

Уколико буду поштовани најављени рокови за почетак радова изградње тунела "мали метро", у 2024. години Београђане и становнике бројних приградских насеља чека прави саобраћајни "пакао". Ако је судити према плану пројекта, из доступне документације се види да ће део једне од најпрометних улица у престоници, Булевар деспота Стефана, бити раскопан и затворен за саобраћај. У том делу је предвиђен излаз из будућег новог тунела који би требало да споји овај део града са Београдом на води.



Један од милионски вредних пројеката који је најављен за наредну годину, и има везе са Београдом на води је пројекат изградње такозваног "малог метроа". У питању је тунел који ће спајати Економски факултет, који се налази у непосредној близини Београда на води, са Булеваром деспота Стефана, која је, поред Кнеза Милоша, друга најпрометнија

улица у граду.Ипак, пројекат “мали метро” долази руку под руку са многим проблемима, а један од њих је и потпуни колапс који ће настати на Булевару деспота Стефана.Ова улица, у којој ће бити излаз из тунела, копаће се у дужини 400, а у дубини више од 10 метара.Излаз ће се простирати од Стојана Новаковића до Стеријине. То је део који се налази код зграде Полицијске управе МУП.

У пракси, то значи да ће једна од најпрометнијих београдских улица бити у потпуности раскопана, затворена за саобраћај. Дакле, у проблему неће бити само они грађани који живе у овом делу града, већ сви они који једноставно морају да прођу овим делом града.За тих неколико месеци, људи из Борче, Овче, Крњаче, Котежа, Карабурме, Миријева или Вишњице биће жестоко малтретирани како да прођу тај део града.

### **Колапс се могао избећи**

А ипак, ово је могло да се избегне. Према информацијама извора “Нове”, иначе добро упућеном у градњу тунела, на око 300 метара од планираног излаза из тунела постоји зона напуштене пруге и огромне слободне површине, где би могле да се направе саобраћајнице повезане са Булеваром, без малтретирања грађана новим радовима у центру града."Тунел би могао од Улице деспота Стефана да буде продужен за неких 300 метара и да изађе на зону напуштене пруге и огромне слободне површине где би могле да се направе саобраћајнице повезане са Деспота Стефана преко Вензелосове улице, директно са Панчевачким мостом, са Дунавском улицом", објашњава наш извор.Када би се тунел продужио за тих 300 метара, избегло би се, поред саобраћајног колапса, и планирано рушење 21 објекта, укупне површине 4.671 квадратног метра, јер је пројектом предвиђено проширење Цвијићеве и Дунавске улице. То је услов за градњу.

### **Шта ће бити са (тек постављеним) кабловима?**

У фебруару ове године започети су радови у Булевару деспота Стефана на замени 110-киловолтног кабла између Трафостанице Београд 1 у Улици Хусинских рудара и Трафостанице Београд 6 у Хиландарској улици. Поједине улице су затваране, поједине трасе градског превоза су мењане.Радови су се изводили у улици чији ће део, због градње “малог метроа”, морати да буде раскопан.Стога се с разлогом поставља питање да ли су из Електродистрибуције “џаба крчили” или, у овом случају “џаба постављали каблове”, односно да ли ће 400 метара каблова морати да буде уништено, па поново постављано.Из Електропривреде Србије упутили су нас да информације о томе колико

су коштали радови, али и колико ће коштати радови који ће морати да се обаве након што се излаз из тунела изгради, затражимо од Електродистрибуције. У Електродистрибуцији, с друге стране, кажу да то није у њиховој надлежности.

### “Мали тунел” за 150 милиона

У мају 2017. године донета је одлука о будућој траси тунела – улаз и излаз тунелских цеви налазиће се у Улици Гаврила Принципа у зони Каменичке и у Булевару деспота Стефана код Полицијске управе Београда. Како је тада објављено, метро ће бити дуг 1.993 метра, а његова највећа дубвина биће испод Теразија и износиће око 38 метара. Ширина саобраћајница у тунелу ће износити 9,56 метара са саобраћајним тракама широким по 3,5 метра, али и пешачким делом са ширином од 0,93 метра. Такође, према тадашњем плану, предвиђена су и два евакуациона излаза за возила. Ову варијанту идејног решења понудила је тада пројектантска кућа “Цес Цови”. Према тадашњим проценама, градња би требало да траје 30 месеци, односно две и по године. Све је озваничено када је недавно Шапић потписао Меморандум о разумевању за пројекат градње тунелске везе од Карађорђевог улице до Дунавске падине, са приступним саобраћајницама, парковским површинама и инфраструктура. Поред градоначелника, на Меморандуму се налазе потписи министра финансије Синише Малог, в.д. директора Дирекција за грађевинско земљиште и изградњу Београда Милана Вранића, представника компаније “Power Цхина Интернационал Гроуп Лимитед” Јанг Бо и амбасадорке Кине у Срији Чен Бо.

“За сада се барата неком цифром од 150 милиона евра. Марко (градски урбаниста Стојичић) исправи ме...”, рекао је Шапић. И то је то што Београђани знају о цени, коју ће, наравно, они платити.



## У теорији добра идеја, али у пракси...

Директор Центра за локалну самоуправу и некадашњи градски одборник Никола Јовановић каже за "Нову" је Београду преко потребна магистрална саобраћајница у правцу север-југ, пошто тренутно постоји само улица Кнеза Милоша у том правцу, тако да би тунел од Савске до Дунавске падине решио проблем и не треба га критиковати као идеју.

"Оно што је нејасно, то је који су саобраћајни приоритети у граду и да ли изградња овог 'малог метроа' (Нови кинески мост + тунел) значи одустајање или стављање у други план правог метроа? Такође није јасно зашто још увек нема пројекта за грађевинску дозволу, да можемо да се упознамо са свим детаљима", каже Јовановић.

Саговорник "Нове" истиче да струка никада није била против тунела, али су постојали предлози да се из њега излази на више места, као и да финални излаз буде ближи градском језгру. "Имам утисак да се све одиграва споро, без консултација са струком и без уплива јавности, што се све у развијенијим државама подразумева", закључује Јовановић.

(Нова.рс)