

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
ГРАЂЕВИНСКИ ФАКУЛТЕТ

Булевар краља Александра 73
11120 Београд, Република Србија
П. факс 35-42
Телефон: (011) 3218 606, 3370 102
Телефакс: (011) 3370 223
ПИБ: 100251144, Мат. бр. 07006454
Управа за трезор подрачун сопствених
прихода: 840-1437666-41
Е пошта: dekanat@grf.bg.ac.rs
www.grf.bg.ac.rs



UNIVERSITY OF BELGRADE
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

Bulevar kralja Aleksandra 73
11120 Belgrade, Republic of Serbia
P.O.B. 35-42
Phone+381 11 3218 606, +381 11 3370 102
Fax +381 11 3370 223
Tax Id. No: 100251144, Reg. No 07006454
Serbian National Treasury Account No:
840-1437666-41
Email: dekanat@grf.bg.ac.rs
www.grf.bg.ac.rs

Секретаријат за урбанизам
и грађевинске послове
Краљице Марије бр. 1
11120 Београд 35

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
-ГРАЂЕВИНСКИ ФАКУЛТЕТ
Бр. 355/4
13-10-2021
20 __ год.
БЕОГРАД
Булевар краља Александра 73

Предмет: Допуна на примедбе предате 24.09.2021., заводни број 355

Поштовани,

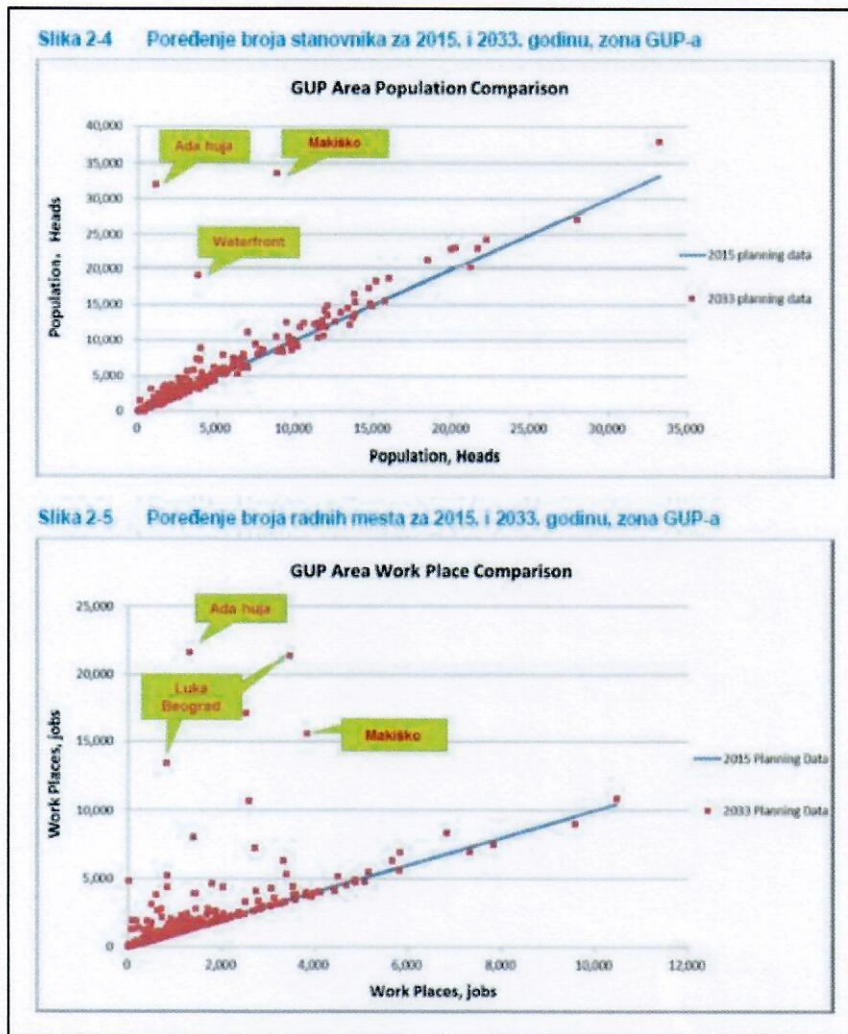
Након јавне седнице Комисије за планове града Београда, одржане 12.10.2021.г. у просторијама градске управе, прилажемо додатна образложења наших примедби предатих у оквиру јавног увида на Нацрт плана, дана 24.09.2021.г.

Додатно образложење примедби бр.4 и 5, наведених у закључку документа бр.355:

- На седници су наше примедбе одбачене као неосноване, с обзиром да се односе на улазне податке који су коришћени за нацрт Плана. Као улазни подаци идентификовани су Смартплан 2017 који је усвојила Скупштина града Београда у септембру 2017. г. и Генерални пројекат са претходном студијом оправданости метро линије 1 и 2, израђен од стране Egis-а током 2019.г. У наставку следе наше аргументоване примедбе на податке наведене у тим документима:

1. У документу *Коначан извештај о Београд Смартплану*, Report no 170524_WJ_PP_FINAL REPORT_D_SER (у даљем тексту СМАРТПЛАН 2017), доступном на сајту Урбанистичког завода града Београда, на стр.9, пасус 2.1.3, наведено је цитирамо „*Број становника и прогнозирани пораст на више локација широм града су подигнути како би одразили тежњу Града за развојем ових делова.*“ Као делови града наведени су Макишко поље, Ада Хуја, Лука Београд, Хиподром, Блок 18 и Блок 26. У документу *Генерални пројекат са претходном студијом оправданости метро линија 1 и 2, Финални извештај, Књига 1 Опште информације* (у даљем тексту ГЕНЕРАЛНИ ПРОЈЕКАТ), наведено је следеће : „ *Комисија за метро је током састанка Управног одбора од 12.јуна 2018. године потврдила списак главних урбанистичких пројеката који утичу на распоред становништва и радних места који морају бити узети у обзир за студију о метроу: Макишко поље, Подручје око Радничке улице, Београд на води, Лука Београд, Област Ада Хуја, Нови Београд Блок 18, Нови Београд Блок 26.* “

Из горе наведеног јасно произилази да је град Београд, давањем оваквих улазних података и обрађивачу Смартплана и пројектанту Генералног пројекта, који прогнозираним бројем нових становника од око 100.000 и бројем нових радних места од око 80.000, претежно у коридору предложене прве линије метроа (Слике 2.4 и 2.5 из СМАРТПЛАН 2017, стр. 11)



недвосмислено предефинисао пружање прве линије метроа и на тај начин је поставио као приоритетну у даљем разматрању.

С обзиром на методологију планирања саобраћајног инфраструктурног система какав је метро систем, чија прва линија МОРА решити постојеће саобраћајне проблеме у граду Београду, **никако се не можемо сложити са тим да потенцијална развојна траса као таква буде прва и приоритетна.** Прва линија метроа мора решити саобраћајне проблеме постојећих житеља града Београда, а не будућих и потенцијалних! Уз ово би додали и констатацију да нам је демографска слика, по званичним статистичким подацима, годинама уназад неповољна и да је структура становништва промењена у корист старије популације у доносу на млађу и радно активну, што се свакако мора узети у обзир приликом планирања потенцијалних будућих стамбених и комерцијалних локација на територији града.

2. СМАРТПЛАН 2017 на стр.30 , у тачки 3.3.11, каже: „Пројекат ДС1 Метро је фокус посебне студије изводљивости коју спроводи EGIS. Стога је пројекат испитан само на идејном нивоу како би се боље разумели однос и синергија са другим СМАРТПЛАН пројектима и могућа оправданост пројекта како би се подржала имплементација.“ ГЕНЕРАЛНИ ПРОЈЕКАТ у поглављу 3, тачка 3.1, на стр.27, каже: “ Генерална траса прве две линије метроа је дефинисана у Смартплану ажурираним 2017.године. “ Овим се само потврђује тачка 1, да ниједан ни други документ нису дефинисали трасе и њихов приоритет, већ је то урадио град Београд. Тако је у наставку наведеног пасуса у ГЕНЕРАЛНОМ ПРОЈЕКТУ наглашено на стр.27 да је Комисија за

метро првобитно назначила које станице су референтне и да је она изабрала пожељну трасу линије 1.

3. Даље, на стр.23 ГЕНЕРАЛНОГ ПРОЈЕКТА, наведено је да постоје инфраструктурни пројекти који су узети у обзир за ову студију и да је планирано да сви пројекти буду реализовани до 2027.г., што је циљна година метро линије 1, осим неких деоница УМП-а и СМТ-а које треба да буду завршене до 2033.г. У наставку следи табела свих инфраструктурних пројеката:

Tabela 1: Identifikacija infrastrukturnih projekata koje treba uzeti u obzir za studiju metroa

Projekat	Tip	Opis
BG Vož produžetak	Javni prevoz	Uvođenje novih linija BG Voza, linija 3 (Makiško polje – Karaburma) i linija 4 (aerodrom Nikola Tesla - Surčin).
Zatvaranje železničke stanice	Javni prevoz	Zatvaranje glavne železničke stanice u Beogradu u sklopu realizacije projekta Beograd na vodi. Nacionalni i regionalni železnički saobraćaj preusmerava se na stanicu Prokop, koja postaje glavna železnička stanica.
Objekti u sistemu „Parkiraj i prevezi se“	Javni prevoz	Izgradnja objekata za sistem „Parkiraj i prevezi se“ za vezu sa BG Vožom ili stanicama metroa. Lokacije objekata za sistem „Parkiraj i prevezi se“ koje će biti vezane sa metroom treba da potvrdi prethodna studija opravdanosti metroa.
Otvoravanje mosta na Adi za tramvajski saobraćaj	Javni prevoz	Uvođenje tramvaja na most na Adi preko Save, za vezu tramvajskog koridora u Radničkoj ulici na istočnoj obali reke sa tramvajskim koridorom na Novom Beogradu, na zapadnoj obali.
Novi terminal za međugradске autobuse u Bloku 42	Javni prevoz	Preseljenje sadašnjeg autobusnog terminala za međugradске autobuski saobraćaj iz Starog grada u Blok 42 na Novom Beogradu.
Novi autobuski i trolejbuski terminal u Dunavskoj ulici	Javni prevoz	Preseljenje sadašnjeg autobusnog i trolejbuskog terminala sa Studentskog trga u Dunavsku ulicu.
Unutrašnji magistralni prsten	Putna mreža	Izgradnja Unutrašnjeg magistralnog prstena, koji bi služio kao obilaznica za saobraćaj oko centra Beograda.
Spoljašnja magistralna tangenta	Putna mreža	Izgradnja magistralnog prstena kojim bi tekli saobraćajni tokovi izvan Beograda, što bi uključilo i izgradnju novog mosta preko reke Dunav.
Novi savski most i tunel	Putna mreža	Rekonstrukcija Starog savskog mosta i izgradnja 2 trake za metro, 4 trake za saobraćaj i staze za pešake / bicikliste. Na most bi se nadovezao tunel između reka Save i Dunava sa 4 trake.
Rekonstrukcija Šrankovog mosta	Putna mreža	Ojačanje mosta za saobraćaj u 6 traka, sa stazom za pešake / bicikliste.
Prokop	Putna mreža	Prilaz železničkoj stanici Prokop sa autoputa.
Ugrinovačka ulica	Rekonstrukcija ulice	Rekonstrukcija i proširenje Ugrinovačke ulice u Zemunu.
Makenzijeva ulica	Rekonstrukcija ulice	Rekonstrukcija i proširenje Makenzijeve ulice od Trga Slavija do Kataničeve ulice. Ulice Cara Nikolaja II i Žička su takođe planirane za rekonstrukciju, ali u narednoj fazi.
Bulevar Kralja Aleksandra	Rekonstrukcija ulice	Rekonstrukcija Bulevara kralja Aleksandra od Cvetkove pijace do Ustaničke ulice.

Strana 24 / 254

Од наведених пројеката у табели, реализовани су ови под тачком 2 и 4, док већина није ни започета. УМП се гради од 2008.године и још увек није готов, а реализација СМТ-а није ни започета.

Исти приоритет када су у питању инфраструктурни пројекти, констатује и СМАРТПЛАН 2017 у табели на стр.35, с тим да је наглашено да нови Савски мост, тунел Савска-Дунавска падина морају бити у потпуности готови 2021.г. Њихова реализација такође није ни започета.

С обзиром да наведени пројекти нису реализовани и да њихова реализација никако не може бити спроведена у временском периоду који је предвиђен у оба ова документа, неопходно је ажурирање улазних података у СМАРТПЛАН 2017 пре коначне одлуке о пружању траса и њиховом приоритету.

4. Чак и када се сви улазни подаци узму у обзир и када би се сви наведени пројекти завршили у предвиђеним роковима, СМАРТПЛАН 2017 на стр.38, табеле 4.3, 4.4 и 4.5, у прогнозираној години 2027. „види“ путнике само на линији МЕТРО 2, иако она тада није ни изграђена, већ би у метро систему у том тренутку требало да постоји само линија МЕТРО 1:

Tabela 4-3 Statistika ukrcavanja putnika na linije BGvoza i metroa, mreža javnog prevoza, jutarnji vršni čas

UKRCAVANJE (PUTNIKA)	METRO 1	METRO 2	UKUPNO METRO	BGVOZ1	BGVOZ2	BGVOZ3	BG VOZ 4 (VEZA SA AERODROMOM)	UKUPNO BG VOZ
2015				5,003				5,003
2021 Do Max				7,883	5,712		852	14,447
2027 Do Max				9,170	5,721	3,025	1,047	18,963
2027 Do Max Plus		14,186	14,186	9,537	5,681	2,288	1,008	18,514
2033 Do Max				10,961	5,769	3,593	1,553	21,876
2033 Do Max Plus	23,307	29,103	52,410	10,467	5,756	2,914	1,780	20,917

Tabele koje slede sumiraju putnik-kilometre i putnik-časove u jutarnjem vršnom času za BG voz i Metro sistem, za svaku prognoznu godinu.

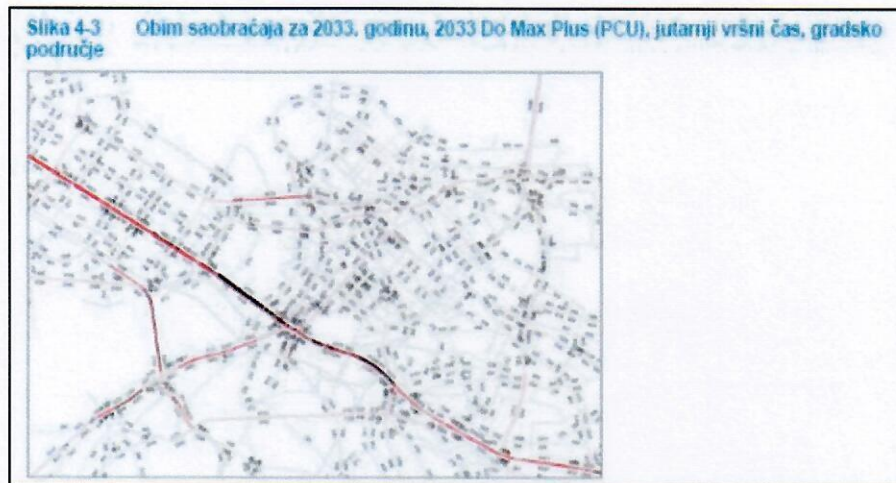
Tabela 4-4 Putnik-KM na linijama BGvoza i metroa, mreža javnog prevoza, jutarnji vršni čas

PUTNIK-KM	METRO 1	METRO 2	UKUPNO METRO	BGVOZ1	BGVOZ2	BGVOZ3	BG VOZ 4 (VEZA SA AERODROMOM)	UKUPNO BG VOZ
2015				46,750				46,750
2021 Do Max				71,763	37,322		9,226	118,330
2027 Do Max				79,023	36,137	24,272	11,294	150,727
2027 Do Max Plus		69,374	69,374	81,845	36,246	15,901	10,925	144,917
2033 Do Max				95,166	36,211	29,136	17,016	177,529
2033 Do Max Plus	140,207	146,686	286,893	84,179	36,235	21,582	17,784	159,780

Tabela 4-5 Putnik-časovi na linijama BGvoza i metroa, mreža javnog prevoza, jutarnji vršni čas

PUTNIK-ČASOVA	METRO 1	METRO 2	UKUPNO METRO	BGVOZ1	BGVOZ2	BGVOZ3	BG VOZ 4 (VEZA SA AERODROMOM)	UKUPNO BG VOZ
2015				85,123				85,123
2021 Do Max				136,479	68,219		16,258	220,957
2027 Do Max				150,054	65,988	43,067	19,913	279,022
2027 Do Max Plus		128,853	128,853	154,828	66,211	28,257	19,231	268,528
2033 Do Max				179,702	66,132	51,877	30,021	327,731
2033 Do Max Plus	262,979	275,513	538,492	158,658	66,155	38,287	31,082	294,183

Такође, у тачки 4.4.10, на стр.39, слика 4.3, јасно се оцртава потез који је најоптерећенији током 2033. године у јутарњем вршном часу, а то је потез стари део града – Нови Београд:



Чињеница да се, и поред узимања у обзир потенцијалних нових насеља и нових радних места, и при оптимистичком сценарију (усудићемо се да кажемо нереалном) да сви инфраструктурни пројекти буду готови у предвиђеним роковима, у јутарњем вршном часу 2033. године, као најоптерећенији потез издваја стари део града - Нови Београд, само додатно потврђује наше наводе да **линија која повезује ова два центра Београда мора бити прва.**

Такође, у документу ГЕНЕРАЛНИ ПРОЈЕКАТ, Књига 2. Студија потражње, поглавље 4.4 *Прогноза броја корисника за комплетну мрежу метроа* стр.33/68, у првом пасусу је наведено да се током јутарњег вршног часа 2033.г. на првој линији метроа очекује 36.800 корисника, а на предвиђеној другој линији 34.700 корисника. До ових података се дошло, као и у документу СМАРТПЛАН 2017, узевши у обзир прогнозирани број и нових становника и нових радних места (наведено у тачки 1. овог документа). Разлику од око 5% између ова два броја у корист линије 1, никако не може одредити која је траса са становишта корисника приоритетна, штавише, са овог становишта обе трасе су изједначене.

Горе наведено, аргументовано и јасно иде у прилог нашој констатацији да прва линија метроа мора решити проблеме постојећих становника града Београда, а да се било каква развојна траса мора оставити за наредне фазе развоја метро система.

5. У СМАРТПЛАН 2017, на стр.58, Закључци, пасус 6.2 Тренутни јаз у знању, тачка 6.2.2 таксативно је наведено да је први недостатак, којем се мора посветити пажња у будућности, непостојање дубинске студије о становању и потребама за становањем која би дала информације о куповини и насељавању нових стамбених јединица на тржишту.

С обзиром да се до тренутно предложених траса, дошло користећи улазне податке дефинисане у тачки 1. овог документа, и узимајући у обзир све претходно наведено, **ову студију је неопходно урадити пре доношења коначне одлуке о линијама метроа и њиховом приоритету у реализацији.**

Додатно образлажемо и примедбу бр.13, наведену у Закључку документа бр.355:

У *Елаборату за рани јавни увид, текстуални део, поглавље 4.2.1, на стр. 135 и 136*, обрађивач плана углавном наводи предности прве варијанте, од Кнез Михаилове дуж Булеvara Краља Александра. Наводи се повезаност ове метро линије са станицом БГ Воза „Вуков споменик“, док се за варијанту дуж Јужног булеvara наводи потреба градње станице БГ Воза „у зони Макензијеве улице што је по свим критеријумима веома сложен градитељски подухват“. Наводи се 10% више корисника метроа у коридору од Кнез Михаилове и дуж Булеvara Краља Александра, као

и чињеница да се у овом коридору налази 19 високошколских и 18 средњошколских установа (док се у коридору од Београда на води па дуж Јужног булеvara налазе 4 високошколске и 14 средњошколских установа).

Међутим, насупрот свему наведеном од стране самог обрађивача, у поглављу (закључку) „9. ПРЕДЛОГ ПЛАНског РЕШЕЊА“ / „9.1.2. Метро систем“, на потезу од Устаничке улице до обале реке Саве усваја се коридор Београд на води – Немањина – Славија – Макензијева – Јужни Булевар – Цветко – Врх Устаничке!?

Закључак вредновања је у потпуности контрадикторан са процесом вредновања ове две трасе. Можемо само да закључимо да коначну одлуку о пружању ове трасе није донео обрађивач предмета већ му је иста наметнута.

На самом крају, желимо да нагласимо да се овој фази, а то је фаза Генералног пројекта и дефинисања Плана, мора посветити пуна пажња како не би, приликом избора погрешног коридора и приоритета у реализацији, дошло до грешака које је у наредним фазама немогуће исправити. Овде, између осталог, мислимо на правилан избор концепта станица (преплети, рачве) који апсолутно предодређују даља проширења мреже метроа.

У нашим примедбама у оквиру Раног јавног увида само смо указали на неубичајене диспозиције тунела и дубоких метро станица али, имајући у виду да се још увек налазимо у фази Генералног пројекта, те примедбе нисмо даље елаборирали. Имајући у виду предложене типске попречне профиле тунелских цеви, њихов међусобни положај, диспозицију дубоких метро станица са распоредом перона и вертикалним транспортом путника, апсолутно закључујемо да се решавање ових позиција налази на самом почетку и да предстоји вишегодишњи рад на Идејним пројектима тунелских деоница и станичних објеката. Стога не видимо разлог за журбом и доношењем исхитрених одлука.

Грађевински факултет опет истиче да се не сме дозволити да, након вишедеценијског чекања и огромних улагања, град Београд добије метро систем којим се неће решити бројни саобраћајни проблеми и од кога ће грађани имати занемарљиву корист.

С' поштовањем,



Декаан Грађевинског факултета:

Проф. др Владан Кузмановић, дипл. грађ. инж.