



Vreme: 15.10.2026 13:13

Medij: biznis.rs

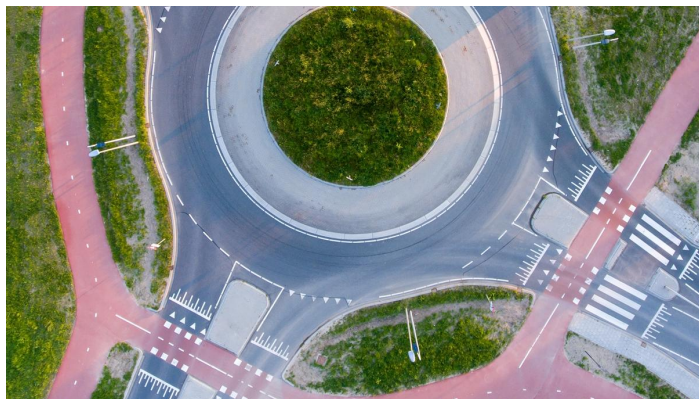
Link: <https://biznis.rs/vesti/srbija/kruzni-tok-na-svakom-koraku-beograd-dobija-13-novih-po-ceni-od-20->

Autori: Redakcija

Teme: bezbednost u saobraćaju i saobraćajna signalizacija

Naslov: Kružni tok na svakom koraku - Beograd dobija 13 novih po ceni od 20 miliona evra

7138



Grad Beograd raspisao je u oktobru dve velike javne nabavke za izgradnju desetak novih kružnih tokova, a vrednost radova prevazilazi iznos od 20 miliona evra. Početkom oktobra objavljeno je da će u okviru rekonstrukcije petlje Autokomanda biti izgrađena dva nova kružna toka, dok će na trasi saobraćajnice T6 od Vojvođanske...

Foto: Freepik.com / wirestock

Grad Beograd raspisao je u oktobru dve velike javne nabavke za izgradnju desetak novih kružnih tokova, a vrednost radova prevazilazi iznos od 20 miliona...

Grad Beograd raspisao je u oktobru dve velike javne nabavke za izgradnju desetak novih kružnih tokova, a vrednost radova prevazilazi iznos od 20 miliona evra.

Početkom oktobra objavljeno je da će u okviru rekonstrukcije petlje Autokomanda biti izgrađena dva nova kružna toka, dok će na trasi saobraćajnice T6 od Vojvođanske ulice do Pupinovog mosta biti izgrađeno još osam novih kružnih raskrsnica. Vrednost ovog posla iznosi skoro 1,5 milijardi dinara, odnosno nešto manje od 13 miliona evra.

Pre nekoliko dana gradska uprava raspisala je još jednu javnu nabavku za rekonstrukciju tri raskrsnice na Novom Beogradu, koje će dobiti nove kružne tokove po ceni od 7,5 miliona evra.

Računica pokazuje da će za 13 novih kružnih raskrsnica biti izdvojeno nešto više od 20 miliona evra, odnosno skoro 1,5 miliona u proseku po raskrsnici. Reč je o saobraćajnicama koje su već izgrađene i biće urađena njihova rekonstrukcija kako bi iz klasične bile preuređene u kružne, pa se postavlja pitanje da li su navedeni iznosi opravdani.

Govoreći o finansijskoj strani ovih projekata, master inženjer saobraćaja Igor Velić za Biznis.rs kaže da takva cifra deluje izuzetno visoko za saobraćajno-tehnička preuređenja ulica koje već u potpunosti postoje. Reč je o lokacijama koje već raspolažu kompletnom infrastrukturuom, saobraćajnom signalizacijom, asfaltnim zastorom i podzemnim instalacijama, pa se postavlja pitanje šta tačno na već izgrađenoj raskrsnici opravdava izdvajanje višemilionskih iznosa.

Velić naglašava da se za taj novac u saobraćajnom smislu verovatno moglo napraviti nešto potpuno novo što bi građanima donelo daleko veću korist, umesto što se javna sredstva troše na radove koji deluju kao skupi kozmetički zahvat i iluzija da se rešava nagomilani problem gužvi.

Foto: Pixabay / pdzjlstra0

U Beogradu se poslednjih nekoliko godina intenzivno vrše rekonstrukcije postojećih raskrsnica i zamenjuju kružnim tokovima kao bolje saobraćajno rešenje, pogotovo na Novom Beogradu. Tako se, recimo, na četiri kilometra dugoj trasi od opštine Novi Beograd preko Tošinog bunara do Bežanijske kose prolazi kroz tačno sedam kružnih raskrsnica.

Kada je reč o samoj prirodi kružnog toka kao saobraćajno-tehničkog rešenja, Velić objašnjava da on spada u najbezbedniji vid raskrsnice jer smanjuje broj konfliktnih tačaka i potencijalne posledice saobraćajnih nezgoda. Njegova osnovna funkcija jeste da sigurno i efikasno organizuje međusobno sukobljene saobraćajne tokove smanjenjem brzine, uz održavanje kontinuiranog kretanja vozila bez





Vreme: 15.10.2026 13:13

Medij: biznis.rs

Link: <https://biznis.rs/vesti/srbija/kruzni-tok-na-svakom-koraku-beograd-dobija-13-novih-po-ceni-od-20->

Autori: Redakcija

Teme: bezbednost u saobraćaju i saobraćajna signalizacija

Naslov: Kružni tok na svakom koraku - Beograd dobija 13 novih po ceni od 20 miliona evra

stalne potrebe za semaforima.

Međutim, Velić izričito upozorava da kružni tok nije nikakav dekorativni element ili arhitektonsko uljepšavanje prostora, niti puka zamena za semaforizovanu raskrnicu.

Da bi se donela odluka o izgradnji kružnog toka na nekoj lokaciji, struka nalaže obavezno sprovođenje niza prethodnih analiza, merenja i istraživanja. Neophodno je uraditi detaljno brojanje saobraćaja, utvrditi opterećenost mreže i kapacitet raskrsnice, kao i proceniti protok u vršnim časovima.

Takođe, izuzetno je važno precizno analizirati strukturu saobraćajnog toka, odnosno udeo putničkih i teretnih vozila, ali i prisustvo javnog gradskog prevoza poput zglobnih autobusa, trolejbusa i tramvaja, jer upravo ti parametri diktiraju potrebnu širinu saobraćajnih traka i radijuse krivina u samom kružnom toku.

Pored motornog saobraćaja, Velić podseća da se moraju detaljno analizirati pešačka i biciklistička kretanja kako bi se definisao način njihovog bezbednog vođenja kroz raskrnicu.

Foto: Freepik / evening_tao

"Kružni tok izjednačava po važnosti glavni i sporedni pravac i daje najbolje rezultate kada su prilazni tokovi ravnomerno opterećeni i kada postoji visok procenat levih skretanja. Ukoliko je jedan glavni pravac izrazito opterećeniji u odnosu na sporedne ulice, kružni tok gubi svoj kapacitet, a sporedni prilazi dobijaju znatno duža zadržavanja. U takvim situacijama klasična semaforisana raskrznica pruža znatno veći kapacitet i stabilniji protok", objašnjava Velić.

Kružni tokovi takođe nisu efikasno rešenje na mestima sa izraženo visokim pešačkim tokovima niti na potezima gde je neophodna koordinacija i uvezivanje više sukcesivnih raskrsnica duž nekog bulevara.

Osvrćući se na trenutnu situaciju u Beogradu, Velić izražava veliku sumnju da se zakonski propisi, pravilnici i stručni standardi uopšte poštuju, iako postoje savremeni kompjuterski simulatori i programi kroz koje se svako saobraćajno rešenje može pre izvođenja detaljno testirati kako bi se utvrdili gubici vremena i nivo usluge.

Prema njegovom uvidu, u Beogradu se odlukama pristupa parcijalno, bez izrade studija opravdanosti i bez sagledavanja šire saobraćajne slike grada, pri čemu se preskaču svi ključni koraci koji moraju prethoditi građevinskim radovima. Velić ukazuje na to da je struka isključena iz procesa donošenja odluka, te postavlja pitanje da li se uopšte konsultuje Saobraćajni fakultet i da li u gradskim sekretarijatima odlučuju školovani iiskusni inženjeri.

Kao plastičan primer promašenog rešenja u praksi, Velić izdvaja kružni tok posle Brankovog mosta kod Ušća na Novom Beogradu, gde se pokazalo da kružna raskrznica ne funkcioniše jer je pravac sa mosta bio daleko opterećeniji od sporednih ulica, pa su gradske vlasti bile prinuđene da naknadno vrate semafore sa dva svetla.

Podjednako problematična su i rešenja na Trgu Nikole Pašića i Terazijama, gde raskrsnice nisu projektovane jednostavno i čitljivo, a trake i radijusi ne pružaju dovoljno prostora za prolazak zglobnih autobusa koji su zakačeni za mrežu. Sagovornik naglašava da neadekvatno projektovan kružni tok gubi svoju primarnu ulogu i postaje nebezbedna zona zbunjivanja vozača, dok nepravilno postavljeni ivičnjaci direktno dovode do saobraćajnih nezgoda i povređivanja biciklista.

Velić ukazuje da nijedno saobraćajno i tehničko rešenje nije izlaz iz situacije u kojoj je srpska prestonica jer je osnovni uzrok saobraćajnog kolapsa u Beogradu investitorski urbanizam i neplanska gradnja.

"Kroz promenu spratnosti i nicanje višespratnica na mestima nekadašnjih privatnih kuća enormno se povećava broj automobila u lokalnim ulicama, što stvara nepodnošljiva zagušenja i čepove pri uključivanju u bulevare", kaže on.

Podseća da Beograd ima Plan održive urbane mobilnosti koji je pre nekoliko godina bio među najboljima u Evropi, ali da se iz njega praktično ništa ne primenjuje. Dokle god se na strateškom nivou ne preispita Generalni urbanistički plan i ne zaustavi divlja gradnja, nijedno parcijalno saobraćajno-tehničko rešenje neće doneti poboljšanje saobraćaja, već će situacija na ulicama postajati sve gora, smatra Velić.

