Prostorne uslovljenosti, potencijali i ograničenja

Prilikom definisanja konkursnog rešenja, potrebno je sveobuhvatno sagledati prostorne potencijale, uslovljenosti i ograničenja:

- Prostorni potencijal predstavlja položaj Savskog trga u gradskom tkivu (neposredno okruženje, blizina reke, staro-novo, položaj drugih javnih i otvorenih prostora);
- Osnovni potencijal za definisanje konkursnog rešenja i formiranje identita trga predstavlja kulturno-istorijski značaj šireg područja kao i spomeničke vrednosti objekata koji okružuju trg;
- Konfiguracija terena i prostorni raspored izgrađenih objekata omogućavaju sagledivost prostora i daju mogućnost očuvanja prostornih vizura;
- Za definisanje funkcionalne organizacije trga ograničavajući faktor predstavljaju različite vrste saobraćajnih tokova (pešački, biciklistički, kolski pristupi za interventna i dostavna vozila i dr.) koje je potrebno integrisati u parterno rešenje;
- Prostorno ograničenje za organizaciju trga predstavlja planirana metro stanica "Savski trg":
 - podzemni delovi stanice koji zauzimaju veliki deo površine trga utiču na raspored nadzemnih elemenata parternog uređenja (debljina zemljišnog nadsloja, vrsta vegetacije, biljnog materijala, fundiranje skulptoralnih sadržaja, mobilijara i drugih konstrukcija itd.),
 - nadzemni delovi stanice predstavljaju fiksne elemente u rešavanju površine trga (ulazi/izlazi, liftovi, ventilacioni i evakuacioni otvori, itd.) i utiču na organizaciju sadržaja;
- Trase postojećih i planiranih podzemnih instalacija na predmetnoj lokaciji predstavljaju uslovljenost za planiranje sadržaja partera trga;
- Ograničavajući faktor za definisanje konkursnog rešenja predstavljaju i uslovi sredine (u velikoj meri antropogeno izmenjeni) – aerezagađenje, vibracije, buka, nasut teren, nivo podzemnih voda (oko kote 72,00–74,00 mnv), itd.;
- Za sadnju visoke vegetacije ograničenje predstavljaju navedeni podzemni i nadzemni objekti i instalacije (zona moguće sadnje visoke vegetacije definisana je u okviru konkursne dokumentacije).



Slika 45. Prostorne uslovljenosti

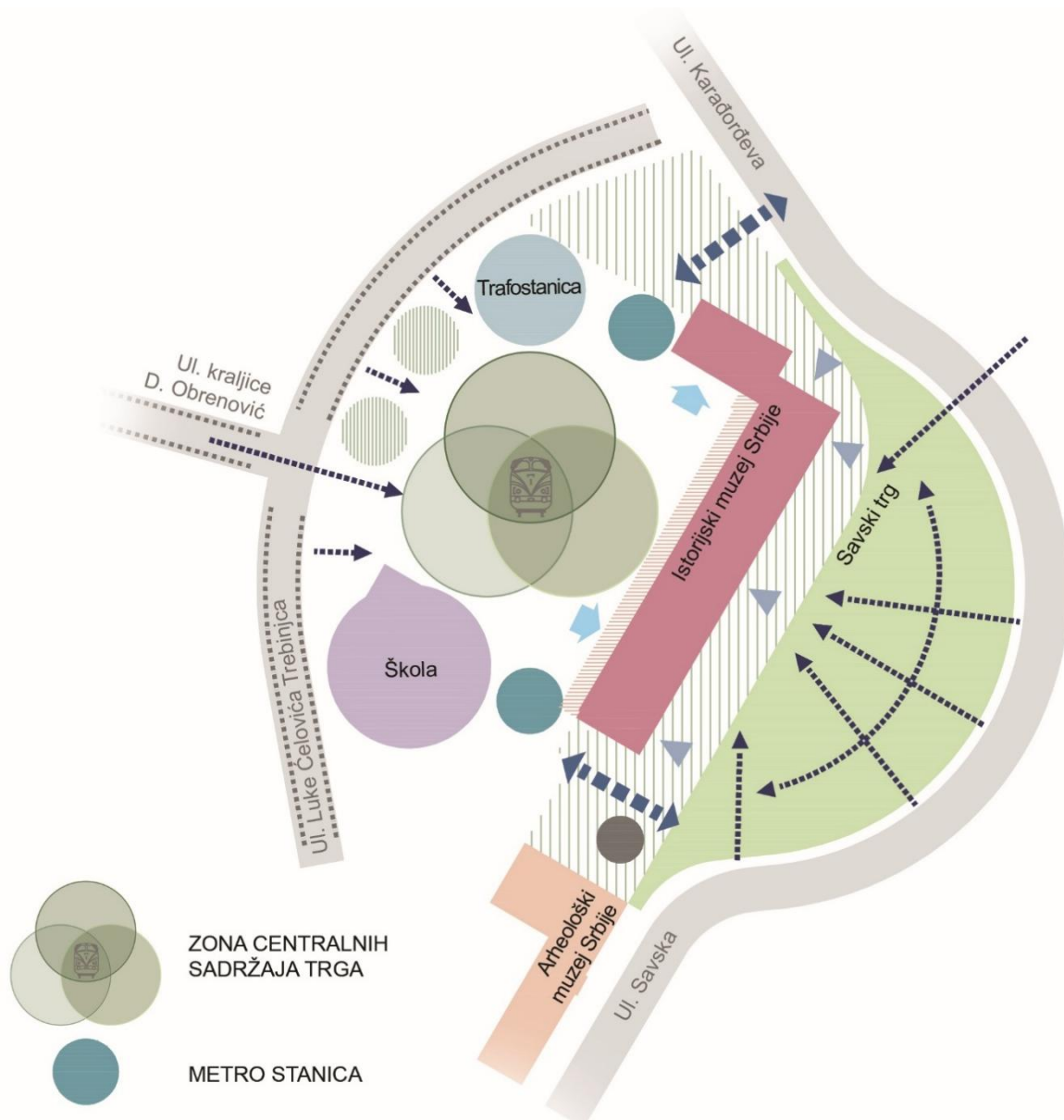
Prostorne uslovljenosti, potencijali i ograničenja prikazani su na grafičkom prilogu 4 - Prostorne uslovljenosti (1. Grafičke digitalne podloge) u konkursnoj dokumentaciji

2) Prostorna organizacija i sadržaji

Za definisanje prostorne matrice i sadržaja trga primeniti sledeće smernice:

- Poštovati formu, proporciju, poziciju i značaj trga - prostorna matrica je uslovljena položajem u gradskom tkivu, istorijsko-arhitektonskim okvirom, namenom objekata, primenjenim rešenjima urbanog dizajna, i dr.; lučna regulacija obodnih saobraćajnica definiše kružnu formu trga;
- Planirati kompleksan/višeslojan karakter prostora trga, uvažavajući prostorne, tipološke, spomeničke, ambijentalne i druge karakteristike i vrednosti Savskog trga;
- Omogućiti višenamensko korišćenje prostora – pešačka kretanja, zone koje opslužuju objekte orijentisane ka trgu, mesta zadržavanja, mesta susreta, prostori za realizaciju različitih aktivnosti i manifestacija;
- Definirati prostorne zone unutar trga u skladu sa načinom korišćenja prostora - zone neposredno uz objekte, pristupi metro stanici, mesta stajanja, mirovanja, susreta, itd.;
- Uvažiti sve elemente tehničke dokumentacije metro stanice – pozicije ulaza, liftova, svih površinskih rešetki (ventilacioni i evakuacioni otvori);

- Nadstrešnicu "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) koja se nalazi duž fasade glavnog korpusa ka trgu uklopiti u planirane sadržaje trga;
- Planirati deo prostora za povremeno/periodično održavanje raznih događaja i manifestacija, naročito vezano za Istorijski muzej Srbije;
- Izbegavati prostorne konflikte (npr. prostor za miran odmor ne pozicionirati uz ulaze u metro stanicu, prostor za igru dece locirati na što većoj udaljenosti od saobraćajnica, itd);
- Dozvoljeno je prostorno akcentovanje i uobličavanje delova trga. Moguće je dizajnirati i umetničke instalacije u cilju kreiranja jedinstvenog identiteta lokacije (npr. prikaz istorije predmetne lokacije i slično);
- Moguće je planirati vodene elemente (česme, fontane, vodena ogledala i dr.);
- Afirmisati koncept ekološke, energetske, ekonomske održivosti i omogućiti laku i ekonomičnu eksploataciju i održavanje;
- Definisati lokaciju za postavljanje lokomotive "Plavog voza" van zone podzemne izgradnje metro stanice "Savski trg" - postojeća lokacija lokomotive je prostor između objekata "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) i "Stare pošte" (Arheološki muzej Srbije). Lokomotivu planirati kao trajni izložbeni element (muzejski eksponat) u sklopu uređenja trga.
- Svi prostorni elementi u okviru parternog uređenja, kao što su skulpture, fontane, urbani mobilijar većih dimenzija i drugi sadržaji, moraju biti projektovani i izvedeni sa minimalnim mogućim sopstvenim opterećenjem, kako ne bi došlo do ugrožavanja armirano-betonske konstrukcije metro stanice "Savski trg" koja se nalazi ispod trga. Maksimalno dozvoljeno korisno opterećenje AB pokrivne ploče konstrukcije stanice i na udaljenosti od 30m od spoljnih ivica konstrukcije stanice iznosi 20kN/m² (2 t/m²) (uračunavaju se i svi slojevi finalnog nivoa završne obrade), te je prilikom projektovanja i izvođenja neophodno obezbediti da ukupna opterećenja ostanu u okviru propisanih graničnih vrednosti. Takođe, poziciju lokomotive definisati tako da njen statički uticaj ne ugrozi dijafragme i druge noseće elemente stanice.



Slika 46. Šema distribucije sadržaja trga

3) Slobodne i zelene površine

Rešenjem slobodnih i zelenih površina potrebno je ostvariti prostorno - funkcionalno i estetsko povezivanje sa realizovanim delom Savskog trga kako bi se definisala konačna forma otvorenog javnog prostora u pejzažnom i arhitektonsko - urbanističkom smislu. Takođe, pažljivim planiranjem prostorne matrice, materijalizacijom i odabirom sadržaja potrebno je ostvariti višeslojno povezivanje objekata različitih stilova i sadržaja u jedinstvenu prostornu celinu.

Šire gledano, konkursno rešenje treba da ponudi način povezivanja Savskog trga sa javnim otvorenim prostorima u širem okruženju čime se zaokružuje proces prostorne transformacije i revitalizacije šireg prostora u moderan, multifunkcionalni urbani centar koji predstavlja vezu centralnog gradskog tkiva sa priobaljem reke Save. Takođe, nivelacija slobodnih površina treba da je usklađena sa okolnim prostorom i sadržajima.

Prostorna matrica slobodnih i zelenih površina trga uslovljena je pozicijom objekata koji su orijentisani ka trgu, postojećim i planiranim podzemnim instalacijama, pozicijom objekata metro sistema, itd.

Prilikom definisanja situaciono - kompozicionog rešenja, fiksne elemente metro stanice "Savski trg" (ulazi/izlazi, ventilacioni i evakuacioni otvori i dr.) potrebno je u potpunosti uklopiti u planirano rešenje trga. Pozicije ventilacionih i evakuacionih otvora preuzeti iz priložene projektne dokumentacije metro stanice. Evakuacione otvore potrebno je planirati u nivou terena dok se rešetke ventilacionih otvora mogu planirati u nivou terena ili na određenoj visini (maksimalno 3m) ukoliko su one sastavni deo koncepta parternog uređenja trga (npr. u sklopu klupa, žardinjera, umetničkih instalacija i sl.).

U skladu sa definisanim prostornim ograničenjima lokacije, konkursnim rešenjem ostvariti što veći udeo zelenih površina u direktnom kontaktu sa tlom a imajući u vidu da je deo Savskog trga uz Savsku ulicu rekonstruisan u pešačku zonu sa visokim udelom zelenih površina i bogatim fondom drveća.

Granicom konkursne lokacije obuhvaćeni su delovi površine trga koji su razrađeni Idejnim projektom spoljnog uređenja u zoni oko spomenika Stefanu Nemanji na Savskom trgu u obuhvatu projekta "Beograd na vodi" (CeS.TRA, 2021. godine) i većim delom realizovani:

- površina između trafostanice, Ulice SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca) i Karađorđeve ulice,
- površina između "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije) i "Stare pošte" (Arheološki muzej Srbije).

Na ovim delovima trga konkursnim rešenjem potrebno je ostvariti povezivanje sa elementima dizajna iz navedenog projekta kako bi se formirala prostorna celina jedinstvenog likovnog izraza.

U okviru trga potrebno je definisati lokaciju za odlaganje komunalnog otpada (za potrebe Istorijskog muzeja Srbije), uz obodne saobraćajnice tako da trasa vozila za odvoženje smeća bude što kraća. Prostor za odlaganje otpada uklopiti u koncept uređenja slobodnih i zelenih površina i uskladiti sa dizajnom urbane opreme.

Materijalizacija

Za uređenje trga primeniti sledeće preporuke za materijalizaciju:

- Primenjeni materijali treba da iskažu značaj i reprezentativnost prostora i objekata u okruženju;
- Materijalizaciju i kolorit površina pod zastorom uklopiti sa stilom i materijalizacijom realizovanog dela Savskog trga ispred zgrade "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije);
- Za popločavanje staza i platoa koristiti visokokvalitetne i dekorativne materijale u skladu sa okruženjem, bezbedne za korišćenje u svim vremenskim uslovima (npr. voditi računa da materijal ne isijava prekomerno, da se smanji rizik od klizanja, itd.);
- Zastori na dečjim igralištima treba da su od savremenih materijala koji mogu ublažiti eventualne padove;
- Taktilna polja, kao i druga tehnička rešenja moraju da omoguće kretanje grupe korisnika sa posebnim potrebama;
- Fundiranje skulptoralnih sadržaja, mobilijara i drugih konstrukcija ne sme biti u koliziji sa rešenjem metro stanice;
- Razmotriti vizuelno razdvajanje različitih vidova saobraćaja različitim zastorom (materijalizacija i kolorit), usmeravanje tokova niskim i visokim zelenilom, elementima urbanog mobilijara.

Biljni materijal:

- U skladu sa planiranom dubinom zemljišnog supstrata i nosivošću konstrukcije podzemnog objekta metro stanice planirati zonu niske vegetacije. Zemljišni nadsloj u zoni podzemne stanice ne može imati vegetaciju koja može da ugrozi stanični boks;
- Zelene površine treba oblikovati tako da postanu vizuelni simboli ili akcenti u prostoru, kao i budući generatori raznovrsnih aktivnosti koje se prožimaju sa okolnim sadržajima;
- Voditi računa o povezivanju sa slobodnim i zelenim površinama u okruženju, a naročito sa izvedenim delom Savskog trga.

- Pravilnim izborom biljnog materijala potvrditi autentičnost prostora, integrisati sve planirane sadržaje, izvršiti dodatnu vizuelizaciju autorske/projektantske ideje. Zelene površine treba oblikovati tako da doprinesu afirmaciji ambijentalnih potencijala ovog javnog prostora u skladu sa njegovim karakterom i namenom;
- Za ozelenjavanje koristiti dekorativne vrste drveća i šiblja, cveća i travnjaka, organizovane u kompozicije parternog uređenja, čime treba naglasiti estetske dimenzije prostora. Koristiti vrste koje su prilagođene lokalnim uslovima sredine (zagađenje, nasut teren, visok nivo podzemnih voda), sa dugim vegetacionim periodom, pojačanih fitoncidnih i baktericidnih svojstava, velike otpornosti na gradsku prašinu i izduvne gasove, visoko dekorativne i privlačne u dužem vremenskom periodu;
- Zabranjena je primena invanzivnih i alergeničkih vrsta;
- Kompoziciono rešenje zelenila, pored visokih funkcionalnih i estetskih vrednosti, mora da obezbedi preglednost, prohodnost, bezbednost i dobro prostorno sagledavanje;
- Prostorni raspored zelenila mora da omogući vizuelno sagledavanje prostora i objekata iz svih pristupnih pravaca;
- Visoke zasade planirati van zone podzemnih delova objekta metro sistema;
- Poštovati propisana udaljenja od objekata i instalacija;
- Planirati funkcionalno povezivanje sa zelenilom u regulaciji saobraćajnica.

Opremanje prostora elementima urbanog mobilijara:

- Planirati uvođenje visoko kvalitetnog i savremeno dizajniranog mobilijara u skladu sa reprezentativnim sadržajima kulture i trga;
- U skladu sa prostornim potrebama i mogućnostima planirati: klupe, žardinjere, đubrijere, kandelabre, skulpture, vodene elemente, češljeve za parkiranje bicikala, putokaze, signalizaciju, interaktivne table i sl.;
- Oprema na dečjim igralištima treba da je usklađena sa propisanim standardima;
- Obezbediti osvetljenje prostora trga, a izvore svetlosti usmeriti ka tlu. Uskladiti planirana rešenja sa rešenjima primenjenim na rekonstruisanom delu trga i objektu "Stare železničke stanice" (Istorijski muzej Srbije). Dekorativnom rasvetom moguće je akcentovati skulpturalna dela, vodene elemente, spomeničke vrednosti, mikroambijente.
- Za urbanu opremu koja zahteva korišćenje električne energije koristiti nova tehnička i tehnološka rešenja a naročito energiju iz obnovljivih izvora energije.

4) Saobraćajno rešenje – pristupi i komunikacije

Za rešavanje saobraćajnih tokova u obuhvatu konkursne lokacije, poštovati sledeće uslovljenosti:

- Regulacione linije saobraćajnice SAO6 (Luke Čelovića Trebinjca) i ulica Karađorđeve i Savske definisane su PPPPN BNV. Saobraćajnice Karađorđeva i Savska su realizovane u punom profilu dok je realizacija saobraćajnice SAO 6 u toku;
- Kolski pristup trgu (komunalna i dostavna vozila) ostvaruje se iz Ulice SAO 6;
- Pristup turističkih autobusa za potrebe Istorijskog muzeja Srbije moguće je ostvariti planiranjem "drop off" zone u regulaciji ulice SAO 6 (Luke Čelovića Trebinjca). U neposrednom kontaktu "drop off" zone, u okviru konkursne lokacije predvideti površinu (plato) za prijem putnika;
- Pristup za protivpožarna vozila može se ostvariti sa svih obodnih saobraćajnica;
- Uvažiti situaciono – nivelacione elemente iz priložene tehničke dokumentacije:
 - u zoni metro stanice "Savski trg" – pozicije i nivelete ulaza A i B u metro stanicu, liftova, svih površinskih rešetki i evakuacionih otvora;
 - u zoni objekta Stare železničke stanice (Istorijski muzej Srbije) – pozicije i nivelete ulaza (glavni ulaz, ulaz za posetioce), tehničkih pristupa, pristupa depou, pristupa za zaposlene, itd.;
 - u zoni objekta Stare pošte (Arheološki muzej Srbije) i osnovne škole - pozicije i nivelete ulaza;
 - nivelete planiranih saobraćajnica i dr.;

- Trase protivpožarnih puteva u obuhvatu konkursne lokacije predložene su navedenom projektnom dokumentacijom. Konkursnim rešenjem potrebno je preispitati ove trase i predložiti nova rešenja u skladu sa važećom zakonskom regulativom a kako bi se izbegli prostorni konflikti (npr. pristup protivpožarnog puta iz Karađorđeve ulice opciono zameniti pristupom iz SAO 6 pored trafostanice jer se preklapa sa gabaritom realizovane fontane koja je van predmetnog obuhvata, i sl.);
- Za definisanje protivpožarnog puta za vatrogasna vozila primeniti sledeće karakteristike:
 - najmanja širina kolovoza za jednosmerno kretanje vozila je 3.5 m a za dvosmerno kretanje 6 m,
 - unutrašnji radijus krivine koji ostavljaju točkovi vozila je 7 m a spoljašnji radijus krivine je 10.5 m,
 - maksimalni nagib je 12% ako se kolovoz ne leđi a 6% ako se kolovoz leđi, i ostale normative definisane Pravilnikom o tehničkim normativima za pristupne puteve, okretnice i uređene platoe za vatrogasna vozila u blizini objekta povećanog rizika od požara ("Službeni list SRJ", br. 8/95);
- U okviru trga potrebno je obezbediti površine za kretanje i privremeno zaustavljanje teškog teretnog vozila (TTV) za dostavu eksponata do depoa u Istorijskom muzeju Srbije, prema sledećim uslovima:
 - razraditi šemu dostave i dostavu planirati tako da ne ometa okolnu uličnu mrežu,
 - pristup za dostavna vozila pozicionirati na udaljenosti najmanje 15 m od raskrsnice, mereno od regulacione linije poprečne ulice po principu uliv/izliv (bez presecanja razdelnog ostrva, samo desna skretanja) a u cilju smanjenja konfliktnih tačaka i smanjenja negativnih uticaja na protok, u okviru posmatrane ulične mreže,
 - pristup teškom teretnom vozilu za dostavu eksponata dimenzionisati u odnosu na merodavno vozilo, odnosno vozilo sa zahtevnijim manevarskim sposobnostima i u zavisnosti od širine pristupne ulice. Na taj način biće zadovoljeni uslovi prohodnosti za merodavno vozilo, tako da vozilo može da uđe/izađe sa parcele hodom unapred, bez dodatnog manevrisanja na ulici,
 - materijalizacija navedenih površina mora biti prilagođena kretanju merodavnog vozila (npr. viljuškar), koje služi za utovar/istovar i transport eksponata,
 - površine za kretanje dostavnih vozila situacionio i nivelaciono uklopiti sa planiranim pešačkim tokovima na trgu;
- Sve površine namenjene kretanju vozila u okviru trga moraju zadovoljavati uslove prohodnosti (širine, radijuse krivina, podužne nagibe, slobodne visine i sl.) za usvojeno merodavno vozilo u zavisnosti od planirane šeme kretanja vozila. Za kretanje vozila planirati minimalnu širinu saobraćajne trake od 3.50 m;
- Kolske pristupe moguće je projektovati u nivou kolovoza. Na delu "lepeza" kolskog pristupa koje seku trotoar upustiti ivičnjake u širini trotoara kako bi kretanje pešaka u okviru trotoara ulica SAO6 (Luke Čelovića Trebinjca) i Karađorđeve, ostalo u kontinuitetu;
- Površine namenjene kretanju i manevrisanju vozila moraju biti od podloge prilagođene kretanju vozila i dimenzionisane prema očekivanom saobraćajnom opterećenju;
- Preporuka je da se površine namenjene kretanju vozila na trgu jasno odvoje (fizički ili vizuelno) od prostora za kretanje pešaka (npr. drugačijom bojom i materijalizacijom, stubićima, visokim ivičnjacima i sl.);
- Na pozicijama kolskog pristupa trgu planirati sistem za kontrolu pristupa i obavezno obezbediti predprostor tako da vozilo koje čeka pristup ne ometa protok saobraćaja na okolnoj uličnoj mreži. U delu u kome se vrši kontrola pristupa (ulaza/izlaza) površinu za kretanje vozila projektovati sa maksimalnim podužnim nagibom od 2.5%;
- Parkiranje za korisnike sadržaja kulture u okruženju trga planira se u okviru javnih garaža (planirane važećim planovima ili planovima u izradi):
 - ispod "Parka Bristol",
 - u Ulici Gavrila Principa,
 - ispod "Parka Gavrila Principa" ("Finansijski park"),
 - na uglu ulica Savske i Aleksandra Glišića,
 kao i u regulaciji okolnih saobraćajnica u pešačkoj izohroni ne većoj od 400m;
- Prostor trga definisati kao primarno pešačku površinu;

- Pri definisanju pešačkih komunikacija uzeti u obzir širi kontekst prostora i pravce ciljnih kretanju pešaka na predmetnom području;
- Pešačke tokove formirati po principu najkraćeg rastojanja (od objekata do trotoara obodnih saobraćajnica i stajališta javnog prevoza, veze slobodnih i pešačkih površina sa tokovima u okruženju);
- Ukoliko se, u okviru površina namenjenih za kretanje pešaka postavljaju rešetke, šahtovi ili poklopci treba da budu postavljeni tako da omoguće bezbedno kretanje pešaka, naročito osoba sa invaliditetom;
- U okviru konkursne lokacije planirati biciklističke staze i obezbediti kontinuitet u vođenju biciklističkog saobraćaja u odnosu na kontaktno područje - postojeće i planirane staze u regulaciji saobraćajnica Vudroa Vilsona (SAO 1), Kraljice Druge Obrenović (SAO 4) i Luke Čelovića Trebinjca (SAO 6). Biciklističke staze planirati sa minimalnom širinom od 2.5 m i voditi ih nezavisno od kolovoza (min. 0.75 m od spoljne ivice kolovoza). Sačuvati slobodan profil biciklističke staze u visini od 2.5 m duž cele površine biciklističke staze;
- U širini pešačkih/biciklističkih prelaza planirati utopljene ivičnjake ($h=0$ cm);
- U blizini objekta Istorijskog muzeja Srbije planirati postavljanje "P" profila za parkiranje bicikala;
- U okviru Savskog trga predvideti prostor za postavljanje stanice za iznajmljivanje javnih bicikala:
 - dve lokacije minimalnih dimenzija 5x4m sa slobodnom visinom od 2.75 m (prostor može biti ostvaren na jednoj ili dve lokacije u zavisnosti od prostornih mogućnosti),
 - prema Planu mesta za postavljanje stanica za iznajmljivanje bicikala na teritoriji grada Beograda ("Službeni list grada Beograda", br. 121/21) (u daljem tekstu: Plan stanica za bicikle) u obuhvatu Konkursa planirana je pozicija stanice za iznajmljivanje javnih bicikala na delu trga između Istorijskog muzeja Srbije i Arheološkog muzeja Srbije (lokacija br. 66). Izvod iz Plana stanica za bicikle je sastavni deo konkursne dokumentacije (Izvodi iz planskih dokumenata), s tim da nije obavezujuće preuzeti navedenu lokaciju prilikom definisanja konkursnog rešenja;
- Predmetnu lokaciju opslužuju sledeća autobuska i tramvajska stajališta javnog linijskog prevoza (u petominutnoj zoni pešačenja od predmetne lokacije):
 - "Savski trg (Savska)" u Savskoj ulici, u izdvojenoj tramvajskoj baštici,
 - planirano stajalište "Savski most" u Bulevaru Vudroa Vilsona,
 - "Ekonomski Fakultet" - autobuska i tramvajska stajališta u izdvojenoj tramvajskoj baštici,
 - "Savski trg" - autobuska i tramvajska stajališta u izdvojenoj tramvajskoj baštici u Nemanjinoj ulici u oba smera koja predstavljaju najbliža stajališta zoni planirane metro stanice "Savski trg" i planiranim sadržajima na konkursnoj lokaciji;
- Planirati pešačke tokove u kontinuitetu od planirane stanice metroa i planiranih sadržaja ka autobuskim stajalištima, pešačkim prelazima i tramvajskim stajalištima u Savskoj ulici;
- Omogućiti pešacima pristup stajalištu javnog prevoza u skladu sa "Pravilnikom o tehničkim standardima planiranja, projektovanja i izgradnje objekata, kojima se osigurava nesmetano kretanje i pristup osobama sa invaliditetom, deci i starim osobama ("Službeni glasnik RS", br. 22/15).

**KRITERIJUMI ZA
OCENU KONKURSNIH
RADOVA**

7.

Učesnici Konkursa treba da poštuju uslove iz programa i da na kreativan, promišljen način ponude svoja rešenja koja će odgovoriti na potrebe i ciljeve izrade.

Žiri će vrednovati konkursna rešenja na osnovu sledećih kriterijuma:

- **Prostorni koncept i arhitektonski izraz:** jasan prostorni koncept, prepoznatljiv u osnovnoj ideji, jedinstveno oblikovno rešenje otvorenog prostora trga, harmonično uklapanje u neposredno okruženje, afirmacija lokacije i ukupan doprinos estetskom i funkcionalnom definisanju prostora.
- **Funkcija i organizacija prostora otvorenog prostora trga:** kvalitet organizacije otvorenog prostora trga, distribucija sadržaja unutar trga, njihova međusobna povezanost, kao i logična povezanost sa kontaktnim prostorima. Funkcionalna rešenja treba da obezbede nesmetan pristup različitim grupama korisnika.
- **Originalnost i inovativnost:** primena jedinstvenih i kreativnih ideja koje treba da unaprede tradicionalni dizajn otvorenog prostora, primenom savremenih tehnologija i materijala.
- **Usaglašenost sa uslovima zaštite kulturnog nasleđa:** poštovanje i doprinos očuvanju zaštićenog objekta "Stare železničke stanice" i integracija mera zaštite u savremeni i inovativni dizajn trga.
- **Pejzažno oblikovanje:** ostvarivanje što većeg udela zelenih površina u direktnom kontaktu sa tlom, upotreba savremenih tehničkih rešenja u ozelenjavanju prostora, pravilan izbor sadnog materijala.
- **Estetski doprinos:** kreiranje vizuelno privlačnog i atraktivnog izgleda trga koji treba da doprinese stvaranju identitetu prostora, da bude originalan i umetnički nadahnut, oblikujući prepoznatljiv i prijatan ambijent.
- **Ekonomičnost rešenja u izvođenju i eksploataciji:** Planirana rešenja treba da su ekonomična i opravdana tokom eksploatacije kao i da pružaju mogućnost fazne realizacije.
- **Održivost rešenja u kontekstu ekološke i energetske efikasnosti:** Primena ekoloških materijala i metoda kojima se smanjuje negativni uticaj na životnu sredinu.

PRAVILA KONKURSA

8.

8.1. USLOVI ZA UČEŠĆE NA KONKURSU

Pravo učešća na Konkursu, u svojstvu autora konkursnog rada, u skladu sa čl. 28. Pravilnika o načinu i postupku za raspisivanje i sprovođenje urbanističko-arhitektonskog konkursa ("Službeni glasnik RS", br. 31/15), imaju fizička lica sa stečenom visokom stručnom spremom iz oblasti arhitekture ili pejzažne arhitekture, ili pravna lica koja imenuju lice sa navedenom stečenom visokom stručnom spremom, bez obzira na njihovu teritorijalnu pripadnost i njihove lične osobine.

Učesnici Konkursa imaju slobodu da u svoje timove uključe stručnjake iz drugih struka koji bi svojim stručnim stavovima i znanjima doprineli unapređenju konkursnih rešenja, kao i studente. Učesnik na Konkursu ne može biti lice koje je neposredno angažovano na pripremi i sprovođenju Konkursa, odnosno ukoliko je u srodstvu ili neposredno saraduje sa istim, kao ni lice koje je u upravi ili je zaposleno kod organa koji raspisuje Konkurs.

Svaki od učesnika Konkursa, bilo pojedinac ili grupa, ima pravo učestvovanja na ovom konkursu samo s jednim radom i u okviru samo jednog tima.

Obavezni uslovi za učešće na konkursu:

- Konkursni rad mora biti dostavljen na vreme i na način utvrđen raspisom Konkursa.
- Konkursni rad mora biti izrađen na način tehničko-oblikovne obrade i sadržati sve delove određene raspisom Konkursa

8.2. USLOVI ZA SPROVOĐENJE KONKURSA

Konkurs se raspisuje u skladu sa Pravilnikom o načinu i postupku za raspisivanje i sprovođenje urbanističko-arhitektonskog konkursa ("Službeni glasnik RS", br. 31/15).

Svaki učesnik Konkursa koji je preuzeo konkursnu dokumentaciju stiče pravo učešća na Konkursu.

Predajom rada svaki učesnik prihvata propozicije ovog Konkursa.

8.3. SADRŽAJ KONKURSNOG ELABORATA

Učesnici su obavezni da konkursni rad predaju u elektronskoj formi, a detaljna uputstva za imenovanje dokumenata i način označavanja konkursnih priloga, data su u nastavku teksta.

Svi fajlovi se predaju u .pdf formatu, a tekstualni prilozi sveske i u .doc formatu u cilju efikasnije publikacije.

Sadržaj konkursnog rada obuhvata:

- 1) Svesku sa tekstualnim obrazloženjem i umanjenim grafičkim priložima
- 2) Grafičke priloge 2D
- 3) Grafičke priloge 3D
- 4) 3D animaciju
- 5) Materijal za elektronsku izložbu

Konkursni rad i svi prilozi koji se podnose uz konkursni rad moraju biti na srpskom jeziku ili engleskom jeziku.

U okviru tekstualnog obrazloženja konkursnog rada (sveska) svaki učesnik je u obavezi da dostavi i kratko tekstualno obrazloženje rada do 500 karaktera na engleskom jeziku u cilju međunarodne publikacije svih konkursnih radova, odnosno na srpskom jeziku, ukoliko je konkursni rad na engleskom jeziku.

Svi učesnici su obavezni da u okviru konkursnog elaborata dostave sledeću dokumentaciju:

1) Sveska sa tekstualnim obrazloženjem i grafičkim priložima

Sveska se dostavlja u .pdf formatu, dimenzija 42x29.7 cm (A3, horizontalno orijentisanih stranica, sa ilustracijama u rezoluciji 150 PPI.

Sveska treba da sadrži:

- Opis i obrazloženje rešenja.
Obrazloženje treba da bude pregledno struktuirano, u skladu sa ciljevima konkursa i obavezama, smernicama i preporukama datim u konkursnom zadatku, sa sledećim stavkama:
 - Opis i obrazloženje osnovne ideje uređenja prostora trga sa detaljnim opisom koncepta rešenja;
 - Opis prostorno-programskog i funkcionalnog rešenja trga, uključujući opis zoniranja prostora, dijagram kretanja, odnos neporoznih (zastrih) i poroznih (ozelenjenih) površina;
 - Opis rasporeda sadržaja, funkcionalnih celina i ostvarenih međusobnih veza;
 - Opis saobraćajnog rešenja (pristup trgu i okolnim objektima, tokovi kretanja korisnika, itd.);
 - Opis tehničkih sistema i primenjenih materijala;
 - Okvirna specifikacija sadnog materijala;
- Sve grafičke priloge svedene na A3 format.

2) Grafički prilozi 2D i 3D

- Konkursno područje u kontekstu neposredog okruženja R=1:500 (konceptualni plan – situacioni prikaz osnovnih karakteristika planiranog uređenja, odnosa i veza sa okruženjem, kretanja, sagledavanja, sa regulacionim i nivelacionim elementima)
- Situacioni plan trga sa regulacionim i nivelacionim elementima 1:500
- Kompozicioni plan pejzažnog uređenja 1:500
- Arhitektonsko-urbanističko i pejzažno rešenje otvorenih javnih površina R=1:333 (osnova partera sa svim karakteristikama parternog uređenja)
- Karakteristični preseci/izgledi trga R=1:333
- Karakteristični detalji - detalj popločanja i detalji po izboru učesnika (staze, stepeništa, žardinjere, zeleni krov, zeleni zid, vodeni elementi, urbani mobilijar, detalj sadne jame sa horizontalnom zaštitom biljaka i dr.) u adekvatnoj razmeri
- 3D prikaze po izboru konkurenata i 1 obavezan prikaz iz pravca Ulice SAO 4 (Kraljice Drage Obrenović)

Grafički prilozi predaju se kao fajlovi u .pdf formatu dimenzija 100x70 cm (format B1), u rezoluciji 300 PPI.

3) 3D Animacija

- Animacija u trajanju do 1 minuta

4) Materijal za elektronsku izložbu

Materijal je potrebno dostaviti u .jpg formatu, ukupno 5 priloga, 2000px-širine - horizontalno orijentisanih u RGB sistemu, u rezoluciji 150 PPI. Na svakom prilogu treba napisati šifru rada. Ovi prilozi takođe moraju biti anonimni sa jedinstvenom šifrom, definisanom u poglavlju 8.4.

Svi gore navedeni elementi i prilozi konkursnog elaborata, tekstualni i grafički prilozi navedenog sadržaja, predstavljaju obavezne delove konkursnog rada. Radovi koji ne sadrže gore navedene i zahtevane elemente i priloge neće biti razmatrani.

- Ostali grafički prilozi – po izboru autora

8.4. NAČIN TEHNIČKO-OBLIKOVNE OBRADJE KONKURSNOG RADA

Svi grafički prilozi, svaki list u svesci i plakati moraju biti označeni sa jedinstvenom šifrom u gornjem desnom uglu svakog lista (Arial font, Bold, veličine 50pt za grafičke priloge, odnosno 24pt za svesku). Jedinstvena šifra se obavezno sastoji od dva slova i pet arapskih brojeva, koje bira autor. Listovi treba da budu označeni rednim brojevima u donjem desnom uglu. Font tekstova u svesci je Arial, veličine 11pt. Jezik konkursa je srpski (latinica) ili engleski.

Konkursni rad se predaje:

- u zapakovanom/komprimovanom folderu (elektronski .zip, ne veći od 100 MB), isključivo nazvanim izabranom šifrom od dva slova i pet arapskih brojeva (npr: AB12345). Ukoliko je sadržaj konkursnog rada veći od 100 MB, formirati i drugi zapakovan folder, koji je neophodno imenovati rednim brojem u nastavku izabrane šifre, i tada se zipovani folderi nazivaju, npr: AB12345_1 i AB12345_2.

Zapakovan/i ("zipovan") folder/i, ne veći od 100 MB, treba da sadrže/i:

- Svesku sa tekstualnim obrazloženjem i grafičkim priložima, dimenzija 42x29.7 cm (A3), (kako je definisano u prethodnom poglavlju) u .pdf formatu,
- Grafičke priloge (kako je definisano u prethodnom poglavlju) u .pdf formatu,
- Materijal za elektronsku izložbu (kako je definisano u prethodnom poglavlju) u .jpg formatu.

Poseban zapakovan ("zipovan") folder, ne veći od 100 MB, dostavlja se odvojeno sa oznakom izabrane šifre uz dodatak reči "animacija" (npr. "AB12345_animacija") i treba da sadrži:

- 3D animaciju u trajanju do 1 minuta

Učesnik konkursa predaje konkursni rad elektronski na link: <https://www.savskitrg-konkurs.rs>

Krajnji rok za predaju konkursnih radova je **06.08.2026. godine** do 23:59 časova (GMT +1), kao momenat kada je završena predaja dokumentacije na server (upload).

Konkursni rad koga raspisivač nije primio u roku određenom za podnošenje konkursnih radova, odnosno koji je primljen po isteku dana i sata do kojeg se konkursni radovi mogu podnositi, smatraće se neblagovremenim i neće biti razmatran. Svakom učesniku dozvoljava se predaja samo jednog konkursnog rada bez varijantnih rešenja. Po isteku roka za podnošenje konkursnih radova, učesnik konkursa ne može da povuče niti da menja svoj konkursni rad.

Tehničko oblikovna obrada konkursnog elaborata prema navedenom opisu i zahtevu i dimenziji je obavezni sadržaj konkursnog rada. Radovi koji ne sadrže gore navedene i zahtevane elemente i priloge neće biti razmatrani.

8.5. AUTORSKA KOVERTA - SADRŽAJ IZJAVE KONKURENATA

Uz elektronsku predaju konkursnog rada, učesnik je obavezan poštom poslati:

- zapečaćenu neprozirnu kovertu koja nosi naznaku "AUTOR" i koja je na poleđini označena izabranom šifrom rada od dva slova i pet arapskih brojeva, font Arial, Bold, 24pt.
- zapečaćenu neprozirnu kovertu koja nosi naznaku "KONTAKT" i koja je na poleđini označena izabranom šifrom rada od dva slova i pet arapskih brojeva, font Arial, Bold, 24pt.

Obe koverta se šalju na adresu: **Urbanistički zavod Beograda JUP (za konkurs), Bulevar despota Stefana 56, 11 000 Beograd, Republika Srbija**. Na koverti **ne sme pisati** ime autora, da se ne bi narušila anonimnost.

Koverta "AUTOR" treba da sadrži:

- 1) Tekstualni dokument u A4 formatu koji sadrži:
 - Korišćenu izabranu šifru od dva slova i pet arapskih brojeva;
 - Ime/imena autora sa potpisima;
 - Izjava o prihvatanju uslova konkursa sa pozivom na sajt na kome su objavljeni uslovi konkursa;
 - Ime i prezime lica ovlašćenog za zastupanje (može i ne mora biti jedan od autora). Ukoliko je autor dela pravno lice, u autorskoj koverti se navodi pun naziv pravnog lica sa imenom, prezimenom i potpisom zakonskog zastupnika;
 - Elektronsku adresu za dostavljanje odluke žirija;
 - Izjavu u kojoj se autor ili autorski tim izjašnjava o tome da li želi da se na javnoj izložbi rad izloži pod šifrom (anonimno) ili pod imenom autora;
 - Izjavu u kojoj se autor ili autorski tim izjašnjava o načinu raspodele nagrade u procentima, sa podacima i instrukcijama za uplatu za sva navedena lica. Podaci i instrukcije za isplatu nagrade za inostrane učesnike na Konkursu treba da sadrže: adresu autora - pravnog lica, pun naziv i adresu banke, IBAN i SWIFT. Inostrani učesnici treba da dostave i potvrdu o residentnosti (Tax residency certificate) validan na dan plaćanja naknade tj. tekuću godinu;
 - Kopija lične karte ili pasoša za fizička lica;
 - Potvrdu da su fizička lica socijalno osigurana po drugom osnovu (npr. iz radnog odnosa).
- 2) Odštampan jedan plakat za elektronsku izložbu sveden na dimenziju 29.7x21 cm (A4), horizontalno orijentisan (bilo koji od 5 plakata za elektronsku izložbu, sveden na A4)

Koverta "KONTAKT" treba da sadrži tekstualni dokument u A4 formatu koji sadrži adresu i kontakt telefon autora.

Krajnji rok za slanje koverta je **06.08.2026. godine** do 23:59 časova (GMT +1).

Osiguravanje anonimnosti prilikom slanja koverta "AUTOR" putem pošte, moguće je ostvariti:

- slanjem običnom poštom bez povratnice sa odgovarajućim brojem poštanskih markica (zavisno od zemlje pošiljaoca);
- otvaranjem poštanskog pretinca za prijem povratnice;
- slanjem putem usluge brze pošte (DHL, Fed Ex,...) sa napomenom za anonimno slanje (koverta "AUTOR" unutar koverta za slanje, na kojoj nema naznake šifre AUTORA).

8.6. KONKURSNI ROKOVI

- Početak konkursnog roka/ datum oglašavanja je **08.06.2026. godine**
- Konkursna dokumentacija preuzima se besplatno sa linka:
<https://www.savskitrg-konkurs.rs>
- Pitanja u vezi konkursa učesnici mogu postaviti do **27.07.2026. godine**
Pitanja i zahtevi za dodatnim informacijama ili pojašnjenjima dostavljaju se isključivo preko zvanične internet stranice:
<https://www.savskitrg-konkurs.rs>
Odgovori žirija na postavljena pitanja, isključivo samo na pitanja u vezi sa raspisom i programom konkursa, objaviće se na zvaničnoj internet stranici Konkursa **u roku od sedam dana.**
- Krajnji rok za predaju konkursnih radova je do 23:59 časova (GMT +1) **06.08.2026. godine**
- Objavljivanje rezultata konkursa je do 23:59 časova (GMT +1). **27.08.2026. godine**
Rezultati će biti objavljeni na internet strani:
<https://www.savskitrg-konkurs.rs>
- Nagrađeni i nenagrađeni radovi, u elektronskom formatu biće postavljeni na internet strani <https://www.savskitrg-konkurs.rs> u roku od 30 dana od dana objavljivanja rezultata Konkursa.
- Uz sve radove biće objavljeni osnovni podaci - šifra rada, nagrada, ime(na) autora ukoliko drugačije nije naznačeno u prijavi za Konkurs.

8.7. VRSTA I VISINA NAGRADA

Ukoliko do utvrđenog roka pristigne najmanje 6 radova i ukoliko isti zadovoljavaju propozicije konkursa dodeliće se sledeće nagrade u ukupnom iznosu neto nagradnog fonda od **70.000 EURA** prema sledećoj raspodeli:

- Prva nagrada..... **40.000 EURA**
- Druga nagrada..... **20.000 EURA**
- Treća nagrada..... **10.000 EURA**

Isplata domaćim dobitnicima u RSD je po srednjem kursu Narodne banke Srbije na dan isplate.

Sva pravna lica iz Srbije izdaju račun sa PDV sa datumom prometa kada su objavljeni rezultati konkursa.

Žiri će raspodelu nagrada izvršiti u svemu prema odredbama Pravilnika, sa mogućnošću i drugačije raspodele nagrada u okviru predviđenog nagradnog fonda.

Naručilac se obavezuje da će isplatu za izabrane i nagrađene konkursne radove izvršiti prema odluci žirija, a u skladu sa Konkursnom dokumentacijom - raspisom u roku od 45 dana od dana potvrđivanja Odluke žirija od strane Naručioca.

8.8. SASTAV ŽIRIJA I IZVESTIOCI

Predsednik žirija:

- Marko Stojčić, dipl.inž.arh., Glavni urbanista grada Beograda,

Članovi žirija:

- Natalija Belić, dipl.inž.arh., predstavnik Agencije za prostorno planiranje i urbanizam Republike Srbije,
- Stefan Obućina, dipl.inž.arh., predstavnik JKP "Beogradski metro i voz",
- Maja Joković Potkonjak, dipl.inž.arh., predstavnik Urbanističkog zavoda Beograda,
- Daliborka Stojaković, dipl.inž.pejz.arh., predstavnik Beograda na vodi d.o.o.

Zamenik predsednika žirija:

- Daliborka Stojaković, dipl.inž.pejz.arh., predstavnik Beograda na vodi d.o.o..

Izvestioci:

- Katarina Čavić Lakić, dipl.inž.pejz.arh.,
- Teodora Terzić, mast.inž.arh.

8.9. ZAVRŠNE ODREDBE

- Autor konkursnog rada je učesnik koji je izradio konkursni rad i time pod svojim imenom objavio autorsko delo činom predaje na Konkurs. Autorski tim čine potpisnici konkursnog rada, koautori, i time nosioci svih zajedničkih autorskih prava. Autorska prava učesnika definisana su u skladu sa zakonom kojim se uređuju autorska i druga srodna prava.
- Predajom konkursnog rada autor (autorski tim) ustupa prenos svih imovinskih prava autora Naručiocu ukoliko je predmetni rad nagrađen ili otkupljen. Autori nagrađenih i otkupljenih radova će naknadno Naručiocu dostaviti svoje radove u otvorenom AutoCAD DWG formatu. Rok za dostavu je 7 dana od dana objavljivanja rezultata konkursa, na isti način kao i predaja konkursnih radova.
- Nagrađeni i otkupljeni radovi mogu se koristiti u celini ili u delovima i kroz izradu tehničke dokumentacije biće prilagođeni situaciji na terenu, odnosno prostornim i tehničkim mogućnostima i ograničenjima.
- Naručilac nema obavezu angažovanja autora kao vršioca izrade planske i tehničke dokumentacije.
- Naručilac će tokom dalje razrade projekta konsultovati autore nagrađenih i/ili otkupljenih radova, čiji radovi su odabrani za dalju razradu, a autori će pružati konsultantske usluge u potrebnoj meri. Svaku eventualnu saradnju strane će regulisati posebnim ugovorom.
- Autor/i, učešćem na konkursu prihvataju da postupe u skladu sa zaključcima i preporukama Žirija konkursa koji će biti navedeni u Izveštaju Žirija konkursa u vezi dalje realizacije nagrađenog rada. Autor prihvata da u daljoj razradi postupi u skladu sa sugestijama žirija i eventualnim programskim i tehničkim promenama projektnog zadatka i prilagodi rešenje za potrebe daljih faza razrade.
- Dalja razrada projekta sprovodi se u skladu sa Zakonom o planiranju i izgradnji ("Službeni glasnik RS", br. 72/09, 81/09 - ispr., 64/10 – odluka US, 24/11, 121/12, 42/13 – odluka US, 50/13 – odluka US, 98/13 – odluka US, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 - dr. zakon, 9/20, 52/21, 62/23 i 91/25) i Pravilnikom o sadržini, načinu i postupku izrade i načinu vršenja kontrole tehničke dokumentacije prema klasi i nameni objekata ("Službeni glasnik RS", br. 73/19).
- Autori zadržavaju pravo na publikovanje svojih radova.
- Naručilac ima prava da koristi sve pristigle radove, da ih publikuje i promoviše rezultate konkursa.

**PRILOZI UZ PROGRAM,
PODLOGE I PRATEĆA
DOKUMENTACIJA**

9.

1) GRAFIČKE DIGITALNE PODLOGE

1. KTP_Katastarsko topografski plan
2. Katastarski plan podzemnih instalacija
3. Ortofoto snimak sa granicom konkursa
4. Prostorne uslovljenosti
5. Podloga za priloge R 1:500 i R 1:333

2) SMERNICE NADLEŽNIH INSTITUCIJA

1. JKP Beogradski metro i voz
2. Sekretarijat za javni prevoz
3. Sekretarijat za saobraćaj
4. Železnice Srbije
5. JKP Zelenilo Beograd
6. Zavod za zaštitu spomenika kulture

3) IZVODI IZ PLANSKIH DOKUMENATA

1. Izvod iz PPPPN BNV
2. Izvod iz PGR šinskih sistema
3. Izvod iz Plana za stanice bicikala

4) IZVODI IZ PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

0. Metro stanica
1. Istorijski muzej Srbije_zeleznicka stanica
2. Uredjenje prostora oko IMS
3. Savski trg
4. Arheoloski muzej Srbije_Stara posta
5. Osnovna skola
6. Trafostanica
7. Karadjordjeva ulica
8. Savska ulica
9. Ulica SAO 6

5) FOTO I VIDEO DOKUMENTACIJA

1. Fotografije
2. Video

U Beogradu, 2026.

Žiri u sastavu:

Predsednik žirija:

Marko Stojčić, dipl.inž.arh., Glavni urbanista grada Beograda

Članovi žirija:

Natalija Belić, dipl.inž.arh., predstavnik Agencije za prostorno planiranje i urbanizam Republike Srbije

Stefan Obućina, dipl.inž.arh., predstavnik JKP "Beogradski metro i voz"

Maja Joković Potkonjak, dipl.inž.arh., predstavnik Urbanističkog zavoda Beograda

Daliborka Stojaković, dipl.inž.pejz.arh., predstavnik Beograda na vodi d.o.o.

Zamenik predsednika žirija:

Daliborka Stojaković, dipl.inž.pejz.arh., predstavnik Beograda na vodi d.o.o.