



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Сектор за просторно планирање и урбанизам

Број: 350-01-01504/2023-11

Датум: 25.9.2023. године

Краља Милутина 10а, Београд

На основу члана 63. и 63а Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 - исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/13 - УС, 98/13 - УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 - др. закон 9/20, 52/21 и 62/23, у даљем тексту: Закон), Комисија за стручну контролу урбанистичког пројекта, доноси:

ИЗВЕШТАЈ

О ОБАВЉЕНОЈ СТРУЧНОЈ КОНТРОЛИ УРБАНИСТИЧКОГ ПРОЈЕКТА ЗА ИЗГРАДЊУ МЕТРО СТАНИЦЕ „СКАДАРЛИЈА” И ГРАДСКЕ ПИЈАЦЕ „БАЈЛОНИ” НА КП 1476, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1430 И 468/2 СВЕ КО СТАРИ ГРАД

1. УВОДНИ ДЕО

У складу са одредбама члана 63. и 63а Закона, орган надлежан за потврђивање, након јавне презентације, организује стручну контролу урбанистичког пројекта. Урбанистички пројекат који се израђује за изградњу објеката за које грађевинску дозволу издаје министарство надлежно за послове грађевинарства, потврђује министарство надлежно за послове урбанизма.

Сви појмови који су у овом извештају употребљени у једном граматичком роду обухватају мушки и женски род лица на која се односе.

Подаци о Комисији за стручну контролу

Комисија за стручну контролу *Урбанистичког пројекта за изградњу метро станице „Скадарлија” и градске пијаци „Бајлони” на КП 1476, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1430 и 468/2 све КО Стари град*, односно Комисија за стручну контролу урбанистичких пројекта на територији АП Београда, формирана је Решењем министара грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, број: 350-01-1298/2019-11 од 13.7.2023. године, у следећем саставу:

1. мр Ђорђе Милић, дипл.пр.планер, лиценца 100 0083 04, председник Комисије;
2. Марко Стојчић, дипл.инж.арх, лиценце 200164618, 300J40210, 400F20510, заменик председника и члан;
3. Небојша Мињевић, дипл.инж.арх, члан;
4. Предраг Чолић, дипл.инж.арх, члан;
5. мр Ненад Крчум, дипл.пр.планер, члан;
6. Гордана Марковић, дипл.инж.саоб, члан;
7. Милица Негић, дипл.инж.грађ, члан;
8. Ранко Шекуларац, дипл.правник, члан;
9. Данијела Мишковић, дипл.инж.грађ, члан; и
10. Марија Лековић, дипл.инж.грађ.

Послове секретара Комисије и административне послове за потребе комисије обављају Александра Ђумић и Марина Ђорђевић.

Задатак комисије је да обави стручну контролу урбанистичког пројекта која потврђује да урбанистички пројекат није у супротности са важећим планским документима, Законом и подзаконским актима донетим на основу Закона.

Основни подаци о Урбанистичком пројекту

Назив: Урбанистички пројекат за изградњу метро станице „Скадарлија” и градске пијаце „Бајлони” на кп 1476, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1430 и 468/2 све КО Стари град (у даљем тексту: Урбанистички пројекат).

Израђивач: Урбанистички завод Београда ЈУП, Булевар деспота Стефана 56, Београд.

Одговорни урбаниста: Марија Косовић, маст.инж.арх, лиценца бр. 221 A236 21.

Инвеститор: ЈКП „Београдски метро и воз”, Београд, Светозара Марковића 38-40.

Плански основ за израду урбанистичког пројекта: План генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система („Службени лист града Београда”, број 102/21).

Повод за израду урбанистичког пројекта: У складу са чланом 60. став 1. Закона о планирању и изградњи.

За потребе спровођења јавне презентације и стручне контроле, израђивач је у штампаном и дигиталном формату доставио елаборат урбанистичког пројекта прописан Законом и прописима донетим на основу Закона.

Подаци о седници Комисије за стручну контролу

Седница Комисије одржана је 21. септембра 2023. године, у форми ЕЛЕКТРОНСКЕ СЕДНИЦЕ, коришћењем апликације „VIBER” са почетком у 11.30 часова, на којој је као 1. тачка Дневног реда разматран предметни урбанистички пројекат.

Седници Комисије у делу који се односио на предметни урбанистички пројекат, присуствовали су:

А) Чланови Комисије:

1. мр Ђорђе Милић, дипл.пр.планер, председник Комисије;
2. Марко Стојчић, дипл.инж.арх, заменик председника и члан;
3. Небојша Мињевић, дипл.инж.арх, члан;
4. Предраг Чолић, дипл.инж.арх, члан;
5. мр Ненад Крчум, дипл.пр.планер, члан;
6. Гордана Марковић, дипл.инж.саоб, члан;
7. Милица Негић, дипл.инж.грађ, члан;
8. Ранко Шекуларац, дипл.правник, члан;
9. Данијела Мишковић, дипл.инж.грађ, члан; и
10. Марија Лековић, дипл.инж.грађ.

Б) Представница израђивача:

1. Марија Косовић, дипл.инж.арх;
2. Предраг Томић дипл.пр.планер.

Г) Представник Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре:

1. др Дејан Ђорђевић, дипл.пр.планер;
2. Александра Ђумић, дипл.пр.планер.

2. ПРИКАЗ СПРОВЕДЕНОГ ПОСТУПКА

Према допису Градске управе града Београда, Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове, Сектор за урбанистичко планирање, Одељење за припрему урбанистичких пројеката и локација, IX-11 број 350.13-38/2023 од 14.8.2023. године, чији саставни део чини и Обавештење о обављеној јавној презентацији IX-11 број 350.13-38/2023 од 14.8.2023. године, пре упућивања на јавну презентацију, спроведен је поступак провере испуњености формалних услова Урбанистичког пројекта и констатовано је да предметни урбанистички пројекат **испуњава формалне услове** у складу са Законом и Правилником о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, бр. 32/2019).

Према наведеном допису чији саставни део чини и Обавештење о обављеној јавној презентацији, **јавни позив за презентацију** Урбанистичког пројекта **објављен је 17. јула 2023. године** у дневном листу „Вечерње новости“, као и на званичној интернет страници Града Београда (www.beograd.rs) у рубрици „Градски огласи“, а **јавна презентација** Урбанистичког пројекта **одржана је од 24. јула до 1. августа 2023. године**, у згради Градске управе града Београда, ул. 27. марта 43-45 (сала 2 у сутерену) сваког радног дана од 9 до 15 часова, као и на званичној интернет страници Града Београда (www.beograd.rs) у рубрици „Градски огласи“.

3. ПРИМЕДБЕ И СУГЕСТИЈЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ ЛИЦА

Према допису Градске управе града Београда, Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове, Сектор за урбанистичко планирање, Одељење за припрему урбанистичких пројеката и локација, IX-11 број 350.13-38/2023 од 14.8.2023. године, у току трајања јавне презентације, у току трајања јавне презентације, **достављене су 4 примедбе заинтересованих лица** на предметни урбанистички пројекат, и то:

ПРИМЕДБА бр. 1: Странка слободе и правде, Данијелова 12-16, 11000 Београд, на Писарници Градске управе града Београда, Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове, примљена дана 31.7.2023. године, IX-13 број 350.13-38/2023 (фотокопија примедбе у целини дата је у прилогу и чини саставни део овог Извештаја). Имајући у виду да се примедба састоји из више појединачних примедби, за сваку се доноси посебан закључак.

Скраћени приказ примедбе 1.1.: Примедбом се констатује да је планирана траса метро система важећим планским документима који су усвојени од стране града Београда штетна јер ће поскупети са 2.2 на 4.6-6.0 милијарди евра, да се истом неће привући велики број путника те неће служити грађанима Београда. Наводи се да је почетна станица планирана на ненасељеном подручју и да неће решити постојеће саобраћајне проблеме, као и да предлог метро система није исплатив и економичан а да развој изградње на том простору доводи у ризик водоснабдевање 80% Београђана.

Став израђивача: ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.

Образложење: Урбанистичким пројектом није могуће преиспитивати трасу и остале елементе метро система који су дефинисани на стратешком и детаљном нивоу Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система ("Службени лист града Београда", бр. 102/21). Планирани развој метро система у Београду дефинисан је на комбинованом приступу, што претпоставља метро систем који треба да реши постојеће саобраћајне проблеме и обезбеди квалитетнију реализацију мобилности становништва, али да истовремено буде и генератор развоја појединих градских праваца и подручја, који према урбанистичким плановима тек треба да се развијају и урбанизују. Планирана прва метро линија је плански разрађена на основу предлога из Мастер плана развоја саобраћајне инфраструктуре – СМАРТ ПЛАНА из 2017. године који је усвојен на седници Скупштине града Београда 26. септембра 2017. године, а детаљније сагледана кроз Генерални пројекат, Претходну студију оправданости коју је израдила француска фирма "EGIS Rail" као и на основу техничких решења из Идејног пројекта прве фазе прве линије која су током израде Плана у форми идејних решења достављена од стране ЈКП Београдски метро и воз. Дефинисани елементи метро система прве метро линије се на основу Решења о зонама санитарне заштите на административној територији града Београда за извориште подземних и површинских вода која служе за водоснабдевање града Београда (бр. 530-01-48/2014-10 од 01.08.2014. год., Република Србија, Министарство здравља) налазе у широј зони санитарне заштите Београдског изворишта (Зона III) и не угрожавају водоснабдевање Београда.

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе 1.2.: Примедбом се предлаже кориговање назива пијаце "Скадарлија" у "Бајлони" и наводи се да на основу неуспеха у раду Палилулске пијаце у контексту пијачне продаје Београђани не прихватају пијачне просторе који губе основну замисао пијаце какве су биле у Београду вековима. Наводи се да овај пројекат планира претварање јавних и зелених простора у бетониране просторе који доводе до још веће неприпремљености на екстремно високе температуре лети и јаке и обилне падавине током године. Такође, се наводи да нису примењена одржива

еколошка решења као што су зелено плава инфраструктура, употреба соларних панела и сл. а у складу са Агендом 2030. и циљевима одрживог развоја.

Став израђивача: ПРИМЕДБА СЕ ДЕЛИМИЧНО ПРИХВАТА А ДЕЛИМИЧНО НИЈЕ ОСНОВАНА.

Образложење: Прихвата се кориговање назива градске пијаце у оквиру техничког описа идејног решења градске пијаце. Није основан остатак примедбе с обзиром да је идејно решење градске пијаце конципирано на усаглашавању конкурсног решења аутора Зорана Дмитровића и Зорице Савичић са јавног урбанистичко-архитектонског конкурса за идејно решење реконструкције пијаце Скадарлија (конкурс организовали ЈП Градске пијаце Београд и Друштвом архитеката Београда 2009.године) са идејним решењем метро станице Скадарлија, на начин да нова физичка структура буде формирана у складу са карактером и традицијом простора и чувањем визурама из правца ободних улица и простора у непосредној околини, а према постојећим вредностима појединачних објеката (Евангелистичка црква, пивара Бајлони и др.). Идејно решење пијаце дефинисано је у складу са прописаним мерама заштите и побољшања стања животне средине Плана генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система ("Службени лист града Београда", бр. 102/21) који садржи Извештај о стратешкој процени утицаја планираних намена на животну средину. Такође, наглашавамо да је градска пијаца Бајлони пројектована тако да средишњи простор чине тезге које су окружене затвореним локалима и наткривене јединственом надстрешницом која осим сенила има и функцију повезивања делова пијаце у јединствену целину.

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе 1.3.: Примедбом се констатује да није узето у разматрање мишљење струке, грађана као и заштита наслеђа, стратегија и акциони планови адаптације и миграције на климатске промене, да је одбачена идеја да пијаца буде мултифункционална и функционише као пијаца-трг. На основу наведеног, предложено се измена Нацрта у потпуности, тако да се на предметном простору планира мултифункционална пијаца-трг без метро станице коју је потребно планирати у складу са трасом коју су дефинисали стручњаци 2010-2012. године на Тргу Републике.

Став израђивача: ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.

Образложење: Предложено решење метро станице Скадарлија и градске пијаце Бајлони дефинисано је и у складу је са планом вишег реда као и са условима свих надлежних институција у оквиру којих је и Завод за заштиту споменика културе града Београда. Простор градске пијаце Бајлони пројектован је тако да се третира двојако, као зелена пијаца и као јавни градски простор - трг, оријентисан према Евангелистичкој цркви. Простор пијаце је истовремено и простор унутар кога се одвија жива комуникација и део отворене сцене градског трга - простора који се формира у оквиру пијачног платоа а намењен је различитим манифестацијама, посебним продајним изложбама, градским свечаностима и сл., а како је наведено у техничком опису идејног решења градске пијаце. Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система ("Службени лист града Београда", бр. 102/21) планирана је метро станица Трг Републике као заједничка станица прве и треће линије метро система, такође предметним Планом је дефинисана и детаљна разрада метро станице Трг Републике на траси прве метро линије.

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

ПРИМЕДБА бр. 2: Ђорђе Микетић, Маршала Бирјузова 53а/31, 11000 Београд, на Писарници Градске управе града Београда, Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове, примљена дана 31.7.2023. године, IX-13 број 350.13-38/2023 (фотокопија примедбе у целини дата је у прилогу и чини саставни део овог Извештаја). Имајући у виду да се примедба састоји из више појединачних примедби, за сваку се доноси посебан закључак.

Скраћени приказ примедбе 2.1.: Примедбом се констатује да дужи период престанка рада пијаце може утицати на економију малих произвођача као и на навике корисника пијаце старе скоро један век и да је временски ток прокламације идеје метроа могао бити пажљивије испланиран у корист грађана с обзиром на неизвесан темпо или реализацију изградње метроа. У опису постојећег стања наведено је да пијацу користи око 100 000 људи и на њих треба додати и становнике будућих насеља Нови Дорћол и Лука Београд.

Став израђивача: **ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.**

Образложење: Урбанистичким пројектом је дефинисана могућност фазне изградње објеката с тим да прву фазу чини изградња метро станице а да градска пијаца Бајлони са подземном гаражом може се реализовати заједно са метро станицом Скадарлија или након изградње метро станице. С тим у вези дозвољено је задржавање дела пијаце на постојећој локацији у току изградње метро станице. Привремена организација рада пијаца није предмет Урбанистичког пројекта већ посебних анализа и студија ЈКП Београдске пијаце. Узимајући у обзир постојеће и планирана кориснике градске пијаце Бајлони дефинисани су капацитети као и задржавање постојеће локације градске пијаце

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.2.2.: Примедбом се констатује да се планира 4 492m² за локале, 1 636m² простора за тезге и 2 488m² простора у сутерену, што значајно мења функцију пијаце и меша се функција новонасталога трга у функцији уласка у станицу, паркинга и саме метро станице на 8261,8m², односно примарна функција ће бити метро станица, паркинг, трг па онда пијаца

Став израђивача: **ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.**

Образложење: Урбанистичким пројектом је планирана грађевинска парцела КП2-1 са основном наменом јавна комунална површина - градска пијаца. На предметној грађевинској парцели планирана је изградња објеката пијаце али и подземне метро станице Скадарлија. Функционални део самог објекта пијаце представља и планирана подземна гаража која се може користити и као јавна гаража. Простор трга између Скадарске улице и сквера Мире Траиловић је саставни део пијачног простора који је пројектован као јавни градски простор оријентисан према Евангелистичкој цркви у функцији пијачног платоа а намењен различитим манифестацијама, посебним продајним изложбама, градским свечаностима и сл., а како је наведено у техничком опису идејног решења градске пијаце

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.2.3.: Примедбом се констатује да је у текстуалном делу Урбанистичког пројекта наведено да: " Инфилтроване воде се могу убацивати у градску атмосферску канализацију, само када је суво време, с тим да претходно морају да буду ослобођене суспендованих честица, како не би дошло до стварања наноса у каналима/колекторима. Упуштање се мора вршити контролисано, при чему се мора водити рачуна о капацитету непосредног реципијента у који се планира испуштање, узимајући у обзир чињеницу да постојећа градска канализација није димензионисана за пријем отпадних вода од метроа и из објеката у функцији метроа. Техничку воду од прања, пре упуштања у градску канализацију, обавезно пропустити кроз сепараторе масти и уља. Планирати контролисано испуштање у атмосферску канализацију у сувом периоду, водећи рачуна о капацитету непосредног реципијента у који се планира испуштање." и да решење одвођења вода са одложеним испуштањем воде без посебне службе са контролу и мониторинг није прихватљиво

Став израђивача: **ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.**

Образложење: Као што је цитирано у примедби, техничку воду је потребно пропустити кроз сепараторе масти и уља пре упуштања у градску канализацију као и контролисано испуштање у сувом периоду а на основу услова ЈКП Београдски водовод и канализација. Службе контроле и мониторинга биће дефинисане приликом верификације техничке документације уколико буде потребно.

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.2.4.: Примедбом се предлаже да се сачека са усвајањем овог пројекта док ГУП не дефинише јасније смернице а у складу са неизвесном изградњом метро система због нестабилне политичке ситуације. Пре свега, предлаже се измена Урбанистичког пројекта како се не би смањивале површине отвореног макета већ повећавале због очекиваног повећања броја становника.

Став израђивача: **ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.**

Образложење: Генерални урбанистички план је стратешки урбанистички план и није плански основ за Урбанистички пројекат. План генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система ("Службени лист града Београда", бр. 102/21)

стратешки и детаљно планира метро систем. Урбанистичким пројектом се не смањују постојећи капацитети градске пијаце Бајлони већ се планира реконструкција пијаце у складу са потребама ЈКП Београдске пијаце. Простор пијаце је планиран као зелена пијаца и као јавни градски простор - трг. Простор пијаце се третира истовремено као простор унутар кога се одвија трговина и продаја и као део отворене сцене градског трга – простор пијачног платоа намењен различитим манифестацијама, продајним изложбама, градским свечаностима и сл., а како је наведено у техничком опису идејног решења градске пијаце

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

ПРИМЕДБА бр. 3: Удружење слободних грађана „Комшије са Дорћола”, Дунавски кеј 8б, 11000 Београд, на Писарници Градске управе града Београда, Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове, примљена дана 4.8.2023. године, IX-13 број 350.13-38/2023 (фотокопија примедбе у целини дата је у прилогу и чини саставни део овог Извештаја). Имајући у виду да се примедба састоји из више појединачних примедби, за сваку се доноси посебан закључак.

Скраћени приказ примедбе.3.1.: Примедбом се констатује да би изградњом метро система као великог инфраструктурног система са подземном гаражом у веома дугом периоду у потпуности уништило било коју шансу за функционисање пијаце и тиме би се трајно изгубили сви корисници а запослени на истој би били ускраћени за обављање своје делатности. С тим у вези, предлага се фазно решавање процеса доношења одлука о изгледу будуће пијаце. Прва фаза подразумева разматрање искључиво изгледа вишенаменског трга и пијаце уз обавезно учешће јавности јер тренутни пројекат само делимично третира потребе и захтеве будућих корисника с обзиром да је потребно сређивање пијаце у духу Дорћола и архитектуре Јелисавете Начић. Предлага се потреба реновирања пијаце али не тако да се прави дисконтинуитет са околином, без превише модерних елемената и са напуштањем негативног тренда поплочавања тргова са само 25% заступљености зелених површина. Примедбом се констатује и да није израђен План детаљне регулације а у складу са Одлуком о изради плана детаљне регулације пијаце Скадарлија од 22.02.2010. године.

Став израђивача: ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.

Образложење: Урбанистичким пројектом је дефинисана могућност фазне изградње објеката с тим да прву фазу чини изградња метро станице а да градска пијаца Бајлони са подземном гаражом може се реализовати заједно са метро станицом Скадарлија или након изградње метро станице. С тим у вези дозвољено је задржавање дела пијаце на постојећој локацији у току изградње метро станице. Привремена организација рада пијаца није предмет Урбанистичког пројекта већ посебних анализа и студија ЈКП Београдске пијаце. Идејно решење градске пијаце конципирано на усаглашавању конкурсног решења аутора Зорана Дмитровића и Зорице Савичић са јавног урбанистичко-архитектонског конкурса за идејно решење реконструкције пијаце Скадарлија (конкурс организовали ЈП Градске пијаце Београд и Друштвом архитеката Београда 2009.године) са идејним решењем метро станице Скадарлија, на начин да нова физичка структура буде формирана у складу са карактером и традицијом простора и чувањем визурама из правца ободних улица и простора у непосредној околини, а према постојећим вредностима појединачних објеката (Евангелистичка црква, пивара Бајлони и др.), а у складу са условима Завода за заштиту споменика културе града Београда. Планирани проценат слободних и зелених површина градске пијаце дефинисан је у складу са основном наменом простора као и потребама одржавања пијачних простора, а поплочање трга је у складу са функцијом пијачног платоа намењеног различитим манифестацијама, посебним продајним изложбама, градским свечаностима и сл. Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система ("Службени лист града Београда", бр. 102/21) и овим урбанистичким пројектом детаљно је урбанистичко - архитектонски разрађена градска пијаца Бајлони, стога се не планира израда плана детаљне регулације за пијацу.

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.3.2.: Примедбом се предлага додатно анализирање формирање градске пијаце у више нивоа због отежаног коришћења особа са инвалидитетом, старих особа и мајки са малом децом.

Став израђивача: ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.

Образложење: Постојећи пијачни плато налази се на нагнутом терену, са висинском разликом од око 6m који је у паду дијагонално од раскрснице Џорџа Вашингтона и Дринчићеве. Како би се омогућио приступ пијаце са свих околних саобраћајница дефинисано је каскадирање платоа и размештања потребних програмских садржаја испод хоризонталне равни тако формираног платоа. Идејно решење пијаце је дефинисано у складу са Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње објеката којима се осигурава несметано кретање и приступ особама са инвалидитетом, деци и старим особама ("Службени гласник РС", бр. 22/15).

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.3.3.: Примедбом се констатује да нису јасно дефинисани циљеви израде Урбанистичког пројекта односно да није у јавном интересу поплочање трга и умањење површине коју обухвата пијаца са централном позицијом улаза метро станице. С тим у вези предлага се максимално искоришћавање платоа код Србиљ чесме за позиционирање улаза/излаза метро станице а да се остатак трга искористи за зелене површине, мобилијар за седење и децу и улаз у пијацу, тако да се задржи пијаца као место окупљања где се организују ноћни маркети и не изгуби социјална и урбанистичка вредност овог простора

Став израђивача: **ПРИМЕДБА ДЕЛИМИЧНО НИЈЕ ОСНОВАНА А ДЕЛИМИЧНО СЕ НЕ ПРИХВАТА.**

Образложење: Циљ израде Урбанистичког пројекта је урбанистичко-архитектонска разрада локације за изградњу метро станице и пијаце а у складу са правилима уређења и грађења Плана генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система ("Службени лист града Београда", бр.102/21). Урбанистичким пројектом је дефинисана планирана грађевинска парцела КП2-1 са основном наменом јавна комунална површина - градска пијаца. На предметној грађевинској парцели планирана је изградња објеката пијаце али и подземне метро станице Скадарлија а функционални део самог објекта пијаце представља планирана подземна гаража која се може користити и као јавна гаража. Простор трга између Скадарске улице и сквера Мире Траиловић је саставни део пијачног простора који је пројектован као јавни градски простор оријентисан према Евангелистичкој цркви у функцији пијачног платоа а намењен различитим манифестацијама, посебним продајним изложбама, градским свечаностима и сл., односно социјализацији, а како је наведено у техничком опису идејног решења градске пијаце. Не прихвата се дефинисање једног приступа метро станици Скадарлија са сквера код Србиљ чесме због потребе дефинисања најмање два приступа а у складу са процењеним бројем путника као и потребе да се метро станица учини што приступачнијом и да се смањи време путовања. Такође наглашавамо да нема просторних могућности да се дефинише јединствен приступ метро станици са сквера код Србиљ чесме.

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

ПРИМЕДБА бр. 4: Др Лука Бренеселовић, Паунова 24/144, 11000 Београд, на Писарници Градске управе града Београда, Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове, примљена дана 7.8.2023. године, IX-13 број 350.13-38/2023 (фотокопија примедбе у целини дата је у прилогу и чини саставни део овог Извештаја). Имајући у виду да се примедба састоји из више појединачних примедби, за сваку се доноси посебан закључак.

Скраћени приказ примедбе.4.1.: Примедбом се предлага формирање већег броја приступа метро станици и то један западно оријентисан улаз у Страхињића бана испред посластичарнице Милица, затим један јужно оријентисан испред Битефа стога је потребно редеофинисати границу Урбанистичког пројекта тако да метро станица представља повезивање тунела са што више кракова надземних улаза. Као пример наведене су метро станице у Минхену, Нирнбергу и Амстердаму.

Став израђивача: **ПРИМЕДБА СЕ НЕ ПРИХВАТА.**

Образложење: Не прихвата се проширење границе Урбанистичког пројекта јер она обухвата простор за реализацију два приступа метро станици Скадарлија, а на основу процењеног броја путника и дефинисаног идејног решења метро станице добијеног од стране ЈКП Београдски метро и воз. Додатни приступи метро станици уколико се укаже потреба за њима биће предмет посебне Анализе и реализоваће се посебним планом детаљне регулације или Урбанистичким пројектом.

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.4.2.: Примедбом се предлаже планирање, обликовање и материјализација метро станице по угледу на станице Лехел и Мариенплац у Минхену и нови амстердамски метро где је станична инфраструктура планирана и обликована применом савременог концепта планирања, уместо да се уклања део пијаце како би се планирао монументално празан простор као приступ метро станици.

Став израђивача: **ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.**

Образложење: Урбанистичким пројектом је дефинисана планирана грађевинска парцела КП2-1 са основном наменом јавна комунална површина - градска пијаца. На предметној грађевинској парцели планирана је изградња објекта пијаце али и подземне метро станице Скадарлија а функционални део самог објекта пијаце представља планирана подземна гаража која се може користити и као јавна гаража. Простор трга између Скадарске улице и сквера Мире Траиловић је саставни део пијачног простора који је пројектован као јавни градски простор оријентисан према Евангелистичкој цркви у функцији пијачног платоа а намењен различитим манифестацијама, посебним продајним изложбама, градским свечаностима и сл

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.4.3.: Примедбом се предлаже пажљиво анализирање пијаце и њеног проширења пре планирања гараже и метро станице. Предлаже се формирање подземног станичног тржног центра у првој етажи испод пијаце и тиме у потпуни надземна традиционална пијачна понуда супермаркетима, дрогеријама, киосцима и сл.

Став израђивача: **ПРИМЕДБА СЕ НЕ ПРИХВАТА.**

Образложење: Идејно решење градске пијаце конципирано на усаглашавању конкурсног решења аутора Зорана Дмитривића и Зорице Савичић са јавног урбанистичко-архитектонског конкурса за идејно решење реконструкције пијаце Скадарлија (конкурс организовали ЈП Градске пијаце Београд и Друштвом архитеката Београда 2009.године) са идејним решењем метро станице Скадарлија, на начин да нова физичка структура буде формирана у складу са карактером и традицијом простора и чувањем визурама из правца ободних улица и простора у непосредној околини, а према постојећим вредностима појединачних објеката (Евангелистичка црква, пивара Бајлони и др.). Предметно идејно решење дефинисано је у складу са потребама ЈП Градске пијаце Београд. Напомињемо да је у оквиру подземних етажа метро станице дозвољено је формирање комерцијалних садржаја који су наведени у примедби, стога се не прихвата кориговање дефинисаног концепта и садржаја градске пијаце Бајлони

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.4.4.: Примедбом се скреће пажња на то да је приликом реконструкције пијаце Зелени венац дошло до нарушавања рада јер се реновирању приступило погрешно и без плана како ће се задржати стари продавци у периоду за време и после реновирања. Потребно је да урбанистички пројекат буде део једног ширег пројекта који би узео у обзир социјалну димензију проблема која настаје када се укида рад пијаца

Став израђивача: **ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА.**

Образложење: Урбанистичким пројектом је дефинисана могућност фазне изградње објекта с тим да прву фазу чини изградња метро станице а да градска пијаца Бајлони са подземном гаражом може се реализовати заједно са метро станицом Скадарлија или након изградње метро станице. С тим у вези дозвољено је задржавање дела пијаце на постојећој локацији у току изградње метро станице. Привремена организација рада пијаца није предмет Урбанистичког пројекта већ посебних анализа и студија ЈКП Београдске пијаце

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.4.5.: Примедбом се предлаже безрезервно одустајање од предложеног пројекта с обзиром да нису узети у обзир ни основни стандарди и савремени правци планирања метро излаза и улаза, као и са околности да је Бајлонијева пијаца у пројекту схваћена као слободни простор за модификацију, а не као један од главних активних тргова-тржница и атракција у граду

Став израђивача: **ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА .**

Образложење: Елементи метро система су дефинисани на стратешком и детаљном нивоу Планом генералне регулације шинских система у Београду са елементима детаљне разраде за I фазу прве линије метро система ("Службени лист града Београда", бр. 102/21). Планирани развој метро система у Београду заснован је на комбинованом приступу, што претпоставља метро систем који треба да реши постојеће саобраћајне проблеме и обезбеди квалитетнију реализацију мобилности становништва, али да истовремено буде и генератор развоја појединих градских праваца и подручја, који према урбанистичким плановима тек треба да се развијају и урбанизују. Планирана прва метро линија је плански разрађена на основу предлога из Мастер плана развоја саобраћајне инфраструктуре – СМАРТ ПЛАНА из 2017. године који је усвојен на седници Скупштине града Београда 26. септембра 2017. године, а детаљније сагледана кроз Генерални пројекат, Претходну студију оправданости коју је израдила француска фирма "EGIS Rail" као и на основу техничких решења из Идејног пројекта прве фазе прве линије која су током израде Плана у форми идејних решења достављена од стране ЈКП Београдски метро и воз. Урбанистички пројекат дефинисан је на основу планског основа - поменутог плана генералне регулације као и достављених идејних решења метро станице и градске пијаце. Идејно решење градске пијаце конципирано на усаглашавању конкурсног решења аутора Зорана Дмитровића и Зорице Савичић са јавног урбанистичко-архитектонског конкурса за идејно решење реконструкције пијаце Скадарлија (конкурс организовали ЈП Градске пијаце Београд и Друштвом архитеката Београда 2009.године) са идејним решењем метро станице Скадарлија, на начин да нова физичка структура буде формирана у складу са карактером и традицијом простора и чувањем визурама из правца ободних улица и простора у непосредној околини, а према постојећим вредностима појединачних објеката (Евангелистичка црква, пивара Бајлони и др.)

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

Скраћени приказ примедбе.4.б.: Примедбом се предлаже да се о следећем јавном увиду на бољи и потпунији начин обавести грађанство и посебно становници оближњих улица и квартова о пројектима и плановима. Крај јула месеца није погодан временски период за увид у јавне пројекте с обзиром на годишње одморе и кратак рок за увид. Такође, пројекте је осим стручно потребно презентовати и на начин који ће омогућити ширу размену искустава грађана и свих заинтересованих

Став израђивача: **ПРИМЕДБА НИЈЕ ОСНОВАНА .**

Образложење: Јавна презентација овог Урбанистичког пројекта је спроведена у складу са Законом 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, 52/21 и 62/23) и Правилником о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања ("Службени гласник Републике Србије", бр. 32/19).

Закључак Комисије: Прихвата се став и образложење израђивача.

4. ПРИМЕДБЕ И СУГЕСТИЈЕ КОМИСИЈЕ

Након разматрања и стручне контроле, Комисија констатује да је потребна корекција Урбанистичког пројекта, и то:

Примедбе Комисије

- Извршити правно-техничку редакцију елабората Урбанистичког пројекта:
- Правну адресу Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС”, бр. 72/09, 81/09 – исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13 – УС, 50/13 – УС, 98/13 – УС, 132/14, 145/14, 83/18, 31/19, 37/19 – др. закон, 9/20, 52/21 и 62/23) – нпр. у Изјави одговорног урбанисте, у одељку 2.1. ПРАВНИ ОСНОВ, поглављу IV СПРОВОЂЕЊЕ УРБАНИСТИЧКОГ ПРОЈЕКТА итд, исправно навести у свим деловима елабората Урбанистичког пројекта и проверити и по потреби исправити и остале називе аката и правне адресе службених гласила на које се позива у Урбанистичком пројекту;
- Извршити правно-техничку редакцију елабората Урбанистичког пројекта, односно у циљу комплетне правно-техничке редакције, проверити текстуални и графички део Урбанистичког пројекта у целини и по потреби извршити и друге техничке и термилошке исправке и

међусобно усаглашавање свих делова Урбанистичког пројекта (текстуални и графички део, приложено Идејно решење итд.).

Сугестија Комисије

- Размотрити потребу дефинисања додатних локација за јавни тоалет(е), односно јавну чесму(е) у оквиру дела урбанистичког пројекта који се односи на градску пијацу „Бајлони”, а у складу са планираним капацитетима исте.

5. ЗАКЉУЧАК

Комисија након разматрања и стручне контроле констатује да *Урбанистички пројекат за изградњу метро станице „Скадарлија” и градске пијаце „Бајлони” на кп 1476, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1430 и 468/2 све КО Стари град, НИЈЕ У СУПРОТНОСТИ* са важећим планским документима ширег подручја, Законом и прописима донетим на основу Закона, и **предлаже надлежном органу да, након поступања у складу са датим примедбама и сугестијама Комисије и делимично прихваћеном примедбом заинтересованих лица, потврди предметни урбанистички пројекат.**

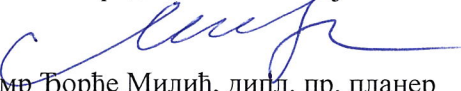
Комисија констатује да предметни урбанистички пројекат са идејним решењем представља основ за издавање локацијских услова у складу са чланом 57. став 4. Закона о планирању и изградњи и Упутством о примени појединих одредби Закона о планирању и изградњи, број 011-00-605/2020-1 од 27. новембра 2020. године које је донело Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Комисија констатује да предметни урбанистички пројекат са идејним решењем садржи могућности, ограничења и услове за изградњу, односно услове за прикључење на комуналну, саобраћајну и осталу инфраструктуру надлежних ималаца јавних овлашћења у складу са чланом 54. став 1. Закона о планирању и изградњи.

Напомињемо да је у складу са чланом 77. став 5. Правилника о садржини, начину и поступку израде докумената просторног и урбанистичког планирања („Службени гласник РС”, број 32/19) **одговорни урбаниста у обавези да приложи Изјаву** да је урбанистички пројекат усклађен са Законом и прописима донетим на основу Закона, као и да је израђен у складу са важећим планским документима.


Кориговану верзију Урбанистичког пројекта за изградњу метро станице „Скадарлија” и градске пијаце „Бајлони” на кп 1476, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1430 и 468/2 све КО Стари град, израђивач доставља у најмање два примерка у штампаном и три примерка у дигиталном формату (од којих један штампани и два дигитална примерка задржава Министарство), ради упућивања у процедуру потврђивања.

Председник Комисије


мр Ђорђе Милић, дипл. пр. планер



В.Д. ПОМОЋНИКА МИНИСТРА

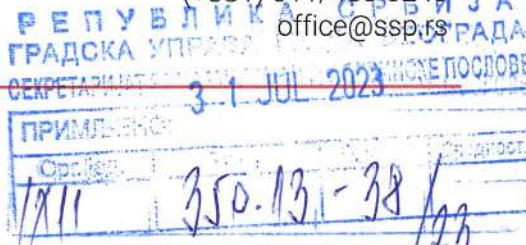

мр Ђорђе Милић

по овлашћењу министра број
119-01-1117/2022-02 од 12. децембра 2022. године

Странка слободe и правде
Данијелова 12-16, 11000 Београд

(+381) 011/455-0240

office@ssp.rs



У Београду, 28.07.2023.

Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове
Краљице Марије 1/VIII-X
11000 Београд**ПРЕДМЕТ: ПРИМЕДБЕ НА НАЦРТ УРБАНИСТИЧКОГ ПРОЈЕКТА ЗА ИЗГРАДЊУ МЕТРО СТАНИЦЕ „СКАДАРЛИЈА“ И ГРАДСКЕ ПИЈАЦЕ „БАЈЛОНИ“ НА К.П. 1476, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1430 и 468/2 све КО СТАРИ ГРАД У БЕОГРАДУ**

Поштовани,

У вези са предлогом Урбанистичког пројекта за изградњу метро станице „Скадарлија“ и градске пијаце „Бајлони“ на КП 1467, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1430 и 468/2, све КО Стари град у Београду (у даљем тексту Нацрт):

ПО ПИТАЊУ МЕТРО СТАНИЦЕ СКАДАРЛИЈА:

Целокупна метро траса која је предвиђена планским документима који су усвојени од стране града Београда

- **Је штетна** јер је дошло до промене трасе (од оне усвајане у периоду 2010-2012) које ће поскупети линије метроа са 2.2 милијарде евра на износ од 4.6- 6.0 милијарди евра,
- Истом мрежом неће доћи до привлачења великог броја путника те неће служити грађанима иако је метро као начин јавног превоза преко потребан у Београду;
- Полазна станица метроа, прве линије, је предвиђена на ненасељеном простору који тек треба да се развија у наредним деценијама, те се неће решити проблем у саобраћају за велики део Београђана. На основу пројекције прихода од метроа сходно предложеним трасама, јасно је да исти предлог није исплатив и економичан, док развој било какве градње на том простору доводи у ризик водоснабдевање 80% Београђана.

У том смислу, реч је о погрешно трасираној метро линији где је свака станица погрешна, па и предвиђена станица „Скадарлија“.

ПО ПИТАЊУ НАЦРТА ЗА БАЈЛОНИЈЕВУ ПИЈАЦУ:

У вези са предложеном у Нацрту:

1. У неколико прилога се говори о пијаци са називом „Скадарлија“, и скрећемо пажњу да се пијаца зове „Бајлони“ и да не постоји основ да било који плански документ наведени назив мења;
2. На основу неуспеха у раду Палилулске пијаце у контексту пијачне продаје, не места где се налазе угоститељски објекти, јасно је да грађани Београда не прихватају пијачне просторе који губе основну замисао пијаце какве су биле у Београду вековима,
3. Сваке године смо сведоци све екстремнијих временских прилика, екстремно високе температуре лети, јаке и обилне падавине. Београд претераном изградњом претходних година је претрпео доста измена, бетонирања и изградње, а све на уштрб зелених површина.



Најновија истраживања показују колики је утицај топлотних острва проузрокованих превеликом и непланском изградњом који Београд уводи у још већи проблем неприпремљености на климатске промене и екстремне временске прилике које су очигледне. Јавни и зелени простори се не уређују на начин који би олакшао и унапредио живот становника града, напротив, они се претварају у велике бетонирани површине, на којима је непријатно боравити лети. Отуђено од људи и времена у ком настаје. Овај Нацрт управо одражава такав начин развоја града и предметног простора.

4. Порозност тла, односно способност тла да прихвати падавине и воду се драстично смањила и на то упозорава струка. И у ГУП-у који је био на увиду и од тад нестао без трага се наводи да су те промене у контрадикторности са актуелним и алармантним последицама климатских промена и адаптације града на исте. Узимајући у обзир све горе наведено, предложено решење наставља са познатом праксом бетонирања. Велике бетонирани површине чија је порозност мала, празан бетонирани простор, који нема сврху ни функцију. Зелених површина у директном контакту са тлом у односу на учешће бетонираних је јако мало. Понуђено решење иако делимично планира засењивање пијаце, није планирано ништа од система одрживих и еколошких решења: коришћење зелено плаве инфраструктуре, употреба соларних панела и др., која би морала бити интегрисана у складу са свим агендама и стратегијама од Агенде 2030 и циљевима одрживог развоја.

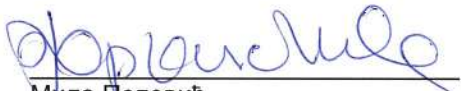
Нацрт јасно указује на тренд у понашању градске управе и начин вођења Града, где се није узело у разматрање мишљење струке, грађана, као и заштита наслеђа, стратегије и акциони планови адаптације и митигације на климатске промене.

Одбачена је идеја да пијаца буде мултифункционална и функционише као пијаца- трг. што би било у складу са местом на ком се налази, њеном функцијом као место социјализације.

Кључни квалитети које треба обезбедити у реализацији јавних простора Београда су: - функционалност: начин коришћења и активности (активности у простору; пријатељска друштвена интеракција; спорт, уметнички догађаји; јавни концерти и сл.; развијање осећаја припадности и идентитета); зелених простора.

Имајући све наведено у виду, предлагемо да се предложени НАЦРТ у целости измени и да се на наведеном простору предвиди мултифункционална и функционише као пијаца- трг, а да се укине метро станица и премести, у складу са трасом коју су градили стручњаци из 2010-2012 године на Трг Републике.

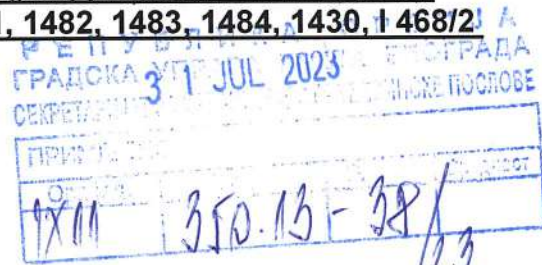
За Странку слободe и правде Београд



Мила Поповић,
Председница ГрО Странке слободe и правде



**Примедба на УП ЗА ИЗГРАДЊУ МЕТРО СТАНИЦЕ „САДАРЛИЈА“ И ГРАДСКЕ
ПИЈАЦЕ „БАЈЛОНИ“ НА К.П 1476, 1479, 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1430, 1468/2
СВЕ КО СТАРИ ГРАД У БЕОГРАДУ**



ТО_идејно решење пијаца Скадарлија_PEB1

Постојеће стање

- Пијацу користи 100000 људи, а снабдева се од индивидуалних произвођача из пољопривредног залеђа Београда.

Дужи период престанка рада пијаце може имати утицај на економију малих произвођача као и на навике корисника пијаце старе скоро један век. Временски ток прокламације идеје метроа је могао бити пажљивије испланиран у корист грађана, с обзиром на неизвестан темпо или реализацију изградње метроа. На 100000 корисника треба додати и становнике нових будућих насеља „Нови Дорћол“ и насеља на простору луке Београд.

01_Текстуални део

5. Нумерички показатељи

Овим Урбанистичким пројектом остварени су следећи урбанистички параметри:

Градска пијаца Бајлони

| | Планирано | Остварено |
|---|---|--|
| Намена | комунална површина | комунална површина |
| Површина (m ²) | 9 415m ² | 9 415m ² |
| Индекс заузетости | 75% (од чега је са објектима од чврстог материјала макс. 35% и надстрешницом изнад тезги макс. 40%.) Максималан индекс заузетости подземних етажа је 100%. | 47,5% (од чега је са објектима од чврстог материјала макс. 19,6% и надстрешницом изнад тезги макс. 39,6%.) Максималан индекс заузетости подземних етажа је 52,7%. |
| БРГП (m ²) | / | 1 706,8m ² |
| Типологија објеката | слободностојећи | слободностојећи |
| Број објеката | више објеката | више објеката (10) |
| Кота приземља | 0.2m виша од коте приступа | једнака коти приступа |
| Минимални проценат слободних и зелених површина | 25% | 80,4% |
| Максимална висина венца | 9m од коте тротоара приступне саобраћајнице у делу објекта који се поклапа са регулационом линијом, у случају повлачења објекта од регулационе линије за 2m максимална висина венца објекта је 12m. | 5,6m |
| Паркирање | 1ПМ на 80m ² | 305ПМ |

04_Идејно архитектонско решење градске пијаце

ИДР - ИДЕЈНО РЕШЕЊЕ

| | |
|---|--------------------------|
| ПОВРШИНА УНУТАР РЕГУЛАЦИОНЕ ЛИНИЈЕ | 9.416,00 m ² |
| БРУТО ПОВРШИНА -ГАРАЖА- НИВО -3 на коти 73.00 | 4.803,50 m ² |
| БРУТО ПОВРШИНА -ГАРАЖА- НИВО -2 на коти 76.50 | 4.942,85 m ² |
| БРУТО ПОВРШИНА -ГАРАЖА- НИВО -1 на коти 80.00 | 4.942,85 m ² |
| БРУТО ПОВРШИНА - СУТЕРЕН на коти 83.50 | 5.256,00 m ² |
| БРУТО ПОВРШИНА - ПРИЗЕМЉЕ | 1.706,80 m ² |
| УКУПНО БРУТО ПОВРШИНА | 21.566,00 m ² |

У табели Идејно решење, која даје тачне бруто површине за разлику од нумеричких показатеља УП, долазимо до 4492 м² за локале и 1636м² простора за тезге, од тога 2488м² простора у сутерену. То значајно мења функцију ове пијаце и мешају се функција новонасталог трга у функцији уласка у станицу, паркинга и саме метро станице на 8.261,80. То није довољно јасно с обзиром да је тренутна функција простора пијаца, а према простору који ће заузети, примарна функција ће бити метро станица, паркинг, трг па пијаца.

8. ТЕХНИЧКИ ОПИС ПРИКЉУЧЕЊА НА ИНФРАСТРУКТУРНУ МРЕЖУ

8.1. ВОДОВОДНА МРЕЖА И ОБЈЕКТИ

Због дотрајалости планира се замена следећих цевовода:

- В1Л100mm у Скадарској улици,
 - В1Л80mm у Скадарској улици од улице Цара Душана ка улици Ђорђа Јовановића,
 - В1Л80mm у улици Ђорђа Јовановића
- цевоводима минималног пречника □150mm.

Цевовод В1Л300mm на непарној страни улице Цара Душана и Џорџа Вашингтона је такође дотрајао и планира не његова замена цевоводом димензија минимум □300mm.

8.2. КАНАЛИЗАЦИОНА МРЕЖА И ОБЈЕКТИ

Инфилтроване воде се могу убацивати у градску атмосферску канализацију, само када је суво време, с тим да претходно морају да буду ослобођене суспендованих честица, како не би дошло до стварања наноса у каналима/колекторима. Упуштање се мора вршити контролисано, при чему се мора водити рачуна о капацитету непосредног реципијента у који се планира испуштање, узимајући у обзир чињеницу да постојећа градска канализација није димензионисана за пријем отпадних вода од метроа и из објеката у функцији метроа.

Техничку воду од прања, пре упуштања у градску канализацију, обавезно пропустити кроз сепараторе масти и уља. Планирати контролисано испуштање у атмосферску канализацију у сувом периоду, водећи рачуна о капацитету непосредног реципијента у који се планира испуштање.

У складу са планираном изградњом нових насеља, потребно је константно обнављати градску мрежу, али потребан је једнак однос према водоводној и канализационој мрежи. Решење са одложеним испуштањем вода без посебне службе за контролу и мониторинг није прихватљиво.

Обазложење:

Идеја урбанизма је усаглашавање нових садржаја са потребама локалне заједнице, која није консултована, ради остварења политичког циља изградње капиталног пројекта београдског метроа локалној заједници није понуђен избор, а с обзиром на предстојећи десетогодишњи период изградње тог система, било је свакако довољно времена за организовање решења које би укључило предлоге и жеље локалне заједнице.


Непостојање ГУП за Београд се највише одгледа у пројектима које гради Град или држава, са обзиром да су то инвеститори, те се може донети одлука о решењу које одговара корисницима простора или о политичком решењу, нарочито кад нема генералне стратегије коју доноси ГУП.

Не слажемо се са довошењем такве одлуке, само станица ће коштати 53 милиона евра плус ПДВ, грађанима се одузима физички простор пијаце која је веома омиљена, не прати се будући прилив становништва у новим насељима у непосредној близини, а појављује се евентуални ризик изазивања катастрофе људском грешком а обзиром на принцип испуштања инфилтрованих и техничких вода, неповољан геолошки састав терена и подземних вода и затворену структуру подземног објекта.

Предлажемо да се са усвајањем овог пројекта сачека. ГУП ће свакако дати јасније смернице, изградња метроа није извесна с обзиром на нестабилну политичку ситуацију, а свакако је у великом кашњењу. То може граду донети велике уштеде у планирању инфраструктуре.

Укључивање грађана при ускраћивању неког права или промени начина испуњења потреба је обавеза градских планера и није прихватљиво овакво решење које користи параван струке као инструмент за довођење грађана у заблуду да је урађено довољно за њих. Предлажемо пре свега измену УП како се не би одузимале површине отвореног маркета, тј како би се повећали капацитети, с обзиром на очекивано погушћење становања у гравитационом подручју Пијаце.

Подносилац примедбе:


Marsala Đurđević 31/31

КОМШИЈЕ СА
ДОРЂОЛА



Удружење слободних грађана „Комшије са Дорђола“

МВ: 28296843, РИВ: 111853796,

Ул. Дунавски кеј бр.86,

11000 Београд

**ПРИМЕДБЕ И СУГЕСТИЈЕ НА УРБАНИСТИЧКИ ПРОЈЕКАТ ЗА ИЗГРАДЊУ МЕТРО
СТАНИЦЕ „СКАДАРЛИЈА“ И ГРАДСКЕ ПИЈАЦЕ „БАЈЛОНИ“ НА К.П.
1476,1479,1480,1481,1482,1483,1484,1484,1430 И 468/2 СВЕ КО СТАРИ ГРАД У
БЕОГРАДУ**

Поштовани,

Наше удружење грађана је основано у циљу заштите права и интереса грађана који живе и раде на општини Стари Град. Наши чланови и комшије из остатка Београда су вођени намером да активније заговарају и промовишу неке основне људске вредности у локалној заједници, а ту пре свега мислимо на демократска права грађана и грађанки да учествују у одлучивању, право на чистију животну средину засновану на тековинама одрживог развоја града.

Стога вас са особитим уважавањем и у нади да ћете прихватити наше доборнамерне примедбе и сугестије, упућујемо не неколико чињеница о којима мислимо да би требало заједно да водимо више рачуна.

1. ПРЕМА СТРАТЕГИЈИ РАЗВОЈА ГРАДА БЕОГРАДА И УРБАНИСТИЧКОМ ОСНОВУ, УКАЗУЈЕМО ДА НИЈЕ ИЗРАЂЕН/ДОНЕТ ПЛАН ДЕТАЉНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ ПРЕДВИЂЕН ЗА ПИЈАЦУ „БАЈЛОНИ“

У Одлуци града Београда о изради плана детаљне регулације пијаце Скадарлија од дана 22.09.2010.године је констатована потреба општине Стари Град да ДЕФИНИШЕ УРБАНИСТИЧКИ ПЛАН И ТУ УТВРДИ ЦИЉЕВЕ РАЗВОЈА ВИШЕНАМЕСКЕ ПИЈАЦЕ И ТРГА, стационарног дела и подземне гараже у делу између улица Француске, Џорџа Вашингтона, Кнез Милетине улице и тадашње Ђуре Ђаковића, сада Венизелосове улице на територији општине Стари град.

Имајући у виду да до дана састављања овог дописа, План детаљне регулације за тај део Старог града није израђен, те да се приступило изради плана генералне регулације у циљу изградње метро система јавног превоза и станице испод пијаце Скадарлија – Бајлони, морамо да укажемо на потребу да се пажљиво приступи примени урбанистичког плана који има приоритет на изградњи метро станице и подземне гараже.

Такође, у процесу изградње новог система метроа, планирано је доста инфраструктурних промена које у каснијој фази могу трајно да униште или неповратно промене сам дух Старог града, тачније Дорћола. Зато желимо да овим путем укажемо на врло битно промену коју Урбанистички пројекат намеће у изгледу и функционалности пијаце Бајлони. Овај процес би могао да има огроман утицај на функционисање и постојеће кориснике пијаце.

- ПРИМЕДБА: Према тренутном чињеничном стању, пијаца Бајлони је врло посећена и врло драга свим посетиоцима, не само Дорћолцима, већ и туристима који је цене управо због старог духа пијаца из прошлог века. Зато желимо да нашу основну сугестију усмеримо управо на пројектовани нови изглед пијаце Бајлони. Посебно ако се има у виду да не постоји урбанистички план детаљне регулације за тај део Старог Града. Верујемо да сте свесни да би изградња тако великог инфраструктурног система и подземне гараже, у веома дугом периоду у потпуности уништило било коју шансу за функционисање пијаце. Тиме би се трајно изгубили сви корисници, а запосленима на истој би били ускраћени за обављање своје делатности. Полазећи од те чињенице, вероватно би се и продавци окренули неким другим пијацама у потрази за преко потребним средствима за живот. Зато указујемо да је битно решавати све у фазама и прилагодити процесе доношења одлука о изгледу будуће пијаце према захтевима корисника и грађана и грађанки. Прва фаза подразумева разматрање искључиво изгледа вешенаменског трга и пијаце и ту понављамо обавезу да се укључи јавност јер мислимо да је тренутни пројекат само делимично третирао потребе и захтеве будућих корисника. Треба имати у виду да су наши чланови већински опредељени за сређивање пијаце у духу Дорћола и окружења које одише архитектуром Јелисавете Начић и то је тај дух са почетка двадесетог века. Сведоци смо генерално лошег утицаја постојећег саобраћаја, не само на горе поменутим улицама, већ и на остатку Дорћола, па и хроничног недостатка зелених површина у том делу града. Зато овом примедбом указујемо да би урбанистички приоритет требало да буде усмерен ка реновирању пијаце али не правећи дисконтинуитет са околином и без превише модерних елемената, поштујући предвиђене додатне јавне расправе са грађанима и грађанкама Дорћола и са посебним акцентом да се напусти негативни тренд поплочања тргова јер то ствара негативне последице и утицај посебно у летњим месецима. Примедба се у многоме односи на недовољну заступљеност зелених површина на тргу, јер је минимум од 25% недовољан да пролазницима и корисницима омогући угодан боравак и/или пролазак.

2. ВИШЕ НИВОА ПИЈАЦЕ „БАЈЛОНИ“ ПРЕМА ПЛАНУ

У оквиру претходне примедбе смо се осврнули на непостојање плана детаљне регулације па би се задржали са сугестијама искључиво на идејна решења и доступну документацију којом се планира уређење будућег изгледа пијаце „Бајлони“.

- СУГЕСТИЈА: Општи циљ уређења пијаце је да се омогући лакше коришћење пословних објеката, али се тиме укида постојеће стање на једној од најстаријих пијаца у граду. Ми смо у постојећем пројекту јако тешко могли да пронађемо рампе за прилаз колицима која користе мајке са малом децом, инвалиди и остала лица која имају потешкоће у кретању. Такође, мора се имати у виду да највећи део популације Дорћола чине старије особе, те се њима није изашло у сусрет измештањем објеката на неколико нивоa пијаце, без адекватног прилаза. Предлажемо да се тај проблем додатно анализира како би се умањили негативни утицаји и потенцијална штета по јавни интерес грађана на територији општине Стари град.

3. НЕДОВОЉНО ПРЕЦИЗНО ДЕФИНИСАНИ ЈАВНИ ИНТЕРЕС

У оквиру постојеће пијаце Бајлони, од значаја за све њене кориснике је управо приступачност, велика понуда робе и услуга и „староградски дух“ у продужетку Скадарлијске улице са упливом у посебан део Дорћола.

Нису јасни циљеви, јер нам се чини да нису у јавном интересу грађана решења која се огледају у великом попловању трга и умањењу површине коју обухвата пијаца. Посебно нам је чудно решење у практично централно позиционираном улазу у метро станицу. Већ смо напоменули да намена тргова на општини Стари Град треба да се усклади са потребом за повећањем зелених површина. То је у интересу свих грађана, корисника пијаце и будућих и путника који користе метро, посебно на Дорћолу.

- СУГЕСТИЈА: На основу културног наслеђа, заштићеног у духу Скадарлијске улице и духу бохемије, мислимо да је потребно максимално искористити плато код Србиљ чесме и ту позиционирати улаз и излаз из метро станице, док остатак трга може да се ослободи за зелене површине, мобилијаре за седење за децу и старије особе и улаз у пијацу. Мислимо да би такав амбијент више одговарао тренутним жељама свих корисника, јер је пијаца до сада била место окупљања, организовани су ноћни маркети и ту је заправо неки неформални центар тзв. „доњег Дорћола“. Кључна чињеница у јавном интересу свих грађана и грађанки је да се не изгуби та социјална и урбанистичка вредност и зато је у интересу свих да и будући развој и решење буде темељно планирано. Посебно у деловима града као што је Дорћол, па предлажемо темељнију анализу тог проблема уз аргументацију коју смо вам доставили..

У Београду, дана 01.08.2023.године



Зорица Прокопијевић

Др Лука Бренеселовић

Паунова 24/144

11000 Београд

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ГРАДСКА УПРАВА СТАРА БЕОГРАДА
СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА УРБАНИЗАМ И ГРАЂЕВИНСКЕ ПОСЛОВЕ
ПРИМЉЕНО 07 AUG 2023
Сектор: 350.13-38/

у о.г. /23

Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове,

Улица краљице Марије бр. 1

11000 Београд

ПРИМЕДБЕ И СУГЕСТИЈЕ

на Урбанистички пројекат за изградњу метро станице
„Скадарлија“ и градске пијаце „Бајлони“

24.07.2023

Поштоване даме и господо,

Са жаљењем сам прегледао детаље Ваше јавне презентације Урбанистичког пројекта за изградњу метро станице „Скадарлија“ и градске пијаце „Бајлони“. Сматрам да начин презентације пројекта и време његове презентације – крај јула месеца – не стварају потребне услове за правилан ангажман јавности и струке у поступку.

Понуђена решења, иако их је делом или у целини предложио и израдио инострани биро, у својој суштини значајно одступају од модерних примера добре праксе за планирање станица метроа.

Проблем пројекта представља и одсуство свести да станица „Скадарлија“ није периферијска станица која треба да служи као неко ново средиште протока људи. Реч је о станици у центру, која треба да служи постојећој околини – простору који је већ функционално оформљен и чији специфични садржај представља традиционалну тековину наслеђа и посебну вредност Београда.

Појединачне примедбе и сугестије су следеће:

Пројекат полази, како се чини, од појма метро станице који није у складу са позитивном савременом праксом пројектовања метро станица у градском језгру. То доказује поређење са сваким модерним системом метроа у Европи, а као нарочито позитивни примери истичу се Минхен, Нирнберг и Амстердам.

„Метро станица“ појмовно није одређена станична зграда, као што је то на пример код речи „железничка станица“. Метро станица је *подземни* део трасе метроа на коме метро-воз у тунелу врши стајање у за то предвиђеном проширеном подземном простору. Такво, исправно схватање појма метро станице поставља пред пројектанте сасвим другачије пројектне изазове него што су они уочени у предложеном пројекту.

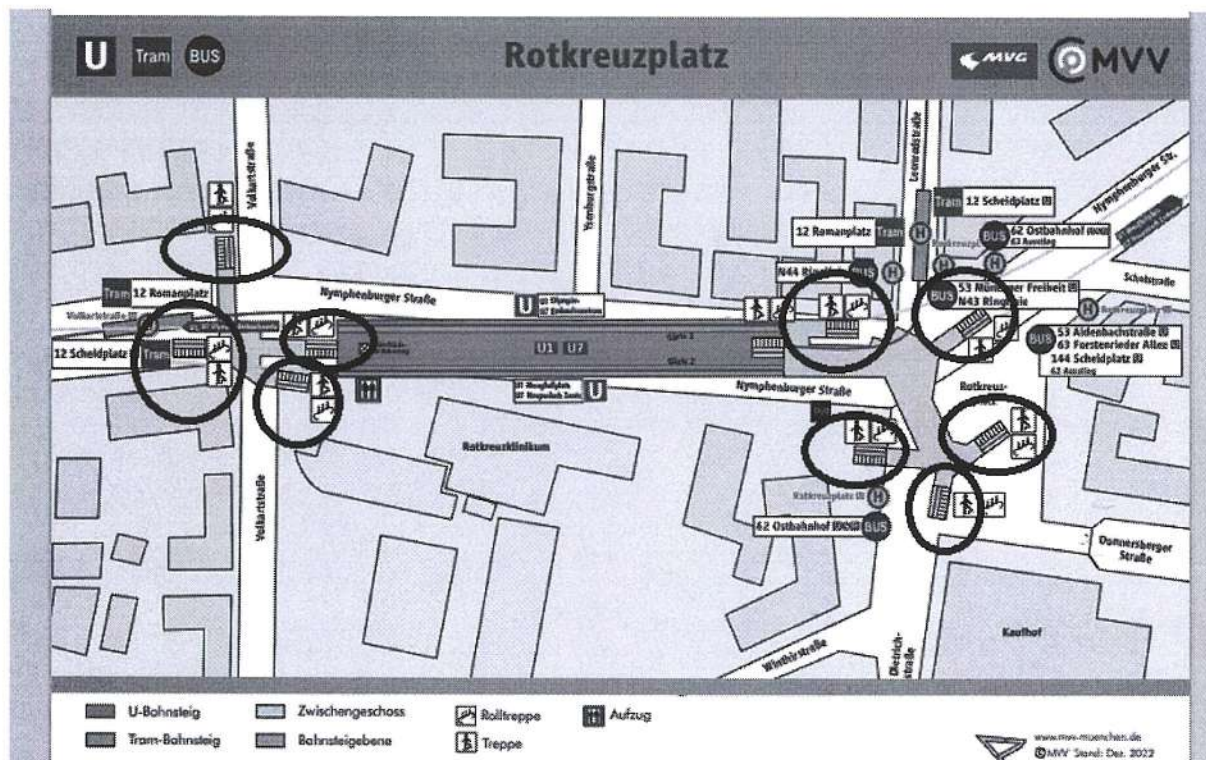
Савремена метро-станица не захтева једну централну „зграду“ („станицу“), као у предложеном пројекту, већ **отварање и динамично повезивање дела тунела који се користи за заустављање метро-воза са што више расцветалих кракова надземних улаза и прилаза који паралелно покривају више градских средина.**

Исправно би било, на пример, да за подземну станицу Скадарлија постоји један западно оријентисан улаз у Страхињића бана, од прилике испред посластичарнице Милица, који би као „њихов улаз“ упијао становнике Дорћола који долазе из правца Калемегдана.

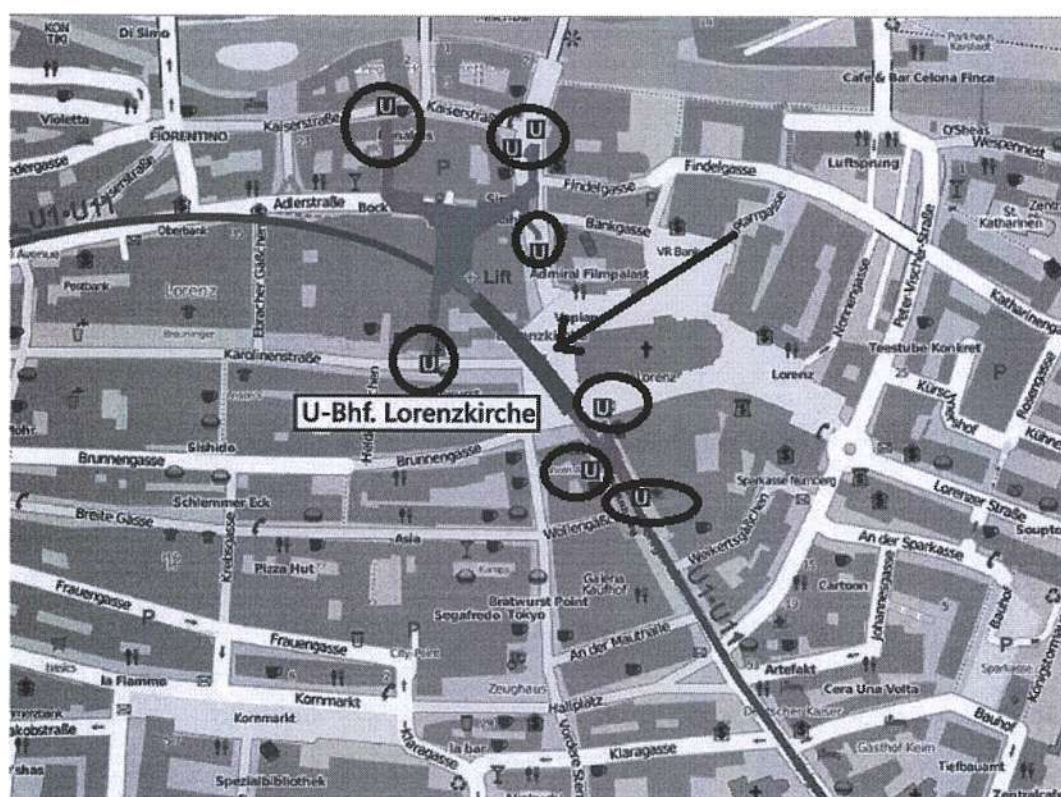
Исправно би било, да се спрам постојећих карактеристика простора и кретања људи, предвиди један јужно оријентисан улаз негде испред БИТЕФА или уз БИТЕФ. Тај улаз би покривао појас пијаце, али и кориснике аутобуса са фреквентне станица Банија у Улици Деспота Стефана.

Смислено би било и да станица има више мањих улаза који омогућавају да се инфраструктура станице уједно користи као подземни пролаз, а такође повезују функционално додатне крајеве града на метро-мрежу. На пример, то би могао бити улаз на почетку Жоржа Клеменсоа и улаз у Гундулићевој.

Против реченог савременог концепта не може се истаћи да његово спровођење не дозвољавају границе урбанистичког пројекта, јер је управо дубља и права суштина овде изнете сугестије у томе да су границе пројекта погрешно одређене и да као такве представљају део проблема, који је потребно код станице Скадарлија и код других станица репити пре коначног планирања.



Пример рачвастог пројектовања – Станица Rotkreuzplatz у Минхену са девет улаза/излаза.



Пример рачвастог пројектовања – Станица Lorenzkirche у Нирнбергу са седам улаза/излаза.

Примедба и сугестија 3

Савремено пројектовање метро-станица признаје као принцип да оне треба у градском ткиву на површини – да буду правилно обележене, али што мање рогобатно видљиве. Брисање целог једног дела пијаце како би се дао некакав монументални празан простор који треба да окружи једну обичну зграду метро-станице представља једно у Европи непознато решење у планинању станица у градском центру.

Као позитивне примере треба гледати станицу Lehel и Marienplatz у чувеном минхенском систему метроа; као и цео нови амстердамски метро где је „ушускавање“ и „прикривање“ станичне инфраструктуре на површини признато за главни савремени принцип планирања.

Примедба и сугестија 4

Што се тиче Бајлонове пијаце, план је урађен без уважавања основних посебности простора који већ постоји и учвршћене функције и традиционалних граница те најаутентичније активне београдске пијаце.

Такав манир када реч није о простору на периферији, већ у старом језгру града представља грешку у планирању која сугерише слабо познавање београдских прилика и посебног статуса који тај део града има у правном оквиру, али и свести и жељама грађана.

Бајлонова пијаца (то је једини назив пијаце у београдском говору) јесте једна од најаутентичнијих, најбитнијих и најживљих пијаца у Београду. Као таква, она је данас и туристичка атракција о којој се нашироко прича.

Планирање система метро саобраћаја – најбољи примери су Минхен и скорије Амстердам – затхеве укомпоновање метроа у језгро града на начин који не уништава срасла стецшта и живе тргове и тржнице у граду.

Данас не постоји сумња да је деложација и смањивање највеће старе београдске пијаце – у Вишњићевој и Јовановој на Дорћолу, 1960-их година –, био велики урбанистички промашај и пример како не треба поступати са наслеђем. Неуважавање једног тако значајног негативног урбанистичког искуства у предложеном пројекту сугерише да у пројекту нису уважене посебности места – града, за који је план израђен.

Исправно би било да се пре планирања гараже и метро-станице пажљиво анализира Бајлонова пијаца и одреди план њеног проширивања, учвршћења и ревитализације, који ће затим пажљиво бити комбинован са подземним садржајима. На пример, у првој етажи испод пијаце, као што је то уобичајно у иностранству, може се направити подземни станични тржни центар и тиме употпунити надземна традиционална пијачна понуда супермаркетима, дрогеријама, киосцима.

За пример таквог поступања треба гледати станицу Lorenzkirche у Нирнбергу и Hauptwache у Франкфурту.

Примедба и сугестија 5

Скреће се пажња да је у Београду у протеклих 20 година већ уништен један број пијаца услед неодговорне израде планова реновирања. Пијаца Зелени Венац је десеткоавана јер је њеном реновирању садржински приступљено погрешно и без плана како ће се задржати стари продавци у периоду за време и после реновирања.

Исправно би било да сваки, па и урбанистички пројекат буде део једног ширег пројекта који би у обзир узео социјалну димензију проблема који настаја када се прикрађује рад пијаца. Пројекат би, да би био правилан, морао уважити проблем фрагилности пијаца и предвидети и дати темељне планске гаранције да се на Бајлоновој пијаци неће поновити негативно искуство Зеленог венца.

Примедба и сугестија 6

Предлаже се безрезервно одустајање од предложеног пројекта с обзиром да нису узети у обзир ни основни стандарди и савремени правци планирања метро излаза и улаза, као и са околности да је Бајлонова пијаца у пројекту схваћена као слободни простор за модификацију, а а не као један од главних активних тргова-тржница и атракција у граду.

Примедба и сугестија 7

Предлаже се да се пре даљих предлога битно другачије одреде границе урбанистичког пројекта.

Садашње границе, у предложеном пројекту, одређену су из угла потребе савремене композиције метро станице преуско и не допуштају пуну валоризацију пројекта метроа кроз пажљив одабир система станица са више кракова који служе као улази, излази и прилази.

Измене граница пројекта не би смеле препрека да се успешно врши планирање код једног пројекта века какав је по среди..

Примедба и сугестија 8

Предлаже се да о следећем јавном увиду на бољи и потпунији начин, са учинком требало обавестити опште грађанство и посебно становнике оближњих улица и квартова о пројектима и плановима.

Крај јула месеца, с обзиром на распусте и одморе и кратак рок за увид, није погодна временска одредница за увид у јавне пројекте и радове.

Такође, пројекте је осим строго стручно потребно презентовати и на начин који ће омогућити ширу размену искустава и простор да на време буду уважене жеље (и негодовања) грађана.

С поштовањем

Мили Бренеселовић

др Лука Бренеселовић