

органае“, наведено је у саопштењу.

Како се додаје саопштење је издато, јер већини медија није било омогућено да присуствују недавној јавној седници Комисије за планове скупштине града Београда о Нацрту плана генералне регулације шинских система у Београду.

Декан Владан Кузмановић на седници је истакао да је намера Грађевинског факултета да укаже на бројне недостатке предложеног решења, са јединим циљем да грађани Београда и сви будући корисници метроа добију систем који ће имати смисла и решити што већи део нагомиланих саобраћајних проблема.

„Кључ проблема настао је још приликом дефинисања пројектног задатка, односно улазних података за Смартплан. Пројектни задатак је документ који саставља инвеститор – у овом случају тај посао је водио Град Београд – у коме се дефинише посао пројектаната и планера“, упозорио је Кузмановић.

Декан: Град Београд није надлежан за пројекте попут метроа

Према његовим речима улазним параметрима за израду Смартплана, градска управа зацртала је делове града које треба развијати: Макишко поље, Хиподром, Лука Београд, Ада Хуја, Блок 18 и Блок 26 – и тако „директно предефинисао коридор прве линије метроа“.

Додаје се да је приоритетну линију усвојила Комисија за метро, која је потврдила и листу главних урбанистичких пројеката које пројектанти, морају да узму у обзир приликом студије о метроу.

„Резултат је решење метро система у којем се као један од основних начела истиче одблокирање капиталне вредности земљишта у власништву града, односно зарада од новонастале вредности земљишта у будућности, док начела која се односе на постојеће саобраћајне проблеме нису ни поменута“, упозорио је Кузмановић, пренето је у саопштењу.

Декан Грађевинског факултета оценио је да би решење метроа било суштински другачије да је градска управа као улазне податке за Смартплан дефинисала критеријуме: смањење саобраћајних проблема, прелазак са индивидуалних путовања аутомобилима на метро или скраћење просечне дужине путовања.

Он је навео да је Нацрт плана генералне регулације шинских система у Београду урађен на основу Смартплана и Генералног пројекта, „без критичког преиспитивања ова два документа“.

„На крају, декан Кузмановић је истакао да Град Београд уопште и није надлежан за објекте попут метроа, односно да је прекршен члан 133. Закона о планирању и изградњи, по коме посао пројектовања и изградње метроа, већ од нивоа Генералног пројекта са претходном студијом оправданости, мора да води Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре“, навео је Грађевински факултет.

(Бета, Фонет)