

О београдском метроу досад је израђено чак осам студија а девета је на помолу. И баш та, девета доноси кључну разлику. За последњих 40 година, мењао се број планираних линија, мењали су се начини на који би се метро градио, али не и трасе планираних првих линија које су, мање-више, повезвале исте делове Београда.

Све док власт СНС-а и Синише Малог као градоначелника није одлучила да оно што је требало да буде прва линија – од Земуна до Звездаре – сада буде друга по реду која се гради, док ће прва бити онаква каквом је ниједна студија досад није видела.



Та линија креће од Макишког поља, даље пролази поред Сајма - што је, кажу у граду, саобраћајно најоптерећенија тачка. Процене су да ће и следећа станица постати саобраћајно оптерећена али у будућности. За сада је Београд на води насеље које ће, по свему што знамо, бити градилиште и наредних деценија. Савском улицом, воз ће тунелом испод Економског факултета ићи до Трга Републике, одатле Француском улицом све до Луке Београд – где се планира изградња нове луке.

На Дунавској страни, метро линија пролазиће поред Аде Хује – још једне ливаде, па све до Вишњичког поља које од пре коју годину није само ливада, већ простор на коме се, између осталог, гради стамбено насеље Санвил.

Ћилас: Нова траса је бесмилица

„То значи да до 2020. неће почети никакви радови, јер за ову линију која се сад помиње од Макишког поља где ништа не постоји, не знам какво Макишко поље... до Вишњице, кроз Београд на води, поред Сајма...то је по мом мишљењу бесмилица, извините ако је та реч превише ружна или превише агресивна али то је стварно нонсенс тако размишљати и правити такве пројекте“, каже за Н1 бивши градоначелник Београда Драган Ћилас.

Иако прва линија метроа, у замисли градоначелника Сенише Малог, практично води од дела града на ком нема људи, до дела града који ће бити изграђен за тридесет година... тамо где бивши градоначелник види ливаде, садашњи види инвестиције.

Мали: Развој метроа доводи милијарде евра инвестиција

„То су пројекти који кроз развој метроа вам доводе милијарде евра нових инвестиција. Макишко поље - то су милиони квадрата новог пословног и стамбеног простора, такође и Ада хуја и Лука Београд, Бг на води сам по себи, и то је потпуно другачија стратегија развоја метроа. Када покушавате оне делове града који нису развијени да развијете, тиме дефинишете тренд раста развоја у тим областима, а с друге стране кроз накнаду за грађевинско земљиште, добијате новац који онда додатно инвестирате у инфраструктуру. То је једини системски, прави прагматични приступ решавању проблема на начин на који зарађујете новац од инвестиција које правите“, истиче Сениша Мали.

Ћилас: Метро правите где је град, а не да град ниче око метроа

На ове тврдње Ћилас одговара да су „приче за малу децу“.

„Та прича да ће да буде метро, па ће да се прода земљиште на Макишком пољу ... то је стварно прича за малу децу, то не иде тако. Ја бих волео да видим калкулацију градоначелника колико пара ће се узети на Макишком пољу, а колико на Ади Хуји,

немојте... Метро није пројекат који ви правите па онда око метроа ниче град, метро је пројекат где постоји град, постоје људи, њихове потребе да се превозе, па направите метро да се брже превезу“.

Мали: Стара траса није добра, ту већ иду аутобуси и трамваји

За време претходне власти Демократске странке, студију метроа радила је француска компанија Ежис. И они су замислили да прва линија метроа споји Земун са Звездаром, тако што би метро ишао испод Булевар краља Александра.

“Прва линија коју нам је оставио Драган Ђилас и претходна градска власт једноставно није била добра. Имали сте предлог да метро иде кроз Булевар краља Александра на Нови Београд, дакле, већ тим делом имате безброј трамвајских линија, аутобуских линија, веома развијен саобраћај. Шта би било, морали бисмо да укидамо трамваје кроз Булевар краља Александра, да смо тим путем ишли”, наводи Мали.

Ђилас: Каква је то логика? Најбоље да правимо метро тамо где нема људи? То је злочин према Београду

И на ове тврдње, бивши градоначелник има одговор.

„Ја се дивим људима како изговоре такву бесмислену реченицу. Па трамвај има станице на 200 м, а метро има станице које су у просеку 800 или 1000 м, зависи како их позиционирате.... Какве везе има што трамвај иде горе изнас? Па иду и аутобуси и аутомобили, не разумем! Какве сад то везе има, иде трамвај изнад, па онда и метро треба да иде изнад, шта? Па дај да га направимо онда од Угриноваца до Барајева, али окол, пошто тамо нема ничега... па чекај, па каква је то логика, ту постоје трамваји па неће бити метро? Не, најбоље да га правимо од Макишког поља где нема градског превоза, јер нема људи!“.

"Идеја укрштања две линије метро које Београд треба да направи у Београду на води је злочин према Београду. Да ви укрштате две линије тамо где ништа не постоји, а где ће

једног дана као нешто да се изгради, а то сте обећали у 4 године, а после 3 немате ниједан објекат, то је злочин. То је стварно злочин. Па погледајте по свету, људи, где се укрштају линије метроа. Укрштају се тамо где је највећа количина људи", каже Ћилас

"Демистификација" Макишког поља

Зашто је почетна станица метроа на Макишком пољу и ко на тој станици улази када тамо нико не живи? Градоначелник Синиша Мали није имао времена да на наша питања одговори. Да је био заузет током јула и августа потврђују и видео записи где се заиста види да је градоначелник готово свакодневно обилазио и по неколико градилишта у престоници, али ни на један од тх догађаја телевизија Н1 није била позвана.

Пред камере Н1, испред Управе града, зато је стао Горан Радуловић, заменик председника Комисије за Смарт план или, како у кабинету градоначелника кажу, онај који се у најновији план о метроу разуме више од Синише Малог. Сензационалистички је, каже, будуће метро станице које је власт предвидела, називати ливадима, јер ће се до 2027. за кад је планиран завршетак изградње прве линије метроа, много тога променити.

„Да покушам да демистификујем то Макишко поље. То је једна могућа прединвестиција у нешто што ће бити градска локација, нешто што је и за привредни и за пословно-стамбени капацитет и направити једну доста атрактивну локацију“, наглашава Радуловић.

И не само атрактивна, већ и за градњу јефтина локација. Јер, најпре, реч је о грађевинском земљишту које припада граду, на коме ће се градити површинске станице метро, знатно јефтиније од подземних, довољно је велики простор да на њему изгради депо за метро возове, али велики паркинг, тзв. „Парк анд риде“ односно „Паркирај и вози“.

На питање Н1 да ли Град рачуна да ће до 2027. године оно што су данас ливаде постати стамбена насеља одговара: “Извините што вас прекидам, немојте да наседате, немојте ливаде... То можете да причате о Макишком пољу али у старту сам вам дао шта ће тамо бити, ако не исечете. Тамо не копамо ТБМ, тамо чак не морамо ни царт анд цовер да радимо... можемо да останемо на површини, тамо је инвестиција драстично мања, не

бацамо паре, то је једна прединвестиција за будућност која лечи инвестициону могућност и која даје шансу да се то тамо развија, а град је планирао да се то тамо развија, али то није кључ! Ја вас просто молим да то схватите, то је један од пет разлога“.

(Н1)