



Vreme: 06.09.2026 15:56

Medij: insajder.net

Link: <https://insajder.net teme/od-modernih-ideja-do-novih-raskopavanja-kako-beograd-planira-saobraćaj->

Autori: Insajder

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva

Naslov: Od "modernih ideja" do novih raskopavanja: Kako Beograd planira saobraćaj (VIDEO)

9687

Beograd je grad u kojem se velike odluke koje se tiču saobraćajne infrastrukture često donose bez usklađivanja različitih **infrastrukturnih** projekata. Rekonstruišu se ulice i trгови, menjaju režimi saobraćaja, planira metro, dok se istovremeno tokom radova pojavljuju problemi koje su, kako tvrde stručnjaci, mogli da budu predviđeni i samim tim izbegnuti. Profesor Saobraćajnog fakulteta u Beogradu Vladimir Momčilović ocenjuje da Beogradu nedostaju ozbiljna istraživanja, ažurna planska i projektna dokumentacija i bolja koordinacija nadležnih službi, zbog čega se **infrastrukturni** projekti često realizuju bez dovoljno oslanjanja na strategije i dugoročne planove. Kao posebno problematične izdvaja promene prioriteta i rokova, rekonstrukcije koje se međusobno preklapaju, ali i izmene trasa budućeg metroa.

On navodi da Beograd ima usvojene strategije i planove, dok je, kada je reč o urbanističkom planiranju, krovni dokument Generalni urbanistički plan (GUP).

Kako kaže, ukoliko se metro zaista uvodi, ne bi trebalo realizovati projekte koji su u suprotnosti sa tim planom, niti započinjati radove koji bi kasnije mogli da ugroze ili otežaju njegovu realizaciju.

Momčilović podseća da se o početku izgradnje beogradskog metroa govori još od 2007. i 2008. godine. Kako navodi, francuske studije iz 2002. godine pokazivale su da bi, u slučaju da je izgradnja počela 2007, prva linija mogla da bude otvorena već 2017. godine.

"Evo, mi 2026. nismo ni započeli", rekao je Momčilović.

Prema njegovim rečima, još tada je postojalo jasno opredeljenje za trase prve, druge i treće linije metroa.

Problem, smatra Momčilović, nastaje kada dnevna politika menja prioritete, pa se odluke utvrđene strategijama ili Generalnim urbanističkim planom menjaju zato što neko proceni da ima "modernije ideje".

Momčilović ukazuje da pre realizacije strateških projekata najpre treba sprovesti odgovarajuća istraživanja, jer se na njih kasnije nadovezuju drugi radovi i projekti.

"U Beogradu nedostaju ozbiljna istraživanja u poslednjih više od 10 godina, već negde od 2014. nemamo ozbiljna istraživanja", pojašnjava. Govoreći o takozvanom "malom metrou", Momčilović kaže da taj projekat zapravo nema veze sa metroom. Prema njegovom objašnjenju, reč je o tunelu koji bi povezao Savsku i Dunavsku obalu i omogućio brže odvijanje tranzitnog saobraćaja između njih. Kao problem, međutim, navodi to što nije poznato koliko bi građana koristilo tu saobraćajnu vezu.

U tom kontekstu pomenuo je i Savski most, za koji navodi da je trebalo da bude deo tog saobraćajnog poteza, kojim bi se deo saobraćaja sa Novog Beograda i Zemuna usmeravao dalje ka Borči, odnosno drugoj obali Dunava. Momčilović je ukazao i na dugo najavljivanu rekonstrukciju Pančevačkog mosta, koja se, kako kaže, iznova odlaže jer se uvek pojavi nešto što je preče ili važnije.

Kao dodatni problem naveo je i promenu planiranih trasa metroa i njihovo usmeravanje ka područjima u kojima nema dovoljno stambenih zona, odnosno gde nema dovoljno potencijalnih korisnika.

Strategije mogu da se menjaju, ali uz ozbiljan pristup

Momčilović se pozvao i na Strategiju razvoja javnog linijskog prevoza putnika, navodeći da su njome bila predviđena određena opredeljenja, između ostalog uvođenje kapacitivnog sistema poput metroa i poboljšanje drugih sistema javnog prevoza.

"Ne možete raditi drugačije od strategije. Znači ako je nešto strategija, to se mora ispoštovati", rekao je.

Ukoliko se proceni da postojeći strateški dokument više nije odgovarajući, prema njegovim rečima, potrebno je doneti novi, umesto menjati postojeći parcijalnim odlukama. On navodi da se strateški dokumenti donose za period od deset ili 20 godina, ali da se okolnosti u međuvremenu mogu promeniti. Kao primer je naveo pandemiju kovida 19, koja je, prema njegovim rečima, značajno promenila način funkcionisanja sistema javnog prevoza.

"Ne možete dnevne stvari, odnosno dnevne odluke, da sprovodite bez toga da se one zasnivaju na nekom strateškom dokumentu. Može da se promeni politika, može da se promeni vlast, ko god da dođe. Sada je jedna struja, jedna politička partija, dođe sledeća. Kod nas čak dođe i ista politička partija i kaže: 'Sve ovo što je bilo pre ne valja ništa, a sada ćemo mi da krenemo nešto potpuno novo.' I svi polaze od toga da rade nešto potpuno moderno. Nemojte da radimo moderne stvari. Ne kažem da nije dobro raditi moderne stvari, ali ovo što mi moderno radimo danas, to je bilo moderno pre 25 godina", kaže Momčilović.

Nerealni rokovi Na pitanje da li vidi nešto pozitivno kada je reč o saobraćajnoj infrastrukturi u Beogradu, Momčilović je odgovorio da trenutno ne vidi takve primere.

"Pa ne vidim, moram da kažem, ne vidim nešto pozitivno trenutno", rekao je, a kao jedan od problema izdvojio je rokove za realizaciju **infrastrukturnih** projekata.





Vreme: 06.09.2026 15:56

Medij: insajder.net

Link: <https://insajder.net teme/od-modernih-ideja-do-novih-raskopavanja-kako-beograd-planira-saobracaj->

Autori: Insajder

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva

Naslov: Od "modernih ideja" do novih raskopavanja: Kako Beograd planira saobraćaj (VIDEO)

"Mi prvo nerealno procenjujemo rokove. Moram da kažem da političari vole te rokove koji su kraći od četiri godine, zato što su oni jako zahvalni za ta otvaranja i tako dalje. To je nešto što se njima sviđa. I bilo koji strateški projekat koji traje duže, on uvek biva nekako odgođen", kaže Momčilović.

Dodaje i da je poseban problem planska i projektna dokumentacija.

"Ogroman problem kod nas, to moram da pomenem i to stalno pominjem, jeste to što naša planska i projektna dokumentacija nisu ažurne. Vi danas ne znate, kada zakopate, šta ste presekli. To je ono što se nama dešava svakog dana. Neko dođe da izvodi radove, ima planove i projekte prema kojima bi određene stvari trebalo da budu postavljene, a onda zakopa i vidi da to zapravo nije tako kako piše u dokumentaciji", navodi.

Govoreći o odgovornosti, Momčilović je najpre rekao da ona postoji na strani izvođača radova, ali je istovremeno ukazao i na širi problem. Prema njegovim rečima, izvođač bi nakon završenih radova trebalo gradu da preda ažurnu dokumentaciju. Međutim, veći problem je, kako navodi, to što grad prethodno nije obezbedio dokumentaciju koja odgovara stvarnom stanju na terenu.

"Imamo problem sa projektovanjem, imamo problem sa lošim radovima, imamo problem sa nadzorom. Imamo problem sa dokumentacijom", rekao je.

Momčilović smatra da se nakon završetka radova mora izraditi projekat izvedenog stanja, posebno kada je reč o instalacijama. Kao primer naveo je Bulevar despota Stefana, gde se, prema njegovim rečima, tokom radova ispostavilo da instalacije nisu postavljene na mestima na kojima su bile prikazane u dokumentaciji.

Zbog toga, ističe, dokumentacija mora biti ažurirana pre početka velikih [infrastrukturnih](#) radova, kako bi se unapred znalo šta se nalazi na terenu i šta može da se očekuje tokom izvođenja radova. Kao posebno važan primer naveo je izgradnju metroa, ocenjujući da pre početka radova mora biti poznato stanje infrastrukture ispod površine.

Metro u Beogradu

Na pitanje da li će Beograd dobiti metro, Momčilović kaže da se nada da hoće, ističući da je takav sistem javnog prevoza gradu potreban.

Govoreći o održivoj urbanoj mobilnosti, navodi da je njen cilj da se grad ne oslanja dominantno na automobile. Čak i kada bi svi automobili bili električni, smatra, problem saobraćajnih gužvi ne bi bio rešen.

"Beograd je usvojio taj plan održive urbane mobilnosti. To je nešto, ali on ostaje mrtvo slovo na papiru ako ne počne zaista da se sprovodi. Kada pogledate šta je održiva urbana mobilnost, to je sve sem automobila. Svi svakog dana vidimo kako naš grad funkcioniše pod uticajem ogromnog broja automobila. I sada, čak i da svi automobili budu električni, gužve će i dalje da se nastave. Možemo da kažemo: ekologija, životna sredina, sve je to divno, ali čak i da svi automobili budu električni, saobraćajne gužve neće nestati", naveo je on.

Objašnjava da, iako se govori o tunelskim mašinama koje rade pod zemljom, stanice moraju da se grade sa površine, što podrazumeva kopanje ulica i rešavanje druge infrastrukture. Zbog toga smatra da radove treba međusobno uskladiti. Nedovoljna komunikacija sa građanima

Momčilović smatra da je jedan od problema i komunikacija sa građanima. Navodi da postoje službe zadužene za organizaciju javnog prevoza, ali da građani često ne dobijaju dovoljno informacija o izmenama i problemima u saobraćaju na vreme.

"Ono što je nama problem jeste nedovoljno dobra komunikacija prema građanima. Prvo, građani ne znaju koje su alternative i ne dobijaju informacije na vreme. Kada se uvode promene, morate dovoljno ranije da obavestite sve građane o tome šta se menja i koje su njihove zaista alternative - šta sada moraju da prilagode, gde će biti novo stajalište, da li uopšte imaju stajalište u blizini, da li se neka ulica trajno zatvara i da li više neće imati javni prevoz koji su do tada imali. Zaista ne smete da dovodite građane u neku vrstu neznanja", rekao je.

Na pitanje koliko se kontroliše uticaj rekonstrukcija na funkcionisanje grada, Momčilović kaže da bi to trebalo da bude deo planiranja. Prema njegovim rečima, pre zatvaranja ulice trebalo bi primeniti saobraćajni model kako bi se videlo kako će promena uticati na tokove saobraćaja.

"Mi treba da uradimo, da primenimo neki model, taj neki četvorostepeni model, da vidite kako će se to odraziti na tokove saobraćaja", rekao je.

Objašnjava da zatvaranje jedne ulice može da izazove gužve na drugim mestima, jer građani unapred traže alternativne pravce, dok na izbor trase utiču i navigacione aplikacije. Poseban problem vidi u koordinaciji komunalnih službi. Kako kaže, trebalo bi da se unapred zna koje će ulice biti rekonstruisane, a različite službe trebalo bi da svoje radove obave dok je ulica već otvorena. Ukazuje i na trošak





Vreme: 06.09.2026 15:56

Medij: insajder.net

Link: <https://insajder.net teme/od-modernih-ideja-do-novih-raskopavanja-kako-beograd-planira-saobraćaj->

Autori: Insajder

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva

Naslov: Od "modernih ideja" do novih raskopavanja: Kako Beograd planira saobraćaj (VIDEO)

ponovnog raskopavanja ulice, navodeći da ne bi trebalo da se ulica asfaltira, a da se nekoliko meseci kasnije ponovo otvara zbog radova druge službe.

