

Република Србија
Градска управа града Београда
Секретаријат за урбанизам и
грађевинске послове
Сектор за урбанистичко планирање
Одељење за урбанистичко
планирање
IX-03 број 350.12-818/2021
21.10.2021. године



Краљице Марије 1/IX
Београд
тел: 715-72-23
e-mail: urbanizam@beograd.gov.rs

ГРАЂЕВИНСКИ ФАКУЛТЕТ БЕОГРАД

ПРИМЉЕНО:			
Орг. јед.	Број	Година	Вредност
02	404	28-10-2021	

ГРАЂЕВИНСКИ ФАКУЛТЕТ
УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ

Београд
Бул. краља Александра бр. 73

У току трајања јавног увида у **Нацрт плана генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система са Извештајем о стратешкој процени утицаја планираних намена на животну средину**, Секретаријату за урбанизам и грађевинске послове доставили сте примедбу у вези са предложеним решењем.

Након **јавног дела седнице одржане дана 12.10.2021. године (218. седница)**, Комисија за планове Скупштине града Београда, која је формирана у складу са Законом о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, бр. 72/09, 81/09, 64/10, 24/11, 121/12, 42/13, 50/13, 98/13, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19, 9/20 и 52/21), **на затвореним седницама**, одржаним 14.10.2021. године (**219. седница**) и 21.10.2021. године (**220. електронска седница**), разматрала је достављене примедбе, уз предлоге одговора обрађивача Плана, ЈУП „Урбанистички завод Београда“ и са тим у вези сачинила је **Извештај о јавном увиду од 21.10.2021. године**.

Поводом ваше примедбе у вези са **Нацртом плана генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система са Извештајем о стратешкој процени утицаја планираних намена на животну средину**, у прилогу овог дописа достављамо вам Извод из верификованог Извештаја о јавном увиду у наведени урбанистички план.

Коначна верзија **Нацрта предметног урбанистичког плана са Извештајем о јавном увиду** биће достављена Градском већу града Београда ради утврђивања предлога Плана, након чега ће бити упућена Скупштини града Београда на разматрање и доношење.

Предлог за измену и допуну Предлога предметног урбанистичког плана у смислу чл. 115. Пословника Скупштине града Београда („Службени лист града Београда“, бр. 15/09, 14/10 и 32/10) подноси се у форми амандмана. Амандман може поднети одборник, Градско веће, градоначелник, стално радно тело Скупштине, Скупштина градске општине и 500 бирача са пребивалиштем на територији града.

С поштовањем,

РУКОВОДИЛАЦ СЕКТОРА ЗА
УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ


Светлана Јовчица, дипл.инж.арх

Доставити:

- наслову
- архиви

Обрадила: Нада Вујошевић-Весовић, дипл.инж.арх
Начелник Одељења: Сања С. Оклобџија, дипл.инж.арх.

ИЗВОД из верификованог Извештаја о јавном увиду у Нацрт плана генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система са Извештајем о стратешкој процени утицаја планираних намена на животну средину:

62. Грађевински факултет Универзитета у Београду, Београд, Булевар краља Александра бр. 73 (предмет IX-03 број 350.12-818/2021 од 24.09.2021. г. и допуна од 13.10.2021. године)

ПРИМЕДБА:

Примедбе се базирају на ранијим дописима који су достављени ЈКП Београдски метро и воз и Секретаријату за урбанизам и грађевинске послове.

Примедбе су грубо подељене на 4 дела и односе се на:

1. Планерску основу, циљеве и методологију одлучивања
2. Концепт метро мреже
3. Положај траса
4. Фазну изградњу.

Такође, предлаже се обраћање Саобраћајном и Архитектонском факултету за мишљење јер је увођење шинских система у саобраћајни систем града, грађевински, саобраћајни и урбанистички проблем.

Примедбе које се односе на планерску основу, циљеве и методологију одлучивања односе се на неусаглашеност предложених траса метроа са трасама метроа из важећег ГУП-а из 2016. године и на Генерални пројекат са претходном студијом оправданости који је основ за планску разраду прве и друге метро линије, који по члану 131. Закона о планирању и изградњи подлеже ревизији и стручној контроли од стране ревизионе комисије коју образује министар надлежан за послове грађевинарства, јер исти мора бити оверен, односно прихваћен од стране поменуте комисије, а то како се наводи у примедби није случај.

На састанку који је одржан у Урбанистичком заводу, почетком јула месеца 2020. године представљена је чињеница да је симулацијом обухваћен само јавни градски транспорт (ЈГС), те се очекује да ће свеобухватна саобраћајна анализа изменити трасе метроа предвиђене по свим фазама развоја.

Такође, увођење метро система мора да значајно утиче на прелазак са индивидуалног транспорта на метро. Прегледом оптерећења кључних раскрсница у граду које су побројане у поднетој примедби (Народна скупштина, Правни факултет, Михаила Пупина- Милентија Поповића, Бранкова – Поп Лукина, Руска – Булевар Војводе Мишића, итд.) или деоница као што је мост Газела закључује се да ће се до најбржег и највећег преласка са индивидуалног транспорта на метро доћи ако се прво крене са градњом метроа на правцу центар Новог Београда – центар старог дела града и даље трасом Булевара Краља Александра. Изградњом те метро линије као прве постићи ће се највећи ефекти на простор и животну средину и Смарт планом из 2017. године, Београд је дефинисан као двоцентричан и циљ мора бити спајање та два центра, наводи се у примедби.

Даље, изградњом метроа град би морао да се трансформише у метро град, где метро представља основу саобраћајног система, кога нападају површински видови ЈГС, чиме опада удео путовања реализованих путничким аутомобилом. У примедби се упоређују подаци о интервалу слеђења аутобуса у Радничкој улици и Бранковом мосту и констатује да тежиште дневних активности представљају три централне градске општине (Врачар, Стари град и Савски венац) на страни старог дела града и Нови Београд и на основу тога закључује се да линија која ће спојити центар Новог Београда са центром старог дела града мора представљати прву фазу развоја метроа.

Инвестиција овог реда величине не сме правити компромис између народног и приватног интереса. Компромис са тим интересима резултоваће трајним поремећеном функцијом делова или чак целине метро система. У прилог овог става у примедби се наводи да се делом трасе прве линије повезују Београд на води, залеђе Луке Београд и Ада Хуја, а заобилазе се главни градски центри, железничка станица, Клинички центар, центри образовања нити се у ширем центру постиже реална веза са Беовозом. То је последично урађено трећом линијом метроа која је веома упитне логике пружања, која се огледа у близини преласка Реке Саве, слабо опслуженим центром града и паралелном вођењу траса на растојању од 500-600 метара. Предлаже се да се потез Ада Хује, Луке Београд и Београд на води са продужетком до Сајма, повежу по угледу на Лондонски Докландак лакоом железницом, са везом ка метроу у зони Економског факултета.



Напомиње се да је у Закључку Смарт плана 2017. истакнуто да је за Београд потребно израдити студију потреба у становању која треба да претходи дефинисању коначних варијанти траса метроа, а на састанцима раније одржаним потврђено је да поменута Студија не постоји. Закључује се да је потребно урадити дубинску студију становања и ажурирати саобраћајну студију пре коначне одлуке о пружању метро линија како стоји у Смарт плану 2017. који је усвојила Скупштина града Београда.

Коментаришући трасу на новобеоградској страни подносилац примедбе констатује да су уступци приватним инвеститорима видљиви у зони Airport City-ја јер трећа линија метроа прави девијацију да би се приближила Airport City-ју, а исправније би било да се траса води ближе новобеоградским блоковима који метро линију очекују више деценија. Катедра и део Факултета упућен у функционисање саобраћаја у граду већ више деценија своје ставове о трасама метроа држи непромењеним и преноси их са генерације на генерацију. Стога, Факултет, наводи се у примедби подносиоца, не жели да се нађе на страни која ће новобеограђанима поручити како ће и у другу половину 21. века можда морати трамвајем. Након вишедеценијских сагледавања проблема саобраћаја 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 и да се тај став Факултета не може променити.

Не прихвата се критеријум у одабиру траса по коме се због евентуалног дуплирања метроа са трамвајским линијама чак и неки најважнији сегменти метро мреже пребацују на коридоре секундарног значаја – секундарног и у саобраћајном и у урбанистичком смислу. Као пример овог става подносилац примедбе наводи померање метро линије из Булевара Краља Александра на трасу Јужног булевара само зато да се не би дуплирао са трамвајским линијама и додаје да трамвај који се протеже по најоптерћенијим коридорима у граду који нема метро захтева и највеће инвестиције. У примедби се још констатује да би се станица у Макензијевој улици морала градити под саобраћајем и да треба размотрити приближавање треће линије метроа улици Војводе Степе.

Констатује се такође да се депо за метро обавезно мора градити у Лаудоновом шанцу, прихватљива је опција и Бежанија, ако изградња у Лаудоновом шанцу није могућа, како би прва линија прешла Саву.

У примедбама које се односе на концепт констатује се да ће све до изградње треће метро линије покривеност града метро мрежом бити веома слаба. Прва линија дата према Студији техничко економске подобности брзог јавног градског саобраћаја у Београду, Дирекције за изградњу и реконструкцију Београда – Сектор за метро и подземне радове из 1975. године дужине 13 километара, много боље покрива град него предложена прва линија дужине 23 километра.

Покривеност центра града метро станицама је слаба, станица „Бетон хала“ за коју је примереније име „Пристаниште“ јер је везана са водним саобраћајем, који је сезонског карактера ситуационо је скрајнута и висински је у неповољном положају у односу на централну градску зону која у перспективи може бити и шира. За разлику од тога у Студији техничко економске подобности брзог јавног градског саобраћаја у Београду, Дирекције за

изградњу и реконструкцију Београда – Сектор за метро и подземне радове из 1975. године у самој централној градској зони дефинисане су станице Калемегдан, Трг Републике Теразије, Скупштина и Ташмајдан.

Трећа метро линија је покушај да се повежу неке обавезне тачке које су по мишљењу подносиоца примедбе морале бити повезане у ранијим фазама. Прва и трећа линија су у појединим деловима града на веома блиском растојању. Она уводи и нови мост преко Саве, с тим да се констатује да се са два нова моста преко Саве могла постићи много боља повезаност старог и новог дела града јер да су обавезне тачке повезане ранијим фазама нови мост би морао бити лоциран знатно јужније што би допринело бољој повезаности Новог Београда и јужних делова града на источној обали Саве (Баново брдо и јужнија насеља). То је случај са мостом који је дефинисан у зони уласка на Аду Циганлију према Студији техничко економске подобности брзог јавног градског саобраћаја у Београду, Дирекције за изградњу и реконструкцију Београда – Сектор за метро и подземне радове из 1975. године.

Подносиоци примедбе сматрају великом грешком напуштање везе са системом Беовоза у станици Вуков споменик као и пребацивање метро линије из Булеvara Краља Александра на трасу Јужног булеvara. Такође како је железничка станица у Прокопу припремљена за улазак метроа управно на колосеке из правца севера са могућим рачвањем ка југоистоку и југозападу те се свако друго решење сматра погрешним. Одлагање повезивања метроа са железничком станицом у Прокопу за завршну фазу у ситуацији када се гради брза пруга ка Новом саду и Будимпешти, дискутабилним радијусом хоризонталне геометрије са отвореним питањем конструктивног и архитектонског уклапања метро станице у фронт железничке станице у Прокопу, такође се доводи у питање уз констатацију да је планирано стајалиште Беовоза на мосту изнад Сајма и у конструктивном и у функционалном смислу упитно.

У примедбама се даље констатује да компромиса са приватним инвеститорима не треба да буде, чак и у сценарију успешног развоја Београда на води, Луке Београд и Аде Хује, јер ће напајање прве метро линије биће асиметрично и самим тим отежано. А треба имати у виду како се наводи и песимистички сценарио, до каквог је, на пример дошло по завршетку Марине Дубаи који је концидирао са финансијском кризом 2008. године.

У примедбама које се односе на положај траса, подносилац констатује да предложено решење београдског метроа одбацује и да све претходно изнето у поднетим примедбама елиминиса предложено решење. Међутим коментари који следе усмерени су у правцу да ће се пројекат вратити на почетак и да ће исти помоћи планерима и пројектантима да дођу до решења која ће задовољити потребе садашњих и будућих житеља града.


У наставку примедби, описују се разлике у броју корисника и броју образовних установа приликом поређења варијантних решења метро траса из Генералног пројекта и ГУП-а, и констатује да је повезаност Клиничког центра на метро мрежу императив, да повезивање Беовоза и метроа у зони Сајма представља озбиљну грађевинску интервенцију која треба да подржи вертикални трансфер путника од коте -20 до коте +20.

Предлаже се да се траса води Булеваром Јурија Гагарина и да се траса помери ближе ка улици Војводе Степе где су веће густине становања.

Примедбе на фазну градњу, везане су за констатацију да је потребно да град пре почетка реализације пројекта који треба да кошта готово 2 милијарде евра начини потребне кораке у трансформацији од аутомобилског ка метро граду, а мера успеха треба да буде број путника који са површинских видова транспорта пређу на метро, наводи се да прва фаза београдског метроа мора да пређе реку Саву и да ту нема дилеме. На основу података којима се располаже, али и на основу прогнозираних података за 2033, годину јасно се оцртава саобраћајна и урбанистичка кичма града на правцу Источни обод Земуна – Општина Нови Београд – центар града – Булевар Краља Александра.

У закључку достављеног материјала наводи се следеће:

1. Да су одлуке донете посматрајући превасходно симулацију система ЈГС, а не саобраћајног система у целини.

- 
2. Да државно руководство води политику у правцу значајног повећања БНП-а и да ће то за последицу имати повећање мобилности становништва па произилази да један од доминантних циљева мора бити превози путника са индивидуалног транспорта на метро што констатује се, није био циљ током одлучивања.
 3. Као последица не испуњења претходног циља изостаће позитивни ефекти увођења метроа на животну средину и простор.
 4. Приоритет је и по Смарт плану 2017. спајање старог дела града и Новог Београда.
 5. Прва фаза мора повезати актуелне центре образовања, здравства, становања, рада и железничке станице јер ће само такав систем оправдати своју градњу. Подносилац примедби изражава своје противљење државном финансирању приоритетног повезивања неких нових урбаних целина финансираних приватним капиталом које се можда неће ни реализовати у очекиваном обиму и наводи још једном потребу израде Студије становања за поједине територије подручја Града.
 6. Да је неприхватљив критеријум, који је примењен у одлучивању, да се метро линија не би смела да преклопи са трамвајском линијом.
 7. Одустајање од градње прве метро линије ка Новом Београду последица је непостојања локације за депо.
 8. Прва фаза метроа дата према Студији техничко економске подобности брзог јавног градског саобраћаја у Београду, Дирекције за изградњу и реконструкцију Београда – Сектор за метро и подземне радове из 1975. године дужине 13 километара, много боље покрива град него предложена прва линија дужине 23 километра.
 9. У првој фази метро мора да повеже станицу Прокоп, Вуков споменик, Клинички центар што у првој фази постиже и Студија Метро из 1981. године.
 10. Покривеност центра старог града треба предложити по угледу на Студију Метроа из 1981. године.
 11. За разлику од концепта са предложене три метро линије Студије Метроа из 1981. године далеко боље повезује стари део града са Новим Београдом.
 12. Одустајање од везе Беовоза и метроа у станици Вуков споменик, градња нове станице у Макензијевој под саобраћајем у железничком тунелу, као и закаслелу и погрешно орјентисану везу са станицом Прокоп сматра се великом грешком. Све то решава у првој фази Студија метроа из 1981. године.
 13. У документу су усвојени коридори који су инфериорни у односу на анализу самог пројектанта.
 14. Линија метроа која се промовише као прва то не треба да буде јер се по урбанистичким параметрима јасно оцртава саобраћајна и урбанистичка кичма града на правцу: Источни обод Земуна – Општина Нови Београд – Центар града (Трг Републике) – Булевар Краља Александра.

На крају, констатује се да примедбе Грађевинског факултета поднете током раног јавног увида нису усвојене јер су прва и друга линија метроа дефинисане Генералним пројектом који према сазнању подносиоца још увек није прихваћен и оверен од стране Ревизионе комисије, па овај изговор не стоји. Поред тога, наводи се у примедби, да та формално правна препрека стоји, а да одговорне градске и републичке власти не смеју дозволити да након вишедеценијског чекања и огромних улагања Град добије метро систем од кога ће грађани имати веома мало користи.

ДОПУНА ПРИМЕДБЕ:

Допуном примедбе је додатно образложено да су улазни подаци у Смарт план 2017 и Генерални пројекат са претходном студијом оправданости метро линије 1 и 2 погрешни, и то конкретно број становника за Макишко поље, Ада Хују, Луку Београд, Хиподром, Блок 18 и Блок 26. Наводи се да у Смарт плану пише како су линије дефинисане на идејном нивоу, а у Генералном пројекту да је траса прве две метро линије дефинисана на основу Смарт плана. Такође се наводи да је потребно ажурирање Смарт плана с обзиром да нису реализовани

пројекти који су предвиђени по динамици Смарт плана. Наводе се тачни подаци о очекиваном броју корисника у току вршног часа и у складу са тим прва линија мора решити проблеме постојећих становника, а да се развојна траса мора оставити за наредне фазе. Такође наводи се проблем јаза у знању који је дефинисан Смарт планом и у складу са тим потребно је изградити студију о становању и потребама становника пре доношења коначне одлуке о линијама метроа и њиховом приоритету. Примедбом се наглашава да анализа која је саставни део Елабората за рани јавни увид а бави се линијама метроа у ГУП-у и Генералном плану није у складу са закључком, односно да је закључак вредновања у потпуности контрадикторан са процесом вредновања траса.

ОДГОВОР: Примедбе нису основане.

Нису основане предметне примедбе јер се односе на улазне податке, претходне студије, анализе и пројектну документацију која је рађена у периоду од 2014 до 2021. године за потребе Плана генералне регулације шинских система, који је израђен према садржају из члана 26. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник Републике Србије", бр. 72/09, 81/09, 64/10 – Одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13 – Одлука УС, 50/13 – Одлука УС, 98/13 – Одлука УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19-др.закон, 9/20 и 52/21) и чланова 23. и 24. Правилника о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања ("Службени гласник Републике Србије", бр. 32/19). У складу са тим није основан ни део примедбе који се односи на ревизију Генералног пројекта што није предмет овог урбанистичког плана, већ је у надлежности других институција.

Као један од основа за формирање улазних података за предметни план, у Смарт плану из 2017. године вршено је моделовање саобраћајног система у целини.

Пре поменутог Смарт плана 2015. године урађено је Ажурирање транспортног модела Београда које је израдио Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, ЦЕП - Центар за планирање урбаног развоја и IPSOS Strategic marketing чији је наручилац био Секретаријат за саобраћај града Београда. Такође, током 2014. и 2015. године за потребе Секретаријата за саобраћај - Дирекције за јавни превоз, израђена је Студија "Транспортни захтеви и карактеристике токова путника" које је урадио ЦЕП - Центар за планирање урбаног развоја у оквиру које је извршено бројање путника у систему јавног транспорта, и развојни пројекат, "Мрежа линија јавног градског транспорта путника и дефинисање потребних капацитета у Београду ИТС-1", који је израдио Саобраћајни факултет Универзитета у Београду са циљем израде предлога нове мреже линија система јавног градског транспорта путника (ИТС-1), усаглашеног са реалним и егзактно утврђеним транспортним потребама и захтевима корисника система. У оквиру пројекта дате су варијанте развоја мреже јавног градског транспорта у граду. На основу дефинисаних циљева, принципа и критеријума за реинжењеринг и унапређење постојеће мреже линија, захтева из пројектног задатка Наручиоца, усаглашених ставова са менаџментом града на радним састанцима у току трајања студијско-развојног пројекта, транспортном политиком Града, на основу усвојеног методолошког поступка и реалних ограничења, предложен је концепт ВАРИЈАНТЕ 3 мреже линија система јавног градског транспорта путника у Београду (ИТС-1), која не искључује и реализацију новог независног шинског капацитетног система који ће одговарати потребама Београда у будућности и у даљој перспективи (дугорочни период).

Упоредо са реализацијом ширења мреже шинских система за потребе градског и приградског транспорта путника, овим Планом планира се реорганизација мреже линија конвенционалних видова система јавног транспорта, како би се на систем јавног транспорта привукао што је могуће већи број корисника пре свега оних који за транспорт користе индивидуална возила.

Почетком 2021.године за потребе Града Београда - Секретаријата за јавни превоз, израђена је Стратегија развоја јавног линијског превоза путника на територији града Београда за период

до 2033. године са пресеком 2027. године коју је израдио Саобраћајни факултет и РТС Consult, као студијско - развојни пројекат са циљем подизања нивоа квалитета транспортне услуге у систему јавног транспорта путника задржавању и повећању учешћа система јавног транспорта путника у оквиру градског транспортног система, како би систем јавног градског транспорта путника остао и даље најзначајнији сервис мобилности грађана Београда, савремено организован, рационалан, ефикасан и еколошки окренут производњи квалитетне транспортне услуге и прихватљив за све кључне актере у систему. Стратегија развоја јавног линијског превоза путника на територији града Београда за период до 2033. године са пресеком 2027. године прошла је процедуру јавног увида и усвојена је на седници Скупштине града Београда. 30.8.2021. године.

Такође, у Акционом плану за одрживу енергију и климу за град Београд ("Службени лист град Београд", бр. 44/2021) анализирани су метро линије дефинисане Смарт планом.

У текстуалном делу Плана наведене су полазне основе за израду Плана односно:

- За развој железнице - развојни планови у оквиру Београдског железничког чвора и система БГ воза, који је дат у Мастер плану развоја саобраћајне инфраструктуре Београда - Смарт плану из 2017. године усвојеног на седници Скупштине града Београда 26.9.2017. године.

- За развој метро система - Претходна студија оправданости са Генералним пројектом метро линија 1 и 2, као и на основу техничких решења из Идејног пројекта прве фазе прве линије, израђених од стране компаније ЕЖИС д.о.о, која су током израде Плана у форми идејних решења достављена обрађивачу Плана од стране ЈКП Београдски метро и воз. Планска решења Линије 3 у овом Плану, дата су на основу Концептуалног решења за Линију 3 метро система, израђеног од стране компаније ЕЖИС д.о.о, које је током израде Плана достављено Обрађивачу од стране ЈКП Београдски метро и воз.

- За развој трамваја - развојни планови Секретаријата за јавни превоз и ГСП Београд, формираних у сарадњи са Саобраћајним факултетом у Београду и достављених Обрађивачу плана. Стога нису основане примедбе везане за методологију, критеријуме за одабир положаја трасе и станица, фазност изградње и сл.

Такође није основана примедба везана за неусаглашеност са планским основом с обзиром на то да у важаћем ГУП-у 2021 из 2016. године у поглављу 2.3.2.1 „Саобраћајна инфраструктура“ у тачки „Јавни превоз путника“ стоји:

„Овим Планом дат је предлог траса развоја метро мреже у Београду на основу досадашњих сагледавања и израђене техничке документације. У наредном периоду, потребно је кроз израду студијске документације извршити анализу предложених траса узимајући у обзир све просторне промене, потребе и ограничавајуће факторе, након чега је потребно приступити изради планова са елементима детаљне планске разраде, којима ће бити дефинисани сви елементи регулације и нивелације, као и позиције станица на траси”.

Такође, урађен је Смарт план 2017. године, као студијски документ кроз који су преиспитане предложене трасе метро система у ГУП-у из 2016. године и Претходна студије оправданости са Генералним пројектом метро линија 1 и 2.

Добијени резултати из СМАРТ плана унети су у Измене и допуне регионалног просторног плана административног подручја града Београда ("Сл. лист Града Београда" 86/18) у оквиру кога су у Поглављу V "Имплементација" дефинисани по временским пресецима, до 2033. године, приоритетни пројекти везани за саобраћајни систем у граду. То поред приоритетних пројеката везаних за уличну мрежу у граду укључује и пројекте везане за шинске системе, а пре свега метро систем и БГ воз. Измене и допуне регионалног просторног плана административног подручја града Београда је план који је прошао целокупну процедуру која је Законом предвиђена током израде и усвајања просторних планова, и усвојен је на седници Скупштине града Београда.

Што се тиче трамвајских линија у ГУП-у из 2016. године, у поглављу 2.3.2.1 „Саобраћајна инфраструктура“ у тачки „Јавни превоз путника“ стоји:

„Активности на развоју трамвајског подсистема подразумевају одржавање и модернизацију постојећих траса. Међутим, потребно је у зависности од процене саобраћајних захтева и динамике реализације Београдског метроа, оставити могућност да се, у уличним коридорима који имају потребну регулациону ширину, развија овај подсистем. У наредном периоду до 2021. године активности везане за развој трамвајског подсистема треба усмерити, поред модернизације и ка дефинисању планско техничких решења нових коридора на подручју Новог Београда, Земуна и ширег подручја шумадијског дела Београда.” што је и урађено у Плану генералне регулације шинских система у Београду, а на основу предлога Секретаријата за јавни превоз и ГСП Београд, формираних у сарадњи са Саобраћајним факултетом у Београду и достављених Обрађивачу плана.

Није основана примедба везана за преклапање трамвајског и метро система с обзиром да се на више планираних коридора преклапају планиране метро линије, и планиране и постојеће трамвајске линије, јер је стратешко опредељење града Београда да се равномерно развијају сви видови шинских система у Београду и учествују у укупној расподели путовања у оквиру система јавног транспорта путника у граду.

Стратегијом развоја јавног транспорта путника у Београду планиран је развој сва три шинска система у оквиру транспортног система града, а не само метро система. То претпоставља што равномернији развој трамвајског, железничког и метро система са циљем повећање учешћа шинских система у укупном обиму превоза путника. Развој метро система у граду има двојаку улогу и то, прво, да повећањем учешћа у систему јавног транспорта путника и утиче на промену хијерархије међу видовима саобраћаја у укупно посматраном саобраћајном систему града тако што ће се један део путовања који се обавља путничким аутомобилом обављати метро системом и тиме утицати на побољшање саобраћајне слике града у целини и друго, да буде генератор развоја појединих градских простора и целина.

Анализа траса метро система из ГУП-а и Генералног пројекта дата је као поређење гравитационих зона метро линија без узимања у обзир чињенице да су делови тих територија покривени и другим видовима шинских система у граду, најпре трамвајским што се такође мора узети у обзир приликом опслуге постојећих и планираних садржаја јавног карактера, с обзиром да је стратешко опредељење Града Београда, равномеран развој свих шинских система у оквиру саобраћајног система града.

ОДГОВОР на допуну: Образложење је дато у одговору на основну примедбу.

