



## Pismo B. Jovina na temu saobraćajnog razvoja Beograda, Danas, sreda, 22. februar 2006.

Vaš list je 20. januara objavio tekst - "Zaštitnici vizure iz dedinjskih vila" potpisan sa - Služba za informisanje grada Beograda. Sve što se u tekstu odnosi na projekat metroa nije utemeljeno na činjenicama. S obzirom da sam od 1973. do 1982. godine bio rukovodilac Sektora za metro i lično odgovoran za Projekat "Metro Beograd", molim vas da objavite ovaj demanti:

Nije tačno da je "grupa ljudi pre 25 godina, sa značajnom političkom podrškom i naravno bez učešća javnosti, radila na projektu metroa" - Na sednici sva tri Veća Skupštine grada 23.03.1972. usvojen je Generalni plan Beograda sa Zaključcima o njegovom sprovođenju. Na osnovu zaključka Broj 8 - "Da se izradi Studija o razvoju javnog gradskog saobraćaja u Beogradu sa metroom kao glavnim sredstvom brzog i masovnog prevoza ljudi u gradu" - predsednik Skupštine Branko Pešić je 20.9.1972. potpisao Ugovor sa Zavodom za izgradnju grada o formiranju "Sektora za metro". Tokom 1973-1977. urađena je "Studija tehničko-ekonomske podobnosti brzog javnog gradskog saobraćaja u Beogradu" koja je 21.4.1977. odlukom sva tri Veća Skupštine grada postala sastavni deo Generalnog plana iz 1972. Tokom 1977-1982. multidisciplinarni ekspertski tim Sektora za metro i projektanti Bečkog i Minhenskog metroa uradili su inženjersko-arhitektonske i elektro-mašinske projekte Prve etape metro-sistema (14,5 km metro linija sa 18 Metro stanica), a Skupština grada raspisala je "Samodoprinos 1982." za unapređenje javnog gradskog saobraćaja. Tako je Beograd 1982 završio plansko-projektnu dokumentaciju za početak izgradnje evropskog Beograda sa Metro-sistemom.

Nije tačno "da ništa po njihovom projektu nije realizovano" - Za "Službu" je realizacija metro projekta - kopanje tunela (!?!). Stručna javnost Beograda zna da su - pešačka Knez Mihailova, Zmaj Jovina, Obilićev venac, deo Trga Republike - realizovane prema Projektu "Metro Beograd", da su novobeogradski blokovi 19 i 20, sa koeficijentom izgrađenosti 1:6 i lokacije - Kongresnog centra, Hotela Interkontinental, Hajata, Geneksovih apartmana, Delte, Jugopetrola - u uticajnoj zoni projektovane Metro stanice "Kongresni centar" - početak izgradnje evropskog Beograda sa metro-sistemom.

Nije tačno "da njihov projekat nije realizovan jer je bio skup i neprimeren finansijskim kapacitetima grada" - Evropski Beograd bi sigurno nastavio da se gradi da 4. novembra 1982. nije izvršen urbanistički prevrat, kada je predsednik Izvršnog odbora grada Radoje Stefanović, planove i projekte urađene prethodnih 16 godina (šest godina na Generalnom planu i deset na metro projektu) proglasio za - "sramotu Beograda" a Sektor za metro za "klasnog neprijatelja radničke Rakovice". Tada je urbanističku sudbinu milionskog Beograda poverio politički podobnim urbanistima, CEP-ovoj "Radionici za popravku grada" i "Stručnjacima za saobraćaj". ONI su lansirali mantru "samo je vođenje rata skuplje od izgradnje metroa", iako su znali da su, posle Drugog svetskog rata, u 44 grada Evrope, od kojih je većina bila ratom razorena, započeti i još uvek se grade metro-sistemi. (Beč je 1968. počeo izgradnju prve metro linije sa 100 miliona dolara u Fondu za metro). ONI su Samodoprinos građana, 200 miliona dolara, umesto za početak izgradnje Prve metro linije, potrošili u "Tramvaj za 21. vek". Prema tome - novca je 1982. bilo, ali nije bilo znanja/pameti.

Da bi sve bilo "po zakonu" ONI su 1985. napisali tzv. "Plan izmene i dopune". Planom je Beogradu nametnut Automobilsko-tramvajski model grada, dokazan u celom svetu, tokom prošlih 50 godina, kao najskuplji model milionskog grada. - ali i nešto mnogo pogubnije - "Investitorski urbanizam" osmišljen u CEP-ovoj "Radionici za popravku grada" - izrada "Detaljnih planova" prema "želji" investitora.

Posle petooktobarskih promena, kada je stručna javnost očekivala radikalni prekid sa fundamentalno pogrešnim urbanizmom 80-ih i 90-ih - "Vlada u senci" Ljubomira Anđelkovića je, daleko od javnosti u dubokoj ilegali/senci, donela odluku da se radi NOVI Generalni plan?! Taj zadatak je poveren istim onim Politički podobnim Urbanistima, koji su 1985. napisali "Plan izmene i dopune" i osmislili fatalni "Investitorski urbanizam", istim onim "Stručnjacima za saobraćaj" koji su nametnuli Beogradu retrogradni automobilsko-tramvajski model grada

Nije tačno "da je grupa ljudi od početka izrade GUP 2021 bila protiv svega što nije slično njihovom neizvedenom projektu" - Protiv je bila Akademija arhitekture Srbije (Mišljenje Akademije dostavljeno Skupštini grada 28. marta 2003) - zato što je novi GUP-BGD-2021 - nastavak automobilsko-tramvajskog Beograda iz 1982 - razlika je jedino u tome što je sada, umesto uskokolosečnog tramvaja iz 19. veka, predložen ulični tramvaj Normalnog Koloseka - tzv. "laki" Metro. Svi koji se ozbiljno bave urbanizmom znaju - da su jedino nezavisni šinski sistemi, posebno metro-sistem, alternativa stanovnicima milionskog grada da, umesto autom, deset puta jeftinije i tačno u minut dođu do svojih radnih mesta - da se izgradnjom metroa rešava pitanje ulaska u centralnu zonu grada i trajno rešava problem parkiranja u Centralnoj zoni. Zato Akademija nije bila samo protiv - već je tražila da se "GUP", kao društveno štetna retrogradna tvorevina - SUSPENDUJE - kao i svi "Detaljni planovi" koji su zasnovani na ovom, fundamentalno pogrešnom planu, a to su besmisleni "laki" metro, nepotrebni unutrašnji magistralni poluprsten, most "Ada Ciganlija", objekti na Terazijskoj terasi, hotel u Rajičevoj, galerija na Trgu Republike, garažomanija na Vračaru... Od pamtiveka se zna - bolje je sprečiti nego lečiti. Ali, za Beograd to nije dovoljno. Neophodno je pokrenuti pitanje lične odgovornosti svih onih koji su zaslužni što je Beograd najzaostajlija metropola Evrope na početku trećeg milenijuma.

Arhitekta Branislav Jovin Rukovodilac projekta "Metro-Beograd" 1973-1982.