

Новоутврђена траса будућег београдског метроа, сада и званично у планској документацији, у првим линијама ће заобићи многе битне делове Београда, што је потврдило раније сумње да се у планирању највећег инфраструктурног пројекта у граду па и Србији најмање мислило на потребе грађана, док су у првом плану интереси власти и страних инвеститора, сматрају саговорници Данаса.



План генералне регулације (ПГР) шинских система у Београду од прекјуче је отворен на увид јавности, а њиме су предвиђене три метро линије као и проширење трамвајске и мреже БГ воза.

Само једна од спорних ствари је то што ће прва линија на потезу Макиш – Миријево, која би према последњим најавама требало да почне да се гради ове године, уместо кроз Прокоп и Клинички центар, како су предвиђали сви ранији планови, пролазити кроз Београд на води.

Повезивање Главне железничке станице и највеће здравствене институције у земљи на трасу метроа остављено је за трећу линију, која у Плану до краја није ни дефинисана, док на њену изградњу грађани могу да чекају и деценијама.

– Очигледно је да ова власт наставља са мегаломанским пројектима, који су подређени страним инвеститорима а не потребама грађана. Избегнуте су све тачке које углавном повезују сви метрои у великим градовима у Европи, као што су пре свега центар града, железничка станица и аеродром, који ће бити остављени за ко зна када. У ПГР-у остаје као приоритетна линија Макиш-Миријево, где насељеност није велика, а све се то ради због Београда на води. Уместо да се размотрило, уколико ту линију већ форсирају, да је продуже до самог Обреновца. осим што је овај пројекат био неупоредиво јефтинији пре доласка СНС на власт, приоритет су били Звездара, Нови Београд и на крају аеродром. Важно је да грађани Београда коначно схвате да ова власт не размишља о здрављу, безбедности или добробити грађана. Време је да се та власт промени, па да се сви штетни пројекти ревидирају и поставе на праве основе, пре свега у корист Београђана, каже за Данас Драгослав Шумарац, некадашњи председник Инжењерске коморе Србије и професор Машинског факултета.

То што су, зарад неколико станица које су планиране у Београду на води и испред тржног центра Галерија, занемарене две главне тачке свих ранијих планова метроа од 70-их година 20. века, као највећу замерку виде и активисти Удружења По мери метро.

– Овај план трајно из метро мреже изоставља јужне делове града, попут насеља Видиковац, Церак, Лабудово и Петлово брдо, иако су та насеља и грађена са идејом да ће једног дана имати метро. Тиме је изостављено 70.000 људи, а истовремено се планирањем линије дуж Савске улице нерационално дуплира мрежа са трамвајском, што не би био случај да линија иде ка Петловом брду, преко Прокопа. Све то остављено је за линију три, коју можда нећемо доживети да видимо, али су и њом прескочени неки битни делови града, попут Вуковог споменика, објашњава за Данас активиста тог удружења Милош Вучковић.

Он напомиње и да велики проблем представља нетранспарентност целог поступка.

– Већ уобичајено, о овом плану неће бити никакве шире дискусије и расправе, а грађани ће моћи да одлучују само о изгледу вагона. Јавни увид у План траје 30 дана, омогућићемо грађанима да преко нас поднесу примедбе како би покушали да утичемо

колико је то могуће, пре него документ оде у Скупштину на усвајање. С друге стране, апсурдна је изјава градског архитекте да изградња почетне станице и депоа на Макишу може да почне и без усвајања овог плана, јер је тај део града већ плански уређен. Која је онда сврха овог ПГР-а и свих процедура, пита Вучковић.

Према последњим проценама, изградња само прве две линије метроа сада ће већ износити и до 4,6 милијарди евра, у шта није укључена ни трећа линија, али ни сва остала проширења мреже трамваја и БГ воза.

Вучковић додаје да ће половину посла финансирати Град Београд а половину Република.

– Поставља се питање шта добија неки становник Ниша или Новог сада што ће отплаћивати неки кредит за београдски метро, а притом, ако и допутује у Београд, не може са главне железничке станице да преседне на тај исти метро, наводи Вучковић.

Само процена коштања, а не и коначна цена коју ће имати тек део метро система, у плановима актуелне власти више је него дуплирана у односу на неке претходне пројекте, указује Странка слободе и правде.

Како из те странке оцењују, уз друге штетне и лоше осмишљене детаље плана, коначна цена пребациће чак шест милијарди евра.

– Пројекат метроа ове власти није посао века, како они то тврде, већ пљачка века. Подсећамо да је постојао план за метро који је Скупштина града усвојила једногласно 2011. Тај метро пројектовали су стручњаци, коштао је 2,2 милијарде евра и спајао људе и насељене делове града. Овај напредњачки метро који су пројектовали политичари, иде из нигде у нигде, спаја две ливаде, коштаће нас минимум шест милијарди евра и прети да угрози највеће водоизвориште, Макиш одакле се 80 одсто становништва Београда снабдева пијаћом водом, наводи председница Градског одбора те странке Мила Поповић. Како додаје, да се тај план реализовао, данас би се Београђани већ возили првом линијом.

– Надам се да овај пројекат неће стићи да спроведу јер замислите само, да неко ко није у стању да реконструише једну улицу више од две године почне да гради нешто испод земље и то на погрешном месту, закључује Поповић.

Уместо увида, кречене

Подсетимо, јавни увид у ПГР шинског система Београда почео је прекјуче, у просторијама Градске управе, али су заинтересовани грађани уместо планова, тамо затекли мајсторе који крече. Изградња метроа била је окосница напредњачке београдске кампање пред изборе 2018, а сада је поново актуелизована, након неколико одлагања и пробијања рока за почетак радова. Тада су дељене и карте за будући метро познатим личностима које су подржале СНС у кампањи, а према тадашњим најавама, градња прве линије требало је да почне прошле године.

Весић: Линије метроа у Београду дефинисао тим међународних стручњака и неће се менати

Заменик градоначелника Београда Горан Весић изјавио је данас да неће бити измена трасе прве две линије метроа у Београду.

Весић је за Н1 рекао да је линије метроа дефинисао тим међународних стручњака, и да ће изградња почети у новембру, док би прве две линије требало да буду у функцији до 2030. године.

Он је рекао да линије нису „цртали“ људи у Скупштини града, „већ их је дефинисао тим од више стотина међународних стручњака“, ослањајући се на истраживања, студије и моделе који су урађени од 2015. до данас.

Весић је одбацио примедбе дела јавности на будуће трасе.

„Када радите увек ће бити неко ко је незадовољан, али морам да вам кажем да примедбе не стоје“, рекао је он.

(Данас)