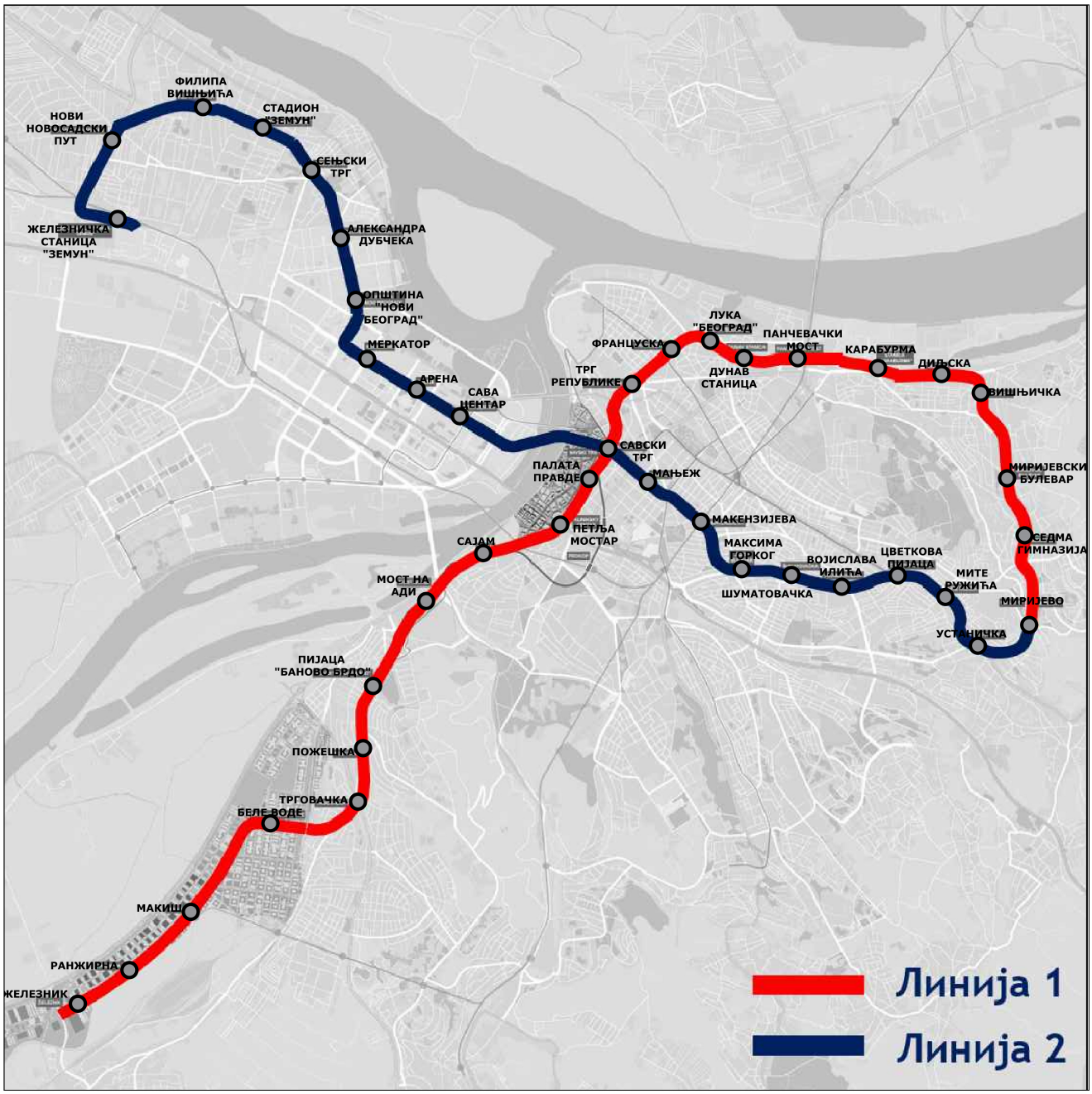
Грађевински факултет Универзитета у Београду (ГРФ) објавио је данас које је све примедбе уложио на Нацрт плана генералне регулације шинских система у Београду, а у тој примедби је истакао да се "оштро противи" предложеном решењу београдског метроа.



На том факултету су примедбом обухватили планерску основу, циљеве и методологију одлучивања, концепт метро мреже, положај траса и фазну градњу, а као главне проблеме истакли су тренутна решења траса линија метроа, као и планирани редослед изградње тих линија.

Факултет је истакао да, гледајући густину настањености, запослених и корисника јавног градског превоза (ЈГП), јасно се оцртава саобраћајна и урбанистичка кичма града, односно оно што би требало да буде траса прве линије београдског метроа: источни обод Земуна — Општина Нови Београд — центар града — Булевар краља Александра.

Не само саобраћајно, конструктивно, урбанистички и еколошки, већ и друштвено, једино исправно је решење у коме ће прва фаза метроа спојити центре старог и новог дела града. Овај став Факултета не може се променити

"Након вишедеценијског сагледавања саобраћајних проблема у граду, Факултет сматра да је не само саобраћајно, конструктивно, урбанистички и еколошки, већ и друштвено, једино исправно решење у коме ће прва фаза метроа спојити центре старог и новог дела града. Овај став Факултета не може се променити", наводи се у примедби.

Став ГРФ је да већ у првој фази увођења метроа "мора доћи до највећег могућег" преласка са индивидуалног транспорта на метро и оценили да ће, необухватањем најпрометнијих раскрсница у граду (код Скупштине Србије, на ободима Бранковог моста и Газеле), саобраћајни захтеви на тим местима наставити да расту.

"Очекујемо да ће до највећег и најбржег преласка са индивидуалног транспорта на метро доћи уколико се прво крене са градњом метро линије која ће спојити центар Новог Београда са центром старог дела града и кренути даље Булеваром краља Александра", наводи се у примедби факултета.

Додали су да би се на тај начин пропорционално смањило и загађење изазвано

саобраћајем и да би се то решило јасном трансформацијом Београда у метро град, односно град где би метро представљао основу саобраћајног система.

Истакли су и да тренутна прва линија метроа, дуга 20 до 23 километра, "веома слабо покрива град" и додали да ће покривеност бити слаба све до изградње треће линије метроа.

У примедби се наводи и да би у првој фази требало комплетирати "кључне и најскупље станице и чворишта", односно најизраженија тежишта пословних активности, најизраженија тежишта становања, центре образовања, центре здравства и железничке станице.

"У предметном пројекту, најзначајнијим делом траса прве линије повезује подручја намењена приватним инвеститорима са недовољно јасним плановима развоја: Београд на води, залеђе Луке Београд и Аду Хују. Са друге стране, траса не повезује ни главне градске центре, ни железничку станицу, ни Клинички центар, ни центре образовања, нити у ширем центру постиже реалну везу са Беовозом", стоји у примедби.

Оценили су и да премештање линије метроа из Булевара краља Александра у Јужни булевар, због подударања са трамвајским линијама, "није прихватљиво" и додали да су метро и површински систем ЈГП функционално зависни.

"Става смо да су станице БГ Воза 'Прокоп' и 'Вуков споменик', Клинички центар и коридор Булевара краља Александра морали бити укључени у мрежу метроа у најранијим фазама. Прва фаза развоја метроа, дужине око 13 километара, према документу 'Студија 1981.' повезује све ове тачке", наводи се у примедби.

Истакли су и да је покривеност центра старог дела града метро станицама "слаба чак и у завршним фазама развоја", као и да је и тај део обухваћен студијом из 1981. године, где су дефинисане станице Калемегдан, Трг републике, Теразије, Скупштина и Ташмајдан.

ГРФ је нагласио да тренутно предложене трасе метроа "нису у сагласности" са важећим Генералним урбанистичким планом града.

Факултет истиче да је од 2019. године у више наврата, кроз институције система, износио своје критичко мишљење према предложеном решењу београдског метроа.

"Грађевински факултет Универзитета у Београду је поносан на своје наставнике који су дали велики стручни и научни допринос развоју пројекта београдског метроа још од првих студија израђених средином прошлог века. Чврсто смо уверени да је граду Београду метро неопходан, као системско решење за преоптерећену саобраћајну инфраструктуру, која одавно није у могућности да прати планирани развој града", навели су из ГРФ.

Цела примедба на Нацрт плана генералне регулације шинских система у Београд са елементима детаљне разраде може се наћи на званичном сајту ГРФ .

(Бета)