

Izveštaj po uvidu u „Generalni projekat i Studiju opravdanosti beogradskog metroa“

Poštovane kolege,

Nakon uvida u celovitu dokumentaciju GENERALNOG PROJEKTA I STUDIJE OPRAVDANOSTI BEOGRADSKOG METROA, upućujemo Vam naše mišljenje o rešenjima predloženim u dotičnoj dokumentaciji.

U suštini, i posle uvida u ovaj novi dokument, naš stav po navedenom problemu nepromenjen je u odnosu na onaj iznet u IZVEŠTAJU PO UVIDU U PREZENTACIONI MATERIJAL „BEOGRADSKI METRO I VOZ“ koji smo Vam dostavili juna 2019.

Nova dokumentacija dostavljena nam je na CD-u, veoma je obimna i sa komplikovanom strukturom foldera. Iako smo učinili maksimalan napor da prodjemo kroz dokumentaciju, moguće je da neke od dokumenata nismo pregledali.

Naš stav je detaljnije iznet u gore pomenutom izveštaju iz juna meseca i onaj koga taj stav interesuje, pored ovog materijala, morao bi da pročita i taj, junski, materijal. Ovde bismo izneli samo dva citata iz tog materijala.

Citat 1. je generalna ocena (ne)pokrivenosti starog dela grada (pa i novog) metro linijama i, eventualno, neslaganje sa metodologijom izrade projekta, ukoliko se misli da dve predložene linije nisu i konačno rešenje mreže metroa:

„Ogromna teritorija grada južno od autoputa sa istočne strane Save neće osetiti nikakve, ili će osetiti male, efekte uvođenja metroa, a to se odnosi i na znatna područja severno od autoputa.

Možemo se nadati da linije 1. i 2. Novog projekta nisu ujedno i konačna metro mreža. Ako je zamisao da postoje još neke linije metroa i da će takva mreža zaista popraviti stanje saobraćaja u gradu i sam grad učiniti efikasnijim i podobnijim za život, tada smo čvrstog stava da te linije moraju biti rešene odmah. Takođe, sve stanice metroa na koje će se nadovezati fazna gradnja odmah moraju biti rešene kao eventualne račve ili prepleti (moguće i kao linearne stanice), uz mogućnost produženja metro linija bez uticaja na funkciju postojećih otvorenih deonica i staničnih koloseka.“

Citat 2. je naš zaključak iz juna meseca:

„Zaključili bismo da u ovoj fazi nikako ne bismo mogli da podržimo rešenja predložena prezentacionim materijalom Beogradskog metroa nama dostavljenim na uvid.

Prvi razlog je taj što smo ubeđeni da su, i pored ukupne investicije od 3 milijarde i tri stotine miliona evra, obe predložene linije metroa postavljene tako da veliki deo stanovništva izgrađenog područja grada ostavljaju trajno vezanim za površinske vidove transporta.

Drugi razlog je taj što, na osnovu nama poznatih saobraćajnih parametara, smatramo da prva linija metroa mora preći reku Savu i, otvoreno govoreći, izražavamo sumnju u parametre na osnovu kojih je doneta suprotna odluka.

Smatrajući sebe profesionalno i moralno obaveznim da priteknemo u pomoć u slučaju pojave usko stručnih građevinskih problema, ostajemo Vam na raspolaganju. Nažalost, sam predloženi koncept razvoja ne možemo podržati. „

I posle pregleda nove dokumentacije mi smo ubeđeni u ispravnost naših stavova iz juna meseca, a iznećemo i nekoliko novih.

Posebnu pažnju posvetili smo brojanjima saobraćaja, a iz njih se, između ostalog, jasno vidi značaj koridora Bulevara Kralja Aleksandra duž koga ne predviđate metro linniju. Raskrsnica kod Skupštine tokom 12 sati u toku dana obrađuje po 5.000 do 5.900 vozila, a raskrsnica kod Pravnog fakulteta u vršnim satima obrađuje preko 4.000 vozila.

Raskrsnica ulica Maksima Gorkog i Južnog Bulevara, duž koga se predviđa metro linija, obrađuje samo do 2.800 vozila u vršnim satima.

Raskrsnice koje su povezane Brankovim mostom, Mihaila-Pupina/Milentija-Popovića i Brankova/Pop-Lukina, obrađuju 6.000 i 5.000 vozila u vršnim satima, respektivno. Zajedno sa brojanjima na Gazeli i Starom mostu, ovim se pokazuje neophodnost gradnje metro linije preko Save u najranijoj fazi.

U isto vreme, brojanje na raskrsnici Bulevara Vojvode Mišića sa Ruskom ulicom, koje pokazuje 5.500 vozila u vršnim satima, ističe i Savski koridor (prema Vašem projektu) kao jedan od ključnih saobraćajnih koridora grada. Međutim, predvideti metro liniju samo ovim koridorom (pored Sajma), a ostaviti čitav kvadrant grada prema istoku, a južno od autoputa, bez ijedne metro linije ne bi trebalo da bude ni kratkoročno, a kamoli trajno rešenje. Na primer, novi razvoj naselja Vojvoda Stepa doveo je do toga da Raskrsnica Bulevar-Oslobođenja/Save-Maškovića 13 sati tokom dana obrađuje po 3.000 do 3.400 vozila.

Ovde se ne bismo smeli upuštati u projektovanje ali, imajući u vidu saobraćaj u koridoru Bulevara Vojvode Mišića, očigledno se aktuelizira varijanta u kojoj se metro linije M2 i M4 „Starog pojekta“, nakon dolaska sa severa, ispod Kliničkog centra i Stanice Prokop, račvaju - M2 skreće prema istoku, a M4 prema jugu.

Od konceptijskih neslaganja sa Vašim projektom, a u odnosu na junski izveštaj, istakli bismo još samo veoma slabu pokrivenost užeg centra grada metro stanicama (u odnosu na Stari projekat), kao i ostavljanje Kliničkog centra bez direktne veze sa metroom. Stari projekat predviđa već u prvim fazama stanice Kalemegdan, Trg Republike, Terazije, Skupština i Tašmajdan. Klinički centar samo zaposlenih ima 7.000, a tu je i oko milion bolesničkih dana godišnje sa posetama, pregledi itd.

Smatramo da je rano da, pre no što se reši generalna dispozicija mreže, silazimo u poprečne profile, koncepciju stanica itd. Ali, verovatno je da metro stanice predviđene u zoni Novog Železničkog mosta i Gazele nisu realne, a peroni većine (a možda i svih) stanica jesu prekratki. Koliko smo imali prilike da vidimo, tuneli su dvokolosečni i sa time se, za sada, ne slažemo. Čak su i duboke metro stanice formirane sa dva koloseka u sredini i peronima sa strane.

Na osnovu svega pregledanog, mi bismo ponovili isti zaključak kao i junu mesecu, a taj zaključak je dat u citatu 2.