



Република Србија
АГЕНЦИЈА ЗА ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ И
УРБАНИЗАМ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ
Број: 3896/2024-06
Датум: 21.2.2025. године
Краља Милутина 10а, Београд

Саобраћајни институт ЦИП д.о.о.

11 000 Београд
Немањина 6/IV

Поштовани,

Обавештавамо Вас да је Градска управа града Београда - Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове, Сектор за урбанистичко планирање, Одљење за припрему пројеката и локација у периоду од 10. до 17. јануара 2025. године спровело поступак јавне презентације **Урбанистичког пројекта за изградњу пешачко-бицикlistичког моста преко реке Саве, ГО Нови Београд и ГО Чукарица, у Београду**, који сте као стручни обрађивач доставили на даљу надлежност Агенције за просторно планирање и урбанизам Републике Србије дописом број 680-79/23 од 5.8.2024. године (заведено у Агенцији под бројем 3896/2024-06 дана 5.8.2024. године).

У прилогу овог обавештења достављамо Вам примедбе на предметни Урбанистички пројекат, заприимљене у току трајања јавне презентације, а које је Агенцији доставио Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове, Сектор за урбанистичко планирање, Одљење за припрему урбанистичких пројеката и локација, уз Обавештење о обављеној јавној презентацији, IX-13 број 350.13-076/2024 од 24.1.2025. године. Поред наведеног достављамо и примедбу која је заприимљена у Агенцији за просторно планирање и урбанизам Републике Србије дана 21.1.2025. године (заводни број 211/2025-06), отпремљена путем поште у року одређеном за достављање примедби (16.1.2025. године).

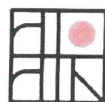
Потребно је да као стручни обрађивач **Урбанистичког пројекта за изградњу пешачко-бицикlistичког моста преко реке Саве, ГО Нови Београд и ГО Чукарица, у Београду** размотрите и заузмете ставове по поднетим примедбама које ће заједно са предметним Урбанистичким пројектом бити разматране на седници Комисије за стручну контролу урбанистичког пројекта. О термину одржавања седнице Комисије за стручну контролу, на којој ће бити разматран предметни Урбанистички пројекат обавештено ћемо Вас обавестити.

С поштовањем,

ПРИВРЕМЕНИ ДИРЕКТОР
мр Ђорђе Милић

ПРИМЉЕНО:	47 FEB 2025	Орг. јед.	Број	Примор.	Вредност
680-79/23					

САОБРАЋАЈНИ ИНСТИТУТ - ЦИП д.о.о.
БЕОГРАД



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ГРАДСКА УПРАВА ГРАДА БЕОГРАДА
ЕКСПЕРИМЕНТАЛНИ ИСТРАЖИВАЧКИ ПОДРАЗДЕЛ

Оп. јед.	Број	Помор	Београд
1113	350.13-76		

ПРИМЉЕНО: 16.09.2023

Градска управа града Београда
Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове
Крајице Марије 1-VIII-X
Београд

Министарство грађевинарства саобраћаја и инфраструктуре
Немањина 22-26
Београд

Агенција за просторно планирање и урбанизам РС
Крајља Милутина 10а
Београд

PRIMEDBA

Predmet: Javna prezentacija urbanističkog projekta za izgradnju pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, G.O. Novi Beograd i G.O. Čukarica

Zahtevamo od Komisije za planove Skupštine grada Beograda da ODBACI zahtev za potvrđivanje predložеног urbanističkog projekta s obzirom da za izradu istog ne postoji zakonit planski osnov.

Postupajući po pritužbi od dana 07. decembra 2023. godine, republička urbanistička inspekcija Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture izvršila vanredni nadzor nad sekretarijatom za uрbанизам i грађевинске послове Градске управе града Београда чији је предмет била контрола планског документа Plan detaljne regulacije за изградњу пеšačко-biciklističке везе између улице Омладинских бригада i Ade Ciganlije, са mostom преко реке Save, градске општине Нови Београд i Чукарца ("Sl. list grada Beograda, br. 9/2023"), који је плански основ предметног UP. По извршењу надзора, републички урбанистички инспектор утврдио је **незаконитост** овог планског документа i упutio предлог министру надлежном за послове просторног планирања i урбанизма да донесе **реšenje o забрани primene планског документа** до његовог усклађивања са законом, сходно одредбама члан 174. став 3. Закона о планирању i изградњи. Допis organa републичке урбанистичке инспекције достављамо u прилогу.

Уколико се утврди да министар, надлежан у тренутку вршења надзора над предметним PDR, није поступио у складу са законом i покренуо процедуру стављања ван снаге предметног PDR, то ће, сасвим сигурно, бити разлог покретања поступка против министра који се већ налази под оптужницом за слично дело чија је последица обрнушавање надстрешице Жељезничке станице u Новом саду која је узроковала смрт 15 грађана.

Upozoravamo da se potvrđivanjem ovog urbanističkog projekta, stvara osnov da se nadležna lica Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Gradske управе града Београда, чланови комисије за стручну контролу урбанистичког projekta, као i одговорна lica наручиоца, такође обухвате кривичним поступком.



Na dalje ćemo komentarisati sadržaj predloženeog UP - što nikako ne treba tumačiti kao želju da se utiče na njegovo poboljšanje, već kao dodatan poziv Komisiji za planove Skupštine grada Beograda da odbaci zahtev za potvrđivanje predloženeog UP.

1. ČEMU JE NAMENJEN UP?

Izradom predmetnog urbanističkog projekta nije ispunjena zakonom propisana svrha izrade ovog urbanističko-tehničkog dokumenta koji se, u skladu sa zakonom, izrađuje "za potrebe urbanističko-arhitektonskog oblikovanja površina javne namene i urbanističko-arhitektonske razrade lokacija" s obzirom da sadržaj istog ne pruža niti jednu novu informaciju o planiranom pešačko-biciklističkom mostu u odnosu na sadržaj PDR za izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije koji je naveden kao planski osnov izrade ovog UP.

U delu SPROVOĐENJE tekstualnog dela UP navedeno je:

"Sve trase, pozicije, dimenzije i nivoelate svih elemenata ovog urbanističkog rešenja (predmetni objekat, njegovi noseći elementi, saobraćajne površine, pristupi, staze, uređenje terena, kao i podzemno i nadzemno infrastrukturalno opremanje) mogu se, u cilju postizanja boljih i/ili ekonomičnijih tehničkih rešenja, korigovati tokom dalje razrade, kroz izradu tehničke dokumentacije, uz poštovanje svih uslova i ograničenja koje propisuje ovaj Urbanistički projekat. Takve izmene ne smatraju se odstupanjem od ovog Urbanističkog projekta".

Dalje, u delu USLOVI IZGRADNJE, tačka 7.2 REGULACIJA I NIVELACIJA, navedeno je:

"Regulaciono rešenje, formirano je preparcelacijom, koja je u potpunosti preuzeta iz Planskog osnova i detaljno je opisana u poglavlju "8. PLANIRANA PREPARCELACIJA" (...) Građevinska linija koja se definiše ovim projektom poklapa se sa obodnim regulacionim linijama parcela formiranih za izgradnju predmetnog objekta, zbog ostavljanja mogućnosti manjih korekcija trasa pristupnih rampi i mosta tokom dalje razrade."

Iz citiranog je jasno da predmetnim UP nije pristupljeno urbanističko-arhitektonskoj razradi lokacije. Odluka da se građevinske linije poklapaju sa regulacionim linijama tj. da se poklapaju sa granicom UP, uz obrazloženje da se isto radi zbog eventualnih "manjih korekcija trase", te da se na dalje iznese stav da su zapravo svi elementi ovog UP podložni korekcijama (sveobuhvatnim a ne "manjim") dovodi u pitanje samu svrhu izrade UP kao urbanističko-tehničkog dokumenta za sprovođenje plana. Čak ni činjenica da obuhvata UP uključuje i zonu neposredne zaštite vodovodovorišta u kojoj nije dozvoljena nikakva izgradnja, nije doveo do toga da se ovim UP bliže odredi pozicija planiranog mosta.

Sadržaj UP jasno ukazuje da, u trenutku izrade UP, naručilac i obradivač ne raspolažu ni jednom značajnom drugacijom informacijom o karakteristikama, pa i izvodljivosti planiranog mosta u odnosu na fazu izrade PDR. Ovo je posebno značajno s obzirom da je upravo izostanak izrade prethodne studije opravdanosti razlog utvrđivanja protivzakonitosti PDR za



izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije ("Sl. list grada Beograda, br. 9/2023). Upravo izradom ove studije i generalnog projekta, u skladu sa čl. 117 Zakona o planiranju i izgradnji, bile bi rešene sve nedoumice (a svakako "pozivanje na ostavljanje mogućnosti korekcije svih trasa, pozicija, dimenzija i nivoleta svih elemenata ovog urbanističkog rešenja (predmetnog objekta, njegovih nosećih elemenata, saobraćajnih površina, pristupa, staza, uređenje terena, kao i podzemnog i nadzemnog infrastrukturnog opremanja) tj. svih elemenata UP.

Posledica po javni interes je višestruka. Prebacivanjem ključnih odluka o planiranom mostu za dalje faze izrade tehničke dokumentacije, javnost je (još jednom) de facto uskraćena za pravo da ostvari zakonom propisano pravo učesća u odlukama o oblikovanju urbanog okruženja. Takođe, s obzirom da se potvrđivanjem UP formira osnov za pribavljanje lokacijskih uslova i građevinske dozvole, a sve na osnovu protivzakonito izrađenog PDR, smatramo da je vaša lična i profesionalna odgovornost da ovaj proces zaustavite pre nanošenja dalje štete po javni interes.

2. OPET - ČEMU JE NAMENJEN UP?

U delu 13. SPROVODENJE tekstualnog dela UP, navedeno je:

"U slučaju neusaglašenosti elemenata Urbanističkog projekta i faktičkog stanja na terenu, merodavnim se smatra faktičko stanje na terenu.

U slučaju neusaglašenosti podataka iz Urbanističkog projekta i podataka katastarskog operata nadležne službe RGZ, primenjuju se podaci katastarskog operata".

S obzirom na prethodno citirani deo istog poglavlja u kojem se navodi da se izmene svih trasa, pozicija, dimenzija i nivoleta svih elemenata ovog urbanističkog rešenja (predmetnog objekta, njegovih nosećih elemenata, saobraćajnih površina, pristupa, staza, uređenje terena, kao i podzemnog i nadzemnog infrastrukturnog opremanja) neće smatrati odstupanjem od ovog UP, neophodno opet postaviti pitanje – koja je tačna svrha ovog UP kada mu u tolikoj meri nedostaju elementi da i odgovorni projektanti imaju potrebu da se na ovakav način ograde od sadržaja prezentovanog UP?

3. I OPET - ČEMU JE NAMENJEN UP?

S obzirom na specifičnosti izrade PDR za izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije ("Sl. list grada Beograda, br. 9/2023) i ovog UP, odnosno činjenice da se oba dokumenta odnose na proveru i potvrdu mogućnosti i uslova izgradnje pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, nejasan je razlog što obuhvat UP nije proširen i na rešenje parkirišta.

Jako sam PDR uspostavlja obaveznu izradu UP samo za parcele planiranog mosta, u tekstu istog navedeno je: "broj ostvarenih parking mesta na pomenutom parkingu od 71PM je orijentacion i konačno će se utvrditi kroz izradu tehničke dokumentacije". Opet napominjemo da za izradu PDR nije urađena prethodna studija opravdanosti, a da se PDR oslanja na



saobraćajnu analizu upitnog kvaliteta. Kako UP predstavlja osnov za izdavanje lokacijskih uslova i akata kojima se započinje izgradnja, upozoravamo na izrazito negativne posledice odluke da se pristupi izgradnji mosta, a da se **prethodno** ne pristupi sveobuhvatnom rešavanju pitanja povećanog priliva automobilske saobraćaja koje će izgradnja mosta da uzrokuje.

4. KOME JE NAMENJEN MOST?

Sadržaj UP pokazuje neusaglašen (ili obmanjujući) stav u pogledu odluke o tome da li je ili nije dozvoljen koltski saobraćaj na planiranom mostu.

Naime, u poglavlju 3. *Pravila uređenja i građenja za površine javne namene*, 3.1. *Saobraćajne površine*, 3.1.6 *Pešačko-biciklistički most preko reke Save (pešačko-biciklistička veza ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije)* navedeno je:

"Planirani most predviđen je isključivo za pešačko-biciklistički saobraćaj, i predstavlja vezu postojećih i planiranih pešačkih i biciklističkih staza na novobeogradskoj strani sa Adom Ciganlijom. Planirana je dvosmerni biciklističko-pešačka staza duž cele mostovske konstrukcije. **Koltski saobraćaj na mostu je zabranjen.**"

Informacija da je koltski saobraćaj na mostu zabranjen uticala je i na određivanje uslova od strane JKP Beogradski vodovod i kanalizacija u kojima se određuje da "obzirom na namenu planiranog objekta (pešačko-biciklistički most sa pristupnim rampama), kojim nije planiran koltski saobraćaj, sve vode koje gravitiraju recipientima se mogu smatrati za uslovno čiste vode, za koje nije potreban predtretman pre ispusta u recipiente" tj. pre ispusta u reku Savu, a kako je navedeno u poglavlju 9.1. *Hidrotehnička mreža i objekte*.

S druge strane, u delu TEHNIČKI OPIS IDEJNOG REŠENJA UP, u delu KONSTRUKCIJA, u opisu karakteristika konstrukcije mosta navedeno je "saobraćajni profil predviđa pešački i biciklistički saobraćaj, kao i laka ekološka vozila na električni pogon, bez prostora za odvijanje koltskog saobraćaja", a u delu o konstruktivnim karakteristikama pristupnih rampi "na pristupnim rampama kao i na mostu, predviđen je pešački i biciklistički saobraćaj, i laka ekološka vozila na električni pogon bez prostora za odvijanje koltskog saobraćaja." Važno je napomenuti da je u ovom Tehničkom opisu idejnog rešenja izostao opis koji se navodi u Tekstualnom delu UP, poglavlje 6. OPIS URBANISTIČKOG REŠENJA, gde je uz određnicu laka ekološka vozila stoji "trotoari, skelovi i sl.", čime je otvoren prostor za uvođenje drugih (i težih) vozila na električni pogon, uključujući automobile (makar interventne).

PDR koji se (iako protivzakoniti) koristi kao planski osnov ovog UP takođe sadrži kontradiktoran (ili obmanjujući) stav o mogućnosti prolaska vozilima. Iako se na više mesta navodi da je koltski saobraćaj na mostu zabranjen, u delu 2. OPŠTA PRAVILA UREĐENJA I GRADENJA, navedena je "mogućnost prelaska interventnih vozila (hitna pomoć i vatrogasna vozila)". Pitanje mogućnosti prolaska vozila (interventnih i drugih) bilo je poseban predmet razmatranja tokom javnog uvida u Nacrt PDR za most, s obzirom na dugogodišnji problem prolaska automobila sauskim nasipom i jasnu nemogućnost nadležnih organa da ovakve aktivnosti spreče iako su zabranjene na isti način (i iz istog razloga očuvanja stabilnosti



nasipa) koji je predviđen sadržajem PDR i uslovima nadležnih organa ishodovanim za potrebe izrade ovog UP.

Činjenica da PDR dopušta *de facto* uvođenje koiskog saobraćaja (iako obeleženog kao interventnog), da je u ovom UP uočljiva nedoslednost kojom se tretira pitanje pristupa vozila, a da je donošenje ključnih odluka ostavljeno za dalje faze izrade tehničke dokumentacije, sa razlogom dovodi do uznemirenja javnosti. Odluka da se širina mosta definišana planom kao "minimalno 6m", kroz predloženi UP poveća na 9m (uz ograde ukupno 12m), dodatno otvara pitanje kome će (do kraja procesa "izrade tehničke dokumentacije" za koju su ostavljene sve bitne odluke) most zapravo biti namenjen – pitanje koje je moralo biti razrešeno kroz izradu prethodne studije opravdanosti i validne analize potrebe i mogućih načina za zadovoljenje potrebe povezivanja Novog Beograda i Ade Ciganije.

Iz svega navedenog postavlja se pitanje validnosti idejnog rešenja ovog UP, a svakako ukazuje na potrebu da se u njegovoj izradi učestvuju i stručnjaci građevinske struke jer se uvodenjem vatrogasnih vozila (teških teretnih) višestruko povećava opterećenje mosta, što utiče na konstrukciju, oblik mosta i sl.

Precizno i nedvosmisleno odlučivanje o mogućnostima da se preko mosta odvija i koiski saobraćaj (interventni ili drugi), o tipu i karakteristika vozila kojima bi prelaz eventualno bio omogućen, neophodno je ne samo radi ispravnog dimenzionisanja mosta, ishodovanja preciznih uslova izrade ovog UP i urbanističkih akata, već i radi mogućnosti da javnost ostvari zakonom garantovano pravo učestvovanja u odlukama koje se tiču oblikovanja elemenata svog urbanog okruženja. Ukoliko u daljoj fazi izrade most zaisa bude dimenzionisan za prelaz koiskog saobraćaja zaodnutog u interventni, biće sasvim jasno da je javnost obmanuta a procedura izrade plana i UP zloupotrebljena i to u projektu koji je, navodno, u celini posvećen građanima i ostvarenju javnog interesa u domenu povećanja kvaliteta života, zaštite životne sredine i unapređenja pešačke i biciklističke infrastrukture.

5. KOLIKO LOKACIJSKIH USLOVA JE POTREBNO ZA JEDAN PEŠAČKO-BICIKLISTIČKI MOST?

U delu 6. OPIS URBANISTIČKOG REŠENJA tekstualnog dela UP, navedena je mogućnost faze realizacije objekta, pri čemu je istaknuto sledeće:

"Iako se radi o Urbanističkom projektu za izgradnju jednog celovitog objekta – pešačko-biciklističkog mosta sa pristupnim rampama, ukoliko se ukaze potreba da se realizacija obavlja fazno, pojedinačne faze realizacije mogu podrazumevati izgradnju pristupnih rampi (sa svake strane reke Save), izgradnju mosta sa svim njegovim elementima, realizaciju parternog uređenja priobalnog zemljišta na svakoj obali, radove na formiranju pešačko-biciklističkih staza na krunama nasipa i sl. U tom slučaju bi se faze definisale tokom dalje izrade, a za svaku planiranu fazu realizacije izdaval bi se posebni lokacijski uslovi, u skladu sa dinamikom realizacije i/ili finansiranja".

Ovakva ideja nema uporište u Zakonu o planiranju i izgradnji. Predviđanje potrebe za faznom izgradnjom može se navesti u urbanističkom projektu (kako je određeno čl. 77 Pravilnika), ali



Istism se ne može odrediti "cepanje" izdavanja lokacijskih uslova, posebno s obzirom na to da ono nije u skladu sa Zakonom. Lokacijski uslovi moraju sadržati sve urbanističke, tehničke i druge uslove i podatke potrebne za izradu idejnog projekta, projekta za građevinsku dozvolu i projekta za izvođenje (čl. 53a st. 1 Zakona) koji su određeni urbanističkim projektom na osnovu kojeg se izdaju lokacijski uslovi (čl. 57 st. 4). Lokacijskim uslovima mogu se odrediti faze izgradnje i to tek nakon što je, na opisan način, omogućeno celovito posmatranje i ishodovanje uslova izgradnje objekta kao celine.

Dodatno upozoravamo da se u kombinaciji uz prethodni stav istog poglavlja da se sveobuhvatne izmene svih elemenata ovog mogu korigovati tokom dalje razrade i iskazanu želju odgovornih lica za izradu ovog UP da se takve izmene neće smatrati odstupanjem od istog, otvoreno iskazuje namjera da se izgradnji mosta preko reke Save pristupi na način nezobližnji nego izgradnji kućice na drvetu. A sve to na potvrđeno nezakonitom planskom osnovu.

6. BUŠITI NASIP ILI NE BUŠITI NASIP, PITANJE JE SAD.

Potreba da se očuva celovitost zaštitne konstrukcije odbrambenog nasipa i bezbednost građana predstavlja jedan od glavnih zahteva nadležnih institucija, koje su iz ovog razloga preporučile da se u zoni odbrambenog nasipa sa obe strane reke Save izbegne svaka vrsta građevinskih i infrastrukturnih radova. Međutim, grafički priloz ne sadrže prikaz konstrukcije odbrambenog nasipa, on nije nacrtan u preseku, niti su prikazana udaljenja predložene pozicije stubova rampi i mostovske konstrukcije, za šta ne postoji zdravorazumno obrazloženje.

7. RADNI TIM?

Članovi radnog tima, uključujući glavnog i odgovornog projektanta arhitekture, ne poseduju odgovarajuću licencu koja garantuje iskustvo u projektovanju mostovskih konstrukcija, niti objekata raspona predviđenih ovim UP.

U Beogradu,
16. januara 2025. godine

prilog:
- dopis republičke urbanističke inspekcije



Nova planska praksa
Carigradska 21/4, Beograd
novaplanskapraksa@gmail.com

Zajednička akcija Blok 70 i 70a
Omladinskih brigada 212/11, Beograd
zablockovi70.70a@gmail.com



From: Jelena Popovic <jelena.popovic@mgsi.gov.rs>
Date: Thu, 18 Jul 2024 at 12:06
Subject: Obavешtenje penubličke urbanističke inspekcije
To: <radovanovic.ksenija@gmail.com>
Cc: Zoran Djelov <zoran.djelov@mgsi.gov.rs>

Пoштована,

Овим путем Вас обавештавам да је на основу Ваше представке пенубличка урбанистичка инспекција овог Министарства, покренула ванредан, канцелариски инспекциски надзор над надраним сyбјектом – градска управа града Београда, Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове.

Предмет инспекциског надзора је контрола планског документа: „План детаљне регулације за изградњу пешачко-бициклистичке везе између улице Омадинских Бригада и Аде Циганлије, са мостом преко реке Саве, градске општине Нови Београд и Чукарица“ (Сл. лист града Београда бр. 9/2023).

Сходно наведеном, а у складу са овлашћењима Ренубличког урбанистичког инспектора из члана 174. став 1. тачка 6. и став 3. Закона о планирању и изградњи („Службени гласник РС“, број 72/09, 81/09-исправка, 64/10-одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13-одлука УС, 50/13, 98/13-одлука УС, 132/14, 145/14, 83/2018, 31/2019, 37/2019 др. закони, 9/2020 и 52/2021) предложено је да се покрене поступак за оцену законитости планског документа - „План детаљне регулације за изградњу пешачко-бициклистичке везе између улице Омадинских Бригада и Аде Циганлије, са мостом преко реке Саве, градске општине Нови Београд и Чукарица“ (Сл. лист града Београда бр. 9/2023), као и предлог министру надлежном за послове просторног планирања и урбанизма да донесе решење о забрани примене планског документа до његовог усклађивања са законом, сходно одредбама члан 174. став 3. Закона о планирању и изградњи.

С поштовањем,

Јелена Поповић, дипл.инж.арх.
Ренублика Србија
Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
Сектор за инспекциски надзор
Одељење ренубличке урбанистичке инспекције
Омадинских Бригада 1.1100 Београд
Тел: +381 11 3111 651
jelena.popovic@mgsi.gov.rs
www.mgsi.gov.rs

ПЕНЗЕНСКА СРБИЈА
ГРАДСКА УПРАВА ГРАДА БЕОГРАДА
СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА УРБАНИЗАМ И ГРАДЕВИНСКЕ ПОСЛОВЕ

Општина:	Београд	Лист:	1/1
Број:	310/13-26	Лист:	1/1
Датум:	13.04.2013	Лист:	1/1

ГРАДСКА УПРАВА ГРАДА БЕОГРАДА
Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове

Краљице Марије бр. 1.

Predmet: Primedbe na Urbanistički projekat za izgradnju pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, G.O. Novi Beograd i G.O. Čukarica u Beogradu

Na strani 10 Urbanističkog projekta-UP, tačka 7.4. Uslovi izgradnje za pešačko-biciklistički most sa pristupnim rampama je između ostalog zapisano i, citiram: »Trup mosta sa njegovim nosećim elementima, definisati i pozicionirati tako da ničim ne ugrožava gabarit međunarodnog plovnog puta reke Save: - Minimalna širina međunarodnog plovnog: iznosi 150 m,«

Na strani 18 UP, tačka 7.6. Uslovi izgradnje za saobraćajne površine:

»Reka Sava na predmetnoj lokaciji ima status međunarodnog vodnog puta, kategorije Va. Međutim, uzimajući u obzir blizinu Beogradskog hidročvora i reke Dunav, kao i sagledavanje predmetne lokacije i ušća reke Save u Dunav, sa aspekta vodnog saobraćaja, kao jedinstvene celine, za predmetnu lokaciju reke Save se usvajaju vrednosti gabarita plovnog puta koji važe na reci Dunav u zoni ušća – kategorija Vic. Prema Preporukama Dunavske komisije (DK/SES 77/11), za predmetnu lokaciju zahtevane su sledeće vrednosti parametara gabarita plovnog puta:

- kategorija plovnog puta: **Vic.**

- minimalna širina plovnog puta: 120 – 150 m

- minimalna širina plovidbenog otvora mosta (sa horizontalnom donjom ivicom konstrukcije): 150 m«

Na strani 19 UP, Uslovi izgradnje je između ostalog zapisano i, citiram: »Za predmetni objekat mosta, na stacionaži reke Save km 5+950 neophodno je

poštovati sledeće gabarite plovnog puta:

- minimalna širina slobodnog gabarita plovidbenog otvora mosta: 150 m«

Imajući napred navedeno u vidu, primedbe bi bile kako sledi;

- minimalna širina plovidbenog otvora mosta 150 m je za kategoriju VII koja nije predmet UP,

- minimalna širina plovnog puta za kategoriju Vic je 120 – 140 m, a ne 120 – 150 m kako je zapisano u UP

Na predmetnoj lokaciji rkm 5+950 reka Sava ima malo »viši« status međunarodnog vodnog puta od kategorije **Va** kako je to zapisano u UP. Naime, pri dnu strane 204 Priručnika za plovību na reci Savi piše, citiram; »Izuzetak čine veličine konvoja na sektoru »Ušće Save« (rkm 0 do rkm 11) koje su propisane Pravilima plovībe na slivu reke Save u poglavlju 11 »Dodatna lokalna pravila«.

A u tim »Dodatnim lokalnim pravilima« za »Ušće Save« u tački 11.01 piše; da je minimalna širina plovnog puta 75 m. Dalje, a u tački 11.03 su date širine skupova plovila koji se mogu vući ili potiskivati i to kako uzvodno, tako i nizvodno. I kako su tamo zapisane širine tih skupova plovila 23 – 33 m, a to je širina skupova plovila kategorije **Vic**, više je nego očigledno, da skupovi plovila kategorije **Vic** mogu i sada iz Dunava da ulaze u reku Savu, ali samo do stacionaže rkm 11, odnosno crpne stanice »Makiš«.

Sa druge strane postavlja se stručno pitanje, zašto bi se na stacionaži 5+950 gradio most koji bi imao plovīdbeni otvor 150 m, ako se nizvodno na stacionaži rkm 1 nalazi Brankov most koji ima plovīdbeni otvor 100 m, dok je na stacionaži rkm 2,73 Stari železnički most, koga inače nadležni planiraju da rekonstruišu u pešačko-biciklistički most i koji ima još manji plovīdbeni otvor: 90 m. Pored toga, Stari železnički most ima Hvpn samo 6,95 m i unutrašnju podužnu širinu čelične rešetkaste konstrukcije oko 5 m, pa se postavlja pitanje, kako će nadležni realizovati rekonstrukciju tog mosta u pešačko-biciklistički most imajući u vidu u javnosti videno idejno rešenje.

Kako je na strani 18 UP, tačka 7.6. **Uslovi izgradnje za saobraćajne površine: plovni put, Gabarit plovnog puta** između ostalog zapisano; da je od Dunavske komisije dobijena preporuka za gabarit plovnog puta;

- kategorija plovnog puta: **Vic**.
- minimalna širina plovnog puta: 120 – 150 m
- minimalna širina plovīdbenog otvora mosta (sa horizontalnom donjom ivicom konstrukcije): 150 m«

kontaktirana je; kako Dunavska komisija, tako i Savska komisija.

U odgovoru Savske komisije je zapisano; da se plovīdba rekom Savom uređuje Pravilima plovīdbe na slivu reke Save, kao i da je obaveza svih potpisnica »Okrivnog sporazuma«; Slovenija, Hrvatska, BiH i Srbija, poštovanje tih pravila. Dakle, i Poglavlja 11, »Dodatna lokalna pravila« koja definišu plovību i dimenzije skupova plovila u sektoru »Ušće Save« (rkm 0 do rkm 11).

iz e-mail prepiske sa nadležnima u Dunavskoj komisiji nije teško zaključiti, da Dunavska komisija nije dala Srbiji »preporuku« o gabaritu plovnog puta ispod mostova na reci Savi čija se izgradnja planira; novi most na mestu Drumsko-tramvajskog mosta i pešačko-biciklistički most Blok 70 – Ada Ciganlija. Uostalom, da li neko misli, da bi Dunavska komisija dala »preporuku«, da novi mostovi na reci Savi imaju plovebene otvore ispod mosta od 150 m, ako Železnički most Bogojevo ispod koga se neometano odvija kompletan dvosmerni saobraćaj rekom Dunav ima plovebene otvore od 80 m.

Na kraju, postavljaju se i dva pitanja;

- koji je razlog da nadležni žele da izgrade dva nova mosta na reci Savi koji bi imali plovebene otvore širine 150 m i

- koliko bi ti mostovi bili skuplji od normalnih konzolnih mostova bez lukova i zatega,

a o svemu tome jednom drugom prilikom.

U očekivanju odgovora na kome unapred zahvaljujemo.

Srdačan pozdrav,

Dragomir Lukić

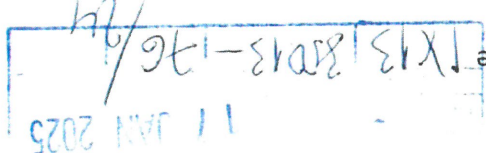
Darko Alaburić



Nehrueva 134/41

Novi Beograd

U Beogradu, 15.01.2025



GRAD BEOGRAD
Gradska uprava grada Beograda
Sekretarijat za urbanizam i građevinske poslove
Kraljice Marije 1, 11 000 Beograd

PREDMET: Primedbe na Urbanistički projekat za izgradnju pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, GO Novi Beograd i GO Čukarica, u Beogradu

Poštovani,

Kao građani Novog Beograda, predstavnici političkih organizacija i grupa građana, smatramo, da je potrebna potpuna uključenost građana u donošenje urbanističkih rešenja u lokalnoj zajednici, te pored formalne ispunjenosti procedura predviđenih Zakonom o planiranju i izgradnji, u delu koji se odnosi na upoznavanje građana sa projektom, tražajući za najprihvatljivijim urbanističkim rešenjima, uzimajući u obzir približno 10 hiljada potpisa građana, koji se protiv realizacije UP, odn. izgradnje predmetnog mosta ZAHTEVAMO sledeće:

1. Da svi dokumentacija bude izložena i stavljena na uvid građanima u prostorijama teritorijalno nadležne mesne zajednice, na čijoj teritoriji je predmetna lokacija, planirana za realizaciju projekta, što je u konkretnom slučaju, MZ „Savski key“, sa sedištem u Ul. Jurija Gagarina 81, Novi Beograd, približno, 400m od GP na kojoj je planirana realizacija izgradnje mosta.

2. Da se javna prezentacija UP ponovi na lokaciji iz tačke 1. u terminu koji omogućava veću uključenost građana, radnim danima u poslepodnevnom i večernjim satima, do najkasnije 20h, u aktivnom delu kalendarske godine.

3. Da u prezentaciji UP, aktivno učestvuju predstavnici Sekretarijata i autori projekta, u komunikaciji sa građanima, te da sa pažnjom i poštovanjem odgovaraju na njihova pitanja i primedbe.

4. Da se građanima pruži prilika, u direktnom demokratskom izjašnjavanju, referendumom, da iskažu svoje mišljenje o predmetnom UP i na taj način kreiraju izgled i upotrebu javne površine u mikrosredini u kojoj žive. Ovo se primarno odnosi na stanovnike stambenih blokova 70 i 70A, te sekundarno na stanovnike svih stambenih blokova Gradske opštine Novi Beograd.

5. Da na predstavljanju projekta i svim daljim događajima, pored predstavnika Sekretarijata i autora, obavezno bude pozvana, predsednica GO Novi Beograd, g-da Ivana Nikolić sa saradnicima, Savet MZ „Savski key“, kao i predstavnici zainteresovanih medijskih kuća.

Što se tiče predmetnog projekta, ističemo sledeće primedbe:

1. Za predmetni UP ne postoji studija opravdanosti.
Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
2. Osnov za UP je Plan detaljne regulacije (PDR) za predmetnu lokaciju koji je donesen protivzakonito, jer nije u skladu sa dokumentom višeg reda, Planom generalne regulacije (PGR). Plan generalne regulacije ne predviđa izgradnju mosta! Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
3. UP, izgradnjom 2 garaže, predviđa potpunu strukturnu promenu dela ulice Omladinskih brigada, što neizbežno, nakon izgradnje pomenutih objekata i puštanjem u rad, dovodi do povećanje obima saobraćaja, buke i aerozagađenja, primarno u delu ulice Omladinskih brigada, odn. u stambenim blokovima 70 i 70A, sekundarno i šire.
Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
4. Ndaleko od lokacije na kojoj je planirana realizacija UP, približno 200m nizvodno, na levoj obali reke Save, nalazi se 1 od 4 prirodna staništa ptičije vrste Mali Vranac, te realizacija UP izvesno preti uništenju staništa i ugrožavanju vrste.
Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
5. Postoji rizik da će se realizacijom UP, odn. izgradnjom mosta i javnih garaža, prekriti pravila koja važe za zone sanitarne zaštite vodoizvorista.
Prostor obuhvaćen granicom PDR-a, predviđen za realizaciju UP, najvećim delom nalazi se u užoj zoni sanitarne zaštite vodoizvorista, a manjim delom (Čukarički rukavac i deo ulice Omladinskih brigada) u široj zoni sanitarne zaštite. U neposrednoj blizini teritorije Plana, odn. prostora predviđenog za realizaciju UP, nalaze se reni bunari sa neposrednom zonom zaštite vodoizvorista, a definisana su Rešenjem Ministarstva zdravlja Republike Srbije o određivanju zona sanitarne zaštite na administrativnoj teritoriji grada Beograda za izvorista podzemnih i površinskih voda koja služe za vodosnabdevanje grada Beograda broj: 530-01-48/2014-10 od 01.08.2014.godine.
Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
6. Postoji rizik da će se realizacijom UP na planiranom području ugroziti zelene površine u priobalju reke Save, zaštićene na nacionalnom i međunarodnom nivou kao prirodno dobro.
Zelene površine u priobalju reke Save pripadaju Ekološki značajnom području, ekološke mreže Republike Srbije - „Ušće Save u Dunav“, koje je utvrđeno Uredbom o ekološkoj mreži (Sl. Glasnik RS br. 102/10.), kao zaštićeno prirodno dobro na međunarodnom nivou i nacionalno je značajno za zaštitu ptica.

Takav projekat je društveno neodgovoran i nepriznati, te mora biti odbijen.

7. Postoji rizik da bi realizacija UP, odn. izgradnja mosta, zbog posebnih odlika tla na planiranom području, zahtevala specifična rešenja koja iziskuju značajnija materijalna sredstva poreskih obveznika.

U okviru planskog područja ograničenja su geološko-geotehničke i hidrogeološke karakteristike terena, radi se o terenu koji je veštački nivoisan nasipanjem pretežno refutiranim peskom, odnosno nasipom od gline, preko zabarene površine. S obzirom da su tehnogena zemljišta na levoj i desnoj obali Save, planiranu izgradnju i uređenje prostora treba izvršiti prema uslovima nakon analize terena u skladu sa odredbama Zakona o rudarstvu i geološkim istraživanjima (Sl. Glasnik RS br. 88/11.)

8. Za pristupanje mostu UP-om se predviđa izgradnja pristupnih spiralnih rampi, oslonjenih na krunu nasipa, koja bi bila proširena nasipanjem na branjenoj strani nasipa.

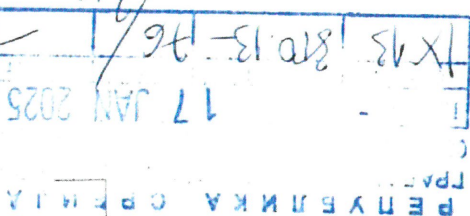
Empirijsko znanje nam govori da se nipošto ne smeju dozvoliti bilo kakvi radovi niti dorada postojećeg odbrambenog nasipa, jer se isti može oštetiti i izgubiti svoju funkcionalnost. Smatramo da je izvođenje takvih radova nedopustivo.

9. U Tehničkom opisu pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, na str. 4, navodi se da "saobraćajni profil predviđa pešački i biciklistički saobraćaj, kao i laka ekološka vozila na električni pogon, bez prostora za odvijanje kolskog saobraćaja". Smatramo da nije dovoljno jasno definisan pojam "laka ekoloških vozila na električni pogon", jer nisu predstavljene njihove karakteristike i gabariti, a ukupna širina mosta predviđena za odvijanje saobraćaja od 9m, ostavlja prostor za sumnju da most sa minimalnim doradama pristupnih saobraćajnica, može postati kolski.

STEFANA INC
J. GASTRINA 49/96
11070 N.BSD

13.01.2025.

Beograd,



GRAD BEOGRAD
Gradska uprava grada Beograda
Sekretarijat za urbanizam i građevinske poslove
Kraljice Marije 1, 11 000 Beograd

PREDMET: Primedbe na Urbanistički projekat za izgradnju pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, GO Novi Beograd i GO Čukarica, u Beogradu

Poštovani,

Kao građani Novog Beograda, predstavnici političkih organizacija i grupa građana, smatramo, da je potrebna potpuna uključеност građana u donošenje urbanističkih rešenja u lokalnoj zajednici, te pored formalne ispunjenosti procedura predviđenih Zakonom o planiranju i izgradnji, u delu koji se odnosi na upoznavanje građana sa projektom, tražajući za najprihvatljivijim urbanističkim rešenjima, uzimajući u obzir približno 10 hiljada potpisа građana, koji se protivе realizaciji UP, odn. izgradnji predmetnog mosta ZAHTEVAMO sledeće:

1. Da svi dokumentacija bude izložena i stavljena na uvid građanima u prostorijama teritorijalno nadležne mesne zajednice, na čijoj teritoriji je predmetna lokacija, planirana za realizaciju projekta, što je u konkretnom slučaju, MZ „Savski kej“, sa sedištem u Ul. Jurija Gagarina 81, Novi Beograd, približno, 400m od GP na kojoj je planirana realizacija izgradnje mosta.

2. Da se javna prezentacija UP ponovi na lokaciji iz tačke 1. u terminu koji omogućava veću uključеност građana, radnim danima u poslednјevnim i večernјim satima, do najkasnije 20h, u aktivnom delu kalendarske godine.

3. Da u prezentaciji UP, aktivno učestvuju predstavnici Sekretarijata i autori projekta, u komunikaciji sa građanima, te da sa pažnjom i poštovanјem odgovaraju na njihova pitanja i primedbe.

4. Da se građanima pruži prilika, u direktnom demokratskom izjašnjavanju, referendumom, da iskažu svoje mišljenje o predmetnom UP i na taj način kreiraju izgled i upotrebu javne površine u mikrosredini u kojoj žive. Ovo se primarno odnosi na stanovnike stambenih blokova 70 i 70A, te sekundarno na stanovnike svih stambenih blokova Gradske opštine Novi Beograd.

5. Da na predstavljanju projekta i svim dalјim događajima, pored predstavnika Sekretarijata i autora, obavezno bude pozvana, predsednica GO Novi Beograd, g-da Ivana Nikolić sa saradnicima, Savet MZ „Savski kej“, kao i predstavnici zainteresovanih medijskih kuća.

Što se tiče predmetnog projekta, ističemo sledeće primedbe:

1. Za predmetni UP ne postoji studija opravdanosti.
Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
2. Osnov za UP je Plan detaljne regulacije (PDR) za predmetnu lokaciju koji je donesen protivzakonito, jer nije u skladu sa dokumentom višeg reda, Planom generalne regulacije (PGR). Plan generalne regulacije ne predviđa izgradnju mosta! Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
3. UP, izgradnjom 2 garaže, predviđa potpunu strukturnu promenu dela ulice Omladinskih brigada, što neizbežno, nakon izgradnje pomenutih objekata i puštanjem u rad, dovodi do povećanje obima saobraćaja, buke i aerozagađenja, primarno u delu ulice Omladinskih brigada, odn. u stambenim blokovima 70 i 70A, sekundarno i šire.
Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
4. Nedaleko od lokacije na kojoj je planirana realizacija UP, približno 200m nizvodno, na levoj obali reke Save, nalazi se 1 od 4 prirodna staništa ptičije vrste Mali Vranac, te realizacija UP izvesno prethodi uništenju staništa i ugrožavanju vrste.
Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
5. Postoji rizik da će se realizacijom UP, odn. izgradnjom mosta i javnih garaža, prekršiti pravila koja važe za zone sanitarne zaštite vodoizvorista.
Prostor obuhvaćen granicom PDR-a, predviđen za realizaciju UP, najvećim delom nalazi se u užoj zoni sanitarne zaštite vodoizvorista, a manjim delom (Čukarički rukavac i deo ulice Omladinskih brigada) u široj zoni sanitarne zaštite. U neposrednoj blizini teritorije Plana, odn. prostora predviđenog za realizaciju UP, nalaze se reni bunari sa neposrednom zonom zaštite vodoizvorista, a definisana su Rešenjem Ministarstva zdravlja Republike Srbije o određivanju zona sanitarne zaštite na administrativnoj teritoriji grada Beograda za izvorista podzemnih i površinskih voda koja služe za vodosnabdevanje grada Beograda broj: 530-01-48/2014-10 od 01.08.2014.godine.
Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
6. Postoji rizik da će se realizacijom UP na planiranom području ugroziti zelene površine u priobalju reke Save, zaštićene na nacionalnom i međunarodnom nivou kao prirodno dobro.
Zelene površine u priobalju reke Save pripadaju Ekološki značajnom području, ekološkoj mreži (Sl. Glasnik RS br.102/10.), kao zaštićeno prirodno dobro na međunarodnom nivou i nacionalno je značajno za zaštitu ptica.

Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.

7. Postoji rizik da bi realizacija UP, odn. izgradnja mosta, zbog posebnih odlika tla na planiranom području, zahtevala specifična rešenja koja iziskuju značajnija materijalna sredstva poreskih obveznika.

U okviru planskog područja ograničenja su geološko-geotehničke i hidrogeološke karakteristike terena, radi se o terenu koji je veštački nivoisan nasipanjem pretežno refuliranim peskom, odnosno nasipom od gline, preko zabarene površine. S obzirom da su tehnogena zemljišta na levoj i desnoj obali Save, planiranu izgradnju i uređenje prostora treba izvršiti prema uslovima nakon analize terena u skladu sa odredbama Zakona o rudarstvu i geološkim istraživanjima (Sl. Glasnik RS br.88/11.)

8. Za pristupanje mostu UP-om se predviđa izgradnja pristupnih spiralnih rampi, oslonjenih na krunu nasipa, koja bi bila proširena nasipanjem na branjenoj strani nasipa.

Empirijsko znanje nam govori da se nipošto ne smeju dozvoliti bilo kakvi radovi niti dorada postojećeg odbrambenog nasipa, jer se isti može oštetiti i izgubiti svoju funkcionalnost. Smatramo da je izvođenje takvih radova nedopustivo.

9. U Tehničkom opisu pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, na str.4, navodi se da "saobraćajni profil predviđa pešački i biciklistički saobraćaj, kao i laka ekološka vozila na električni pogon, bez prostora za odvijanje kolskog saobraćaja". Smatramo da nije dovoljno jasno definisan pojam "lakah ekoloških vozila na električni pogon", jer nisu predstavljene njihove karakteristike i gabariti, a ukupna širina mosta predviđena za odvijanje saobraćaja od 9m, ostavlja prostor za sumnju da most sa minimalnim doradama pristupnih saobraćajnica, može postati kolski.

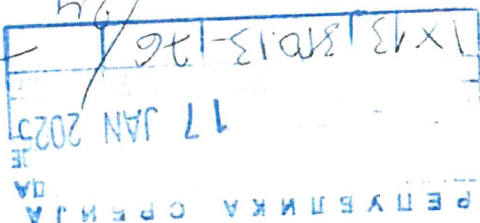
PODNOŠILAC:
VLADIMIR RATKOVIC
JURGA GAGARINA 49/2
11070 NOVI BEOGRAD



Gradska uprava grada Beograda

Sekretarijat za urbanizam i građevinske poslove
Kraljice Marije 1-VIII-X

Beograd



Primedba za urbanistički projekat pešačko biciklističkog mosta - Udruženje građana

Ulice za bicikliste

1. Pristupi ka rampama kojima se pristupa mostu su okrenuti suprotno od smera iz koga dolazi potencijalno najveći broj korisnika, jer je biciklistička staza na samom nasipu sa novobeogradske strane - i sa strane Ade Ciganlije situacija je slična. Ne bi trebalo korisnicima nelogično postavljati pristup za uspon na most, već ga olakšati
2. Radijus pristupne rampe sa strane Ade Ciganlije je manji, što implicira i veći nagib uspona na rampama. Da li je ograničenje bilo u prostornim mogućnostima? Trebalo bi ići na radijus od minimum 20 metara za obe rampe. Prosečni nagib za predmetnu visinu mosta ne bi trebao da prelazi 3 % za ovu visinsku razliku, a u urbanističkog projekta nema detaljnijih podataka o ovome, molili bismo za pojašnjenje, ovo je dosta bitan aspekt prilikom izrade pešačko biciklističkih mostova i značajan je za zadovoljstvo samih korisnika
3. Kako je određena gustina pešačkog, odnosno biciklističkog toka i sama lokacija gde će most biti postavljen - ovo je primedba koju smo uputili i prilikom izrade PDR-a? Primedba većine građana iz neporednog okruženja je da nije urađena studija opravdanosti ovog mosta, što je potkrepljeno i dopisom republičkog urbanističkog inspektora koji dostavljam u prilogu. Pretpostavljamo da će se obradivač izjasniti o procedurama i redosledu izrade projekata, a samim tim i ove studije. Izrada studije bi sigurno imala potencijalni uticaj na gabarite mosta u kontekstu isplativosti same investicije, što je standard koji se sprovodi i u zemljama gde je biciklistički saobraćaj razvijen. Sprovedenje ovog projekta bez predmetne studije kod građana bi izazvalo otpor i podzrivost da se radi o nenaumenskom trošenju sredstava. Potrebno je angažovati konsultantsku kompaniju sa iskustvom u izradi ovakvih studija, sa posebnim osvrtom na povrat investicije od povećanja broja pešačkih i biciklističkih putovanja. Ovakva studija bi se višestruko isplatila jer bi predstavljala osnov za pravdanje ulaganja kod svih sličnih projekata u perspektivi razvoja urbane mobilnosti u Beogradu a i šire u Srbiji!



4. Da li je neophodno da most ima talasastu konstrukciju i da li je bilo primedbi na zaklanjanje vizure zbog iste od strane lokalne zajednice iz neposredne blizine mosta? Ukoliko jeste, iz razloga uštede a i primedbi građana, trebalo bi razmisliti o jednostavnijoj konstrukciji koja ne utiče na vizure i smanjuje cenu projekta, ukoliko je to moguće
5. Predlažemo da se ostavi mogućnost i za grejanje površina za pešačenje i vožnju bicikla tokom zimске sezone da bi se izbeglo stvaranje poledice, pogotovo ukoliko se potencijalno planira sprovođenje toplovodnih cevi za druge namene

Zoran Bukvić

UG Ulice za bicikliste

Prelivačka 91, Beograd, Borča

Tel: 061-671-0364

GRAD BEOGRAD

Градска управа града Београда
Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове
Краљице Марије 1, 11 000 Београд

PREDMET: Примедбе на Урбанistiчки пројекат за изградњу пешачко-бициклистичког
моста преко реке Save, ГО Нови Београд и ГО Чукарца, у Београду

Поштовани,

На основу огласа о јавној презентацији Урбанističkog пројекта за изградњу пешачко
– бициклистичког моста преко реке Save, ГО Нови Београд и ГО Чукарца овим путем
благовремено достављамо примедбе и то како sledи:

Неприхватљиво је да поступак јавне презентације пешачко-бициклистичког моста преко
реке Save буде завршен у року од SEDAM дана од објаве, а посебно имајући у
виду да је 10 хиљада грађана потписало захтев да се овај пројекат обустави. У том
контексту неопходно је да се, у циљу остваривања непосредне демократије и потпуне
обавештености грађана **ЗАХТЕВАМО** следеће:

- Да сва документација буде изложена и стављена на увид грађанима у просторijама територијално надлежне месне заједнице, на чијој територији је предметна локација, планирана за реализацију пројекта, што је у конкретном случају, МЗ „Савски key“, са седиштем у Ул. Јурија Гагарина 81, Нови Београд, приближно, 400m од GP на којој је планирана реализација изградње моста.
- Да се јавна презентација UP понови на локацији из тачке 1. у термину који омогућава већу укљученост грађана, радним данима у последодневним и већерним сатима, до најкасније 20h, у активном делу календарске године.
- Да у презентацији UP, активно учествују представници Секретаријата и аутори пројекта, у комуникацији са грађанима, те да са pažњом и поштовањем одговарају на њихова питања и примедбе.
- Да се грађанима пружи прилика, у директном демократском изјашњавању, референдумом, да истражу своје мишљење о предметном UP и на тај начин креирају изглед и употребу јавне површине у микросредини у којој живе. Ово се примарно односи на станoвнике стамбених блокова 70 и 70А, те секундарно на станoвнике свих стамбених блокова Градске општине Нови Београд.
- Да на представљању пројекта и свим даљим догађајима, поред представника Секретаријата и аутора, обавезно буде позвана, председница ГО Нови Београд, g-да Ivana Nikolić са сарадницима, Savet MZ „Савски key“, као и представници заинтересованих медијских кућа.



Što se tiče predmetnog projekta, ističemo sledeće primedbe:

1. Za predmetni UP ne postoji studija opravdanosti. Takav projekat je društveno neodgovoran i neprihvatljiv, te mora biti odbijen.
2. Osnov za UP je Plan detaljne regulacije (PDR) za predmetnu lokaciju koji je donesen protivzakonito, jer nije u skladu sa dokumentom višeg reda, Planom generalne regulacije (PGR). Plan generalne regulacije ne predviđa izgradnju mosta.
3. UP, izgradnjom 2 garaže, predviđa potpunu strukturnu promenu dela ulice Omladinskih brigada, što neizbežno, nakon izgradnje pomenutih objekata i puštanjem u rad, dovodi do povećanje obima saobraćaja, buke i aerozagađenja, primarno u delu ulice Omladinskih brigada, odn. u stambenim blokovima 70 i 70A, sekundarno i šire.
4. Nedaleko od lokacije na kojoj je planirana realizacija UP, približno 200m nizvodno, na levoj obali reke Save, nalazi se 1 od 5 prirodnih staništa ptičije vrste Mali Vranac, te realizacija UP izvesno preti uništenju staništa i ugrožavanju vrste.
5. Postoji rizik da će se realizacijom UP, odn. Izgradnjom mosta i javnih garaža, prekršiti pravila koja važe za zone sanitarne zaštite vodoizvorista. Prostor obuhvaćen granicom PDR-a, predviđen za realizaciju UP, najvećim delom nalazi se u užoj zoni sanitarne zaštite vodoizvorista, a manjim delom (Čukarički rukavac i deo ulice Omladinskih brigada) u široj zoni sanitarne zaštite. U neposrednoj blizini teritorije Plana, odn. prostora predviđenog za realizaciju UP, nalaze se reni bunari sa neposrednom zonom zaštite vodoizvorista, a definisana su Rešenjem Ministarstva zdravlja Republike Srbije o određivanju zona sanitarne zaštite na administrativnoj teritoriji grada Beograda za izvorista podzemnih i površinskih voda koja služe za vodosnabdevanje grada Beograda broj: 530-01-48/2014-10 od 01.08.2014.godine.

6. Postoji rizik da će se realizacijom UP na planiranom području ugroziti zelene površine u priobalju reke Save, zaštićene na nacionalnom i međunarodnom nivou kao prirodno dobro.

Zelene površine u priobalju reke Save pripadaju Ekološki značajnom području, ekološke mreže Republike Srbije - „Ušće Save u Dunav“, koje je utvrđeno Uredbom o ekološkoj mreži (Sl.Glasnik RS br.102/10.), kao

zaštićeno prirodno dobro na međunarodnom nivou i nacionalno je značajno
za zaštitu ptica.

7. Postoji rizik da bi realizacija UP, odn. izgradnja mosta, zbog posebnih
odlika tla na planiranom području, zahtevala specifična rešenja koja
iziskuju značajnija materijalna sredstva poreskih obveznika.

U okviru planskog područja ograničenja su geološko-geotehničke i
hidrogeološke karakteristike terena, radi se o terenu kojije veštački nivoisan
nasipanjem pretežno refuliranim peskom, odnosno nasipom od gline, preko
zabarene površine. S obzirom da su tehnogena zemljišta na levoj i desnoj
obali Save, planiranu izgradnju i uređenje prostora treba izvršiti prema
uslovima nakon analize terena u skladu sa odredbama Zakona o rudarstvu
i geološkim istraživanjima (Sl. Glasnik RS br.88/11.)

8. Za pristupanje mostu UP-om se predviđa izgradnja pristupnih spiralnih
rampi, oslonjenih na krunu nasipa, koja bi bila proširena nasipanjem na
branjenj strani nasipa.

Empirijsko znanje nam govori da se nipošto ne smeju dozvoliti bilo kakvi
radovi niti dorada postojećeg odbrambenog nasipa, jer se isti može oštetiti
i izgubiti svoju funkcionalnost. Smatramo da je izvođenje takvih radova
nedopustivo.

9. U Tehničkom opisu pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, na str.4,
navodi se da „saobraćajni profil predviđa pešački i biciklistički saobraćaj,
kao i laka ekološka vozila na električni pogon, bez prostora za odvijanje
kolskog saobraćaja“.

Smatramo da nije dovoljno jasno definisan pojam „lakah ekoloških vozila na
električni pogon“, jer nisu predstavljene njihove karakteristike i gabariti, a
ukupna širina mosta predviđena za odvijanje saobraćaja od 9m, ostavlja
prostor za sumnju da most sa minimalnim doradama pristupnih
saobraćajnica, može postati kolski.

10. Priručnik za plovidbu na reci Savi, na strani 204 predviđa:

„Izuzetak čine veličine konvoja na sektoru »Ušće Save« (rkm 0 do rkm 11)
koje su propisane Pravilima plovidbe na silvu reke Save u poglavlju 11.
»Dodatna lokalna pravila“

Čitajući zapisano u poglavlju 11, »Dodatna lokalna pravila«, očigledno je, da reka Sava na **predmetnoj lokaciji** ima malo viši nivo vodnog puta od kategorije Va. Pored toga, u poglavlju 11 »Dodatna lokalna pravila« su definisane i dimenzije konvoja koji se mogu kretati na sektoru "Ušće Save" i to kako vučeni, tako i potiskivani konvoji. Uvidom u te dimenzije nije teško konstatovati, da u reku Savu, ali samo do rkm1, odnosno crpne stanice "Makiš" mogu iz Dunava da ulaze konvoji kategorije Vlc.

Imajući napred navedeno u vidu, postavlja se pitanje, zašto se onda za pešačko-biciklistički most koji bi spojio Novi Beograd i Adu Ciganliju zahteva minimalna širina plovidbenog otvora od 150 m.

Brankov most ima plovidbeni otvor od 100 m, a Stari železnički most koga nadležni žele da rekonstruišu u pešačko-biciklistički most ima plovidbeni otvor od 90 m. Dakle, oba mosta nizvodno od pešačko-biciklističkog mosta koji treba da spoji Novi Beograd i Adu Ciganliju imaju plovidbeni otvor dosta manji od plovidbenog otvora koji se zahteva za planirani pešačko-biciklistički most koji bi spojio Novi Beograd i Adu Ciganliju..

Navedeni zahtev koji je zasnovan na apsolutno netačnim podacima ZNATNO povećava cenu samog mosta i ostavlja mesto za razne mahinacije.

Drugo pitanje je zašto prioritet nije rekonstrukcija Starog železničkog mosta u biciklističko – pešački, a ne sprovođenje projekta protiv koga su građani na čiji kvalitet života ovaj projekat bitno utiču.

Imajući sve navedeno u vidu predlažemo povlačenje Urbanističkog projekta.

U Beogradu,
15.01.2025.



Ranko Vlaisavljević

Potpredsednik OO SSP Novi Beograd



Gradsko uprava grada Beograda
Sekretarijat za urbanizam i građevinske poslove
Kraljice Marije 1-VIII-X
Beograd

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture
Nemanjina 22-26
Beograd

Agencija za prostorno planiranje i urbanizam RS
Kralja Milutina 10a
Beograd

PRIMEDBA

Predmet: Javna prezentacija urbanističkog projekta za izgradnju pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, G.O. Novi Beograd i G.O. Čukarica

Zahtevamo od Komisije za planove Skupštine grada Beograda da ODBACI zahtev za potvrđivanje predloženeog urbanističkog projekta s obzirom da za izradu istog ne postoji zakonit planski osnov.

Postupajući po pritužbi od dana 07. decembra 2023. godine, republička urbanistička inspekcija Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture izvršila vanredni nadzor nad Sekretarijatom za urbanizam i građevinske poslove Gradske uprave grada Beograda čiji je predmet bila kontrola planskog dokumenta Plan detaljne regulacije za izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije, sa mostom preko reke Save, gradske opštine Novi Beograd i Čukarica („Sl. list grada Beograda, br. 9/2023), koji je planski osnov predmetnog UP. Po izvršenju nadzora, republički urbanistički inspektor utvrdio je nezakonitost ovog planskog dokumenta i uputio predlog ministru nadležnom za poslove prostornog planiranja i urbanizma da donese rešenje o zabrani primene planskog dokumenta do njegovog uskladjivanja sa zakonom, shodno odredbama član 174. stav 3. Zakona o planiranju i izgradnji. Dopis organa republičke urbanističke inspekcije dostavljamo u prilogu.

Ukoliko se utvrdi da ministar, nadležan u trenutku vršenja nadzora nad predmetnim PDR, nije postupio u skladu sa zakonom i pokrenuo proceduru stavljanja van snage predmetnog PDR, sasvim sigurno, biti razlog pokretanja postupka protiv ministra koji se već nalazi pod optužnicom za slično delo čija je posledica obrušavanje nadstrešnice Železničke stanice u Novom sadu koja je uzrokovala smrt 15 građana.

Upozoravamo da se potvrđivanjem ovog urbanističkog projekta, stvara osnov da se nadležna lica Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Gradske uprave grada Beograda, članovi komisije za stručnu kontrolu urbanističkog projekta, kao i odgovorna lica naručioaca, takođe obuhvate krivičnim postupkom.

Na dalje ćemo komentarisati sadržaj predložеног UP - što nikako ne treba tumačiti kao želju da se utiče na njegovo poboljšanje, već kao dodatan poziv Komisiji za planove Skupštine grada Beograda da odbaci zahtev za potvrđivanje predložеног UP.

1. ČEMU JE NAMENJEN UP?

Izradom predmetnog urbanističkog projekta nije ispunjena zakonom propisana svrha izrade ovog urbanističko-tehničkog dokumenta koji se, u skladu sa zakonom, izrađuje „za potrebe urbanističko-arhitektonskog oblikovanja površina javne namene i urbanističko-arhitektonske razrade lokacija” s obzirom da sadržaj istog ne pruža niti jednu novu informaciju o planiranom pešačko-biciklističkom mostu u odnosu na sadržaj PDR za izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije koji je naveden kao planski osnov izrade ovog UP.

U delu SPROVOĐENJE tekstualnog dela UP navedeno je:

„Sve trase, pozicije, dimenzije i nivoele svih elemenata ovog urbanističkog rešenja (predmetni objekat, njegovi noseći elementi, saobraćajne površine, pristupi, staze, uređenje terena, kao i podzemno i nadzemno infrastrukturno opremanje) mogu se, u cilju postizanja boljih i/ili ekonomičnijih tehničkih rešenja, korigovati tokom dalje razrade, kroz izradu tehničke dokumentacije, uz poštovanje svih uslova i ograničenja koje propisuje ovaj Urbanistički projekat. Takve izmene ne smatraju se odstupanjem od ovog Urbanističkog projekta”.

Dalje, u delu USLOVI IZGRADNJE, tačka 7.2 REGULACIJA I NIVELACIJA, navedeno je:

„Regulaciono rešenje, formirano je parcelacijom, koja je u potpunosti preuzeta iz Planskog osnova i detaljno je opisana u poglavlju „8. PLANIRANA PREPARACELACIJA” (...) Gradevinska linija koja se definiše ovim projektom pokapa se sa obodnim regulacionim linijama parcela formiranih za izgradnju predmetnog objekta, zbog ostavljanja mogućnosti manjih korekcija trasa pristupnih rampi i mosta tokom dalje razrade.”

Iz citiranog je jasno da predmetnim UP nije pristupljeno urbanističko-arhitektonskoj razradi lokacije. Odluka da se gradevinske linije poklapaju sa regulacionim linijama tj. da se poklapaju sa granicom UP, uz obrazloženje da se isto radi zbog eventualnih „manjih korekcija trase”, te da se na dalje iznese stav da su zapravo svi elementi ovog UP podložni korekcijama (sveobuhvatnim a ne „manjim”) dovodi u pitanje samu svrhu izrade UP kao urbanističko-tehničkog dokumenta za sprovođenje plana. Čak ni činjenica da obuhvata UP uključuje i zonu neposredne zaštite vodizvoršta u kojoj nije dozvoljena nikakva izgradnja, nije doveo do toga da se ovim UP bliže odredi pozicija planiranog mosta.

Sadržaj UP jasno ukazuje da, u trenutku izrade UP, naručilac i obradivač ne raspolažu ni jednom značajnom drugacijom informacijom o karakteristikama, pa i izvodljivosti planiranog mosta u odnosu na fazu izrade PDR. Ovo je posebno značajno s obzirom da je upravo izostanak izrade prethodne studije opravdanosti razlog utvrđivanja protivzakonitosti PDR za izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije („Sl. list grada Beograda, br. 9/2023). Upravo izradom ove studije i generainog projekta, u skladu sa čl. 117 Zakona o planiranju i izgradnji, bile bi rešene sve nedoumice (a svakako „postizanje boljih i/ili ekonomičnijih tehničkih rešenja”) koje se u ovom UP navode kao razlog za

ostavljajući mogućnosti korekcije svih trasa, pozicija, dimenzija i nivoleta svih elemenata ovog urbanističkog rešenja (predmetnog objekta, njegovih nosećih elemenata, saobraćajnih površina, pristupa, staza, uredenja terena, kao i podzemnog i nadzemnog infrastrukturnog opremanja) tj. svih elemenata UP.

Posledica po javni interes je višestruk. Prebacivanjem ključnih odluka o planiranom mostu za dalje faze izrade tehničke dokumentacije, javnost je (još jednom) de facto uskraćena za pravo da ostvari zakonom propisano pravo učešća u odlukama o oblikovanju urbanog okruženja. Takođe, s obzirom da se potvrđivanjem UP formira osnov za pribavljanje lokacijskih uslova i građevinske dozvole, a sve na osnovu protivzakonito izrađenog PDR, smatramo da je vaša lična i profesionalna odgovornost da ovaj proces zaustavite pre nanošenja dalje štete po javni interes.

2. OPET - ČEMU JE NAMENJEN UP?

U delu 13. SPROVODENJE tekstualnog dela UP, navedeno je:

„U slučaju neusaglašenosti elemenata Urbanističkog projekta i faktičkog stanja na terenu, merodavnim se smatra faktičko stanje na terenu.

U slučaju neusaglašenosti podataka iz Urbanističkog projekta i podataka katastarskog operata nadležne službe RGZ, primenjuju se podaci katastarskog operata.”

S obzirom na prethodno citirani deo istog poglavlja u kojem se navodi da se izmene svih trasa, pozicija, dimenzija i nivoleta svih elemenata ovog urbanističkog rešenja (predmetnog objekta, njegovih nosećih elemenata, saobraćajnih površina, pristupa, staza, uredenja terena, kao i podzemnog i nadzemnog infrastrukturnog opremanja) neće smatrati odsuapanjem od ovog UP, neophodno opet postaviti pitanje – koja je tačna svrha ovog UP kada mu u tolikoj meri nedostaju elementi da i odgovorni projektanti imaju potrebu da se na ovakav način ograde od sadržaja prezentovanog UP?

3. I OPET - ČEMU JE NAMENJEN UP?

S obzirom na specifičnosti izrade PDR za izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije („Sl. list grada Beograda, br. 9/2023) i ovog UP, odnosno činjenice da se oba dokumenta odnose na proveru i potvrdu mogućnosti i uslova izgradnje pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, nejasan je razlog što obuhvat UP nije proširen i na rešenje parkirišta.

Iako sam PDR uspostavlja obavezu izrade UP samo za parcele planiranog mosta, u tekstu istog navedeno je: „broj ostvarenih parking mesta na pomenutom parkingu od 71PM je orijentacion i konačno će se utvrditi kroz izradu tehničke dokumentacije”. Opet napominjemo da za izradu PDR nije urađena prethodna studija opravdanosti, a da se PDR oslanja na saobraćajnu analizu upitnog kvaliteta. Kako UP predstavlja osnov za izdavanje lokacijskih uslova i akata kojima se započinje izgradnja, upozoravamo na izrazito negativne posledice odluke da se pristupi izgradnji mosta, a da se **prethodno** ne pristupi sveobuhvatnom rešavanju pitanja povećanog priliva automobilske saobraćaja koje će izgradnja mosta da uzrokuje.

4. KOME JE NAMENJEN MOST?

Sadržaj UP pokazuje neusaglašen (ili obmanjujući) stav u pogledu odluke o tome da li je ili nije dozvoljen kolski saobraćaj na planiranom mostu.

Naime, u poglavlju 3. *Pravila uređenja i građenja za površine javne namene*, 3.1. *Saobraćajne površine*, 3.1.6 *Pešačko-biciklistički most preko reke Save (pešačko-biciklistička veza ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije)* navedeno je:

"Planirani most predviđen je isključivo za pešačko-biciklistički saobraćaj, i predstavlja vezu postojećih i planiranih pešačkih i biciklističkih staza na novobeogradskoj strani sa Adom Ciganlijom. Planirana je dvosmerna biciklističko-pešačka staza duž cele mostovske konstrukcije. **Kolski saobraćaj na mostu je zabranjen.**"

Informacija da je kolski saobraćaj na mostu zabranjen uticala je i na određivanje uslova od strane JKP Beogradski vodovod i kanalizacija u kojima se određuje da "obzirom na namenu planiranog objekta (pešačko-biciklistički most sa pristupnim rampama), kojim nije planiran kolski saobraćaj, sve vode koje gravitiraju recipientima se mogu smatrati za ustovno čiste vode, za koje nije potreban predviđan pre ispusa u recipiente" tj. pre ispusta u reku Savu, a kako je navedeno u poglavlju 9.1. *Hidrotehnička mreža i objekti*.

S druge strane, u delu TEHNIČKI OPIS IDEJNOG REŠENJA UP, u delu KONSTRUKCIJA, u opisu karakteristika konstrukcije mosta navedeno je "saobraćajni profil predviđa pešački i biciklistički saobraćaj, kao i laka ekološka vozila na električni pogon, bez prostora za odvijanje kolskog saobraćaja", a u delu o konstruktivnim karakteristikama pristupnih rampi "na pristupnim rampama kao i na mostu, predviđen je pešački i biciklistički saobraćaj, i laka ekološka vozila na električni pogon bez prostora za odvijanje kolskog saobraćaja." Važno je napomenuti da je u ovom Tehničkom opisu idejnog rešenja izostao opis koji se navodi u Tekstualnom delu UP, poglavlje 6. OPIS URBANISTIČKOG REŠENJA, gde je uz određenu laka ekološka vozila stoji "trotoari, skejtovi i sl.", čime je otvoren prostor za uvođenje drugih (i težih) vozila na električni pogon, uključujući automobile (makar interventne).

PDR koji se (iako protivzakoniti) koristi kao planski osnov ovog UP takođe sadrži kontradiktoran (ili obmanjujući) stav o mogućnosti prolaska vozilima, iako se na više mesta navodi da je kolski saobraćaj na mostu zabranjen, u delu 2. OPŠTA PRAVILA UREĐENJA I GRADENJA, navedena je "mogućnost prolaska vozila (interventnih i drugih) bilo je poseban predmet razmatranja tokom javnog uvida u Nacrt PDR za most, s obzirom na dugogodišnji problem prolaska automobila savskim nasipom i jasnu nemogućnost nadležnih organa da ovakve aktivnosti spreče iako su zabranjene na isti način (i iz istog razloga očuvanja stabilnosti nasipa) koji je predviđen sadržajem PDR i uslovima nadležnih organa ishodovanim za potrebe izrade ovog UP.

Cinjenica da PDR dopušta *de facto* uvođenje kolskog saobraćaja (iako obeleženog kao interventnog), da je u ovom UP uočljiva nedoslednost kojom se tretira pitanje pristupa vozila, a da je donošene ključnih odluka ostavljeno za dalje faze izrade tehničke dokumentacije, sa razlogom dovodi do uznemirenja javnosti. Odluka da se širina mosta definisana planom kao "minimalno 6m", kroz predloženi UP poveća na 9m (uz ograde ukupno 12m), dodatno otvara pitanje kome će (do kraja procesa "izrade tehničke dokumentacije" za koju su ostavljene sve

bitne odluke) most zapravo biti namenjen – pitanje koje je moralo biti rešeno kroz izradu prethodne studije opravdanosti i validne analize potrebe i mogućih načina za zadovoljenje potrebe povezivanja Novog Beograda i Ade Ciganlije.

Iz svega navedenog postavlja se pitanje validnosti idejnog rešenja ovog UP, a svakako ukazuje na potrebu da se u njegovoj izradi učestvuju i stručnjaci građevinske struke jer se uvođenjem vatrogasnih vozila (teških teretnih) višestruko povećava opterećenje mosta, što utiče na konstrukciju, oblik mosta i sl.

Precizno i nedvosmisleno odlučivanje o mogućnostima da se preko mosta odvija i kolski saobraćaj (interventni ili drugi), o tipu i karakteristikama vozila kojima bi prelaz eventualno bio omogućen, neophodno je ne samo radi ispravnog dimenzionisanja mosta, ishodovanja preciznih uslova izrade ovog UP i urbanističkih akata, već i radi mogućnosti da javnost ostvari zakonom garantovano pravo učestvovanja u odlukama koje se tiču oblikovanja elemenata svog urbanog okruženja. Ukoliko u daljoj fazi razrade most zaista bude dimenzionisan za prelaz kolskog saobraćaja zaodenućeg u interventni, biće sasvim jasno da je javnost obmanuta a procedura izrade plana i UP zloupotrebljena i to u projektu koji je, navodno, u celini posvećen građanima i ostvarenju javnog interesa u domenu povećanja kvaliteta života, zaštite životne sredine i unapređenja pešačke i biciklističke infrastrukture.

5. KOLIKO LOKACIJSKIH USLOVA JE POTREBNO ZA JEDAN PEŠAČKO-BICIKLISTIČKI MOST?

U delu 6. OPIS URBANISTIČKOG REŠENJA tekstualnog dela UP, navedena je mogućnost fazne realizacije objekta, pri čemu je istaknuto sledeće:

„Iako se radi o Urbanističkom projektu za izgradnju jednog celovitog objekta – pešačko-biciklističkog mosta sa pristupnim rampama, ukoliko se ukaže potreba da se realizacija obavlja fazno, pojedinačne faze realizacije mogu podrazumevati izgradnju pristupnih rampi (sa svake strane reke Save), izgradnju mosta sa svim njegovim elementima, realizaciju parternog uređenje priobalnog zemljišta na svakoj obali, radove na formiranju pešačko-biciklističkih staza na krunama nasipa i sl. U tom slučaju bi se faze definisale tokom dalje razrade, a za svaku planiranu fazu realizacije izdaval bi se posebni lokacijski uslovi, u skladu sa dinamičkom realizacije i/ili finansiranja“.

Ovakva ideja nema uporište u Zakonu o planiranju i izgradnji. Predviđanje potrebe za faznom izgradnjom može se navesti u urbanističkom projektu (kako je određeno čl. 77 Pravilnika), ali istim se ne može odrediti „cepkanje“ izdavanja lokacijskih uslova, posebno s obzirom na to da ono nije u skladu sa Zakonom. Lokacijski uslovi moraju sadržati sve urbanističke, tehničke i druge uslove i podatke potrebne za izradu idejnog projekta, projekta za građevinsku dozvolu i projekta za izvođenje (čl. 53a st. 1 Zakona) koji su određeni urbanističkim projektom na osnovu kojeg se izdaju lokacijski uslovi (čl. 57 st. 4). Lokacijskim uslovima mogu se odrediti faze izgradnje i to tek nakon što je, na opisan način, omogućeno celovito posmatranje i ishodovanje uslova izgradnje objekta kao celine.

Dodatno upozoravamo da se u kombinaciji uz prethodni stav istog poglavlja da se sveobuhvatne izmene svih elemenata ovog mogu korigovati tokom dalje razrade i iskazanu želju odgovornih lica za izradu ovog UP da se takve izmene neće smatrati odstupanjem od istog, otvoreno iskazuje namjera da se izgradnji mosta preko reke Save pristupi na način

neozbiljniji nego izgradnji kućice na drvetu. A sve to na potvrđeno nezakonitom planskom osnovu.

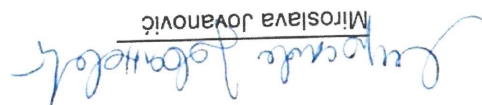
6. BUŠITI NASIP ILI NE BUŠITI NASIP, PITANJE JE SAD.

Potreba da se očuva celovitost zaštitne konstrukcije odbrambenog nasipa i bezbednost građana predstavlja jedan od glavnih zahteva nadležnih institucija, koje su iz ovog razloga preporučile da se u zoni odbrambenog nasipa sa obe strane reke Save izbegne svaka vrsta građevinskih i infrastrukturnih radova. Međutim, grafički priloz i ne sadrže prikaz konstrukcije odbrambenog nasipa, on nije nacrtan u preseku, niti su prikazana udaljenja predložjenih pozicija stubova rampi i mostovske konstrukcije, za šta ne postoji zdravorazumno obrazloženje.

7. RADNI TIM?

Članovi radnog tima, uključujući glavnog i odgovornog projektanta arhitekture, ne poseduju odgovarajuću licencu koja garantuje iskustvo u projektovanju mostovskih konstrukcija, niti objekata raspona predviđenih ovim UP.

U Beogradu,
17 januara 2025. godine


Miroslava Jovanović

Upravnik Stambene zajednice Oml. Brigada 156

Ul. Omladinskih brigada 156

11070 NOVI BEOGRAD

Gradska uprava grada Beograda
Sekretarijat za urbanizam i gradevinske poslove
Kraljice Marije 1-VIII-X
Beograd

Ministarstvo gradevinarstva saobraćaja i infrastrukture
Nemanjina 22-26
Beograd

Agencija za prostorno planiranje i urbanizam RS
Kralja Milutina 10a
Beograd

PRIMEDBA

Predmet: Javna prezentacija urbanističkog projekta za izgradnju pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, G.O. Novi Beograd i G.O. Čukarica

Tražim od Komisije za planove Skupštine grada Beograda da ODBACI zahtev za potvrđivanje predloženeog urbanističkog projekta s obzirom da za izradu istog ne postoji zakonit planski osnov, a razloga je i mnogo više:

— MOST KOJI NIJE POTREBAN

Stanovnici se opravdano pitaju da li je ovoliki most na ovoj lokaciji uopšte potreban? Bez studije opravdanosti i jasnih analiza, nema odgovora! Iako je predviđen za pešake i bicikliste, širina od 9 metara otvara sumnje da bi mogao postati koški most, što bi dodatno pogoršalo uslove života u blokovima. Ako već toliko brinite o biciklistima/ tačnije biciklističkim stazama, onda bi trebalo prvo završiti biciklističku stazu koja se trenutno završava usred njive, a trebalo bi da spaja Most Mihajlo Pupin sa zrenjaninskim putem.

Opravdano sumnjam i da je jedan od glavnih ciljeva izgradnje ustvari provlačenje vodonosnih cevi za potrebe započete i planirane gradnje privatnih zgrada u Savskom blokovima i naselja na prostoru IMT-a... (nastavak teksta u komentarima)

→ NARUŠAVANJE PRIRODNE OAZE

Most i okolina infrastruktura će nepopravljivo uništiti Savski kej, Savski nasip, drveće i zelene površine – jedne od poslednjih zelenih oaza u Beogradu koje omogućavaju zdrav život po meri čoveka.

→ KO ĆE PLATITI CENU?

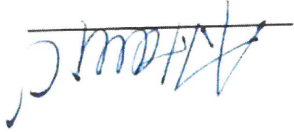
Prvobitni troškovi mosta od 15 miliona evra sada su narasli na čak 22,5 miliona evra, uz sumnje da će cena i dalje rasti. Opravdano se sumnja da projekat ne služi građanima, već interesima korumpiranih pojedinaca.

→ NEZAKONIT PROJEKAT

Plan za most nije u skladu sa zakonom! Republička urbanistička inspekcija već je utvrdila nezakonitost planskog dokumenta i predložila njegovu zabranu, ali gradske vlasti uporno guraju projekat koji bi mogao da ugrozi i stabilnost Savskog nasipa, što potvrđuju i stručna upozorenja. Umesto da uskladi dokument sa zakonom, Gradska uprava je izradila novi urbanistički projekat koji isključuje javnost i obesmišljava građansku participaciju.

→ GLAS GRAĐANA SE ZANEMARUJE – GRAĐANI KAŽU NE!

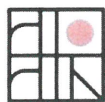
Više od 10.000 građana potpisalo je peticiju protiv mosta, ali gradske vlasti ignorišu njihove zahteve i zaobilaze zakonite procedure. Poruka je jasna: grad ne pripada samo moćnicima, već svima nama!



Aleksandra Stanić

Omladinskih brigade 156/II/23

11070 NOVI BEOGRAD



Gradska uprava grada Beograda
Sekretarijat za urbanizam i građevinske poslove
Kraljice Marije 1-VIII-X
Beograd

Ministarstvo građevinarstva saobraćaja i infrastrukture
Nemanjina 22-26
Beograd

Agencija za prostorno planiranje i urbanizam RS
Kralja Milutina 10a
Beograd

PRIMEDBA

Predmet: Javna prezentacija urbanističkog projekta za izgradnju pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, G.O. Novi Beograd i G.O. Čukarica

Zahtevamo od Komisije za planove Skupštine grada Beograda da ODBACI zahtev za potvrđivanje predloženog urbanističkog projekta s obzirom da za izradu istog ne postoji zakonit planski osnov.

Postupajući po pritužbi od dana 07. decembra 2023. godine, republička urbanistička inspekcija Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture izvršila vanredni nadzor nad Sekretarijatom za urbanizam i građevinske poslove Gradske uprave grada Beograda čiji je predmet bila kontrola planskog dokumenta Plan detaljne regulacije za izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije, sa mostom preko reke Save, gradske opštine Novi Beograd i Čukarica ("Sl. list grada Beograda, br. 9/2023"), koji je planski osnov predmetnog UP. Po izvršenju nadzora, republički urbanistički inspektor utvrdio je nezakonitost ovog planskog dokumenta i uputio predlog ministru nadležnom za poslove prostornog planiranja i urbanizma da donese rešenje o zabrani primene planskog dokumenta do njegovog usklađivanja sa zakonom, shodno odredbama član 174. stav 3. Zakona o planiranju i izgradnji. Dopis organa republičke urbanističke inspekcije dostavljamo u prilogu.

Ukoliko se utvrdi da ministar, nadležan u trenutku vršenja nadzora nad predmetnim PDR, nije postupio u skladu sa zakonom i pokrenuo proceduru stavljanja van snage predmetnog PDR, to će, sasvim sigurno, biti razlog pokretanja postupka protiv ministra koji se već nalazi pod optužnicom za slično delo čija je posledica obrušavanje nadstrešnice Železničke stanice u Novom sadu koja je uzrokovala smrt 15 građana.

Upozoravamo da se potvrđivanjem ovog urbanističkog projekta, stvara osnov da se nadležna lica Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Gradske uprave grada Beograda, članovi komisije za stručnu kontrolu urbanističkog projekta, kao i odgovorna lica naručioaca, takođe obuhvate krivičnim postupkom.



Na dalje ćemo komentarisati sadržaj predložеног UP - što nikako ne treba tumačiti kao želju da se utiče na njegovo poboljšanje, već kao dodatan poziv Komisiji za planove Skupštine grada Beograda da odbaci zahtev za potvrđivanje predložеног UP.

1. ČEMU JE NAMENJEN UP?

Izradom predmetnog urbanističkog projekta nije ispunjena zakonom propisana svrha izrade ovog urbanističko-tehničkog dokumenta koji se, u skladu sa zakonom, izrađuje "za potrebe ovog urbanističko-arhitektonskog oblikovanja površina javne namene i urbanističko-arhitektonske razrade lokacija" s obzirom da sadržaj istog ne pruža niti jednu novu informaciju o planiranom pešačko-biciklističkom mostu u odnosu na sadržaj PDR za izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije koji je naveden kao planski osnov izrade ovog UP.

U delu SPROVOĐENJE tekstualnog dela UP navedeno je:

"Sve trase, pozicije, dimenzije i nivele s obzirom na sve elemente ovog urbanističkog rešenja (predmetni objekat, njegovi noseći elementi, saobraćajne površine, pristupi, staze, uređenje terena, kao i podzemno i nadzemno infrastrukturno opremanje) mogu se, u cilju postizanja boljih i/ili ekonomičnijih tehničkih rešenja, korigovati tokom dalje razrade, kroz izradu tehničke dokumentacije, uz poštovanje svih uslova i ograničenja koje propisuje ovaj Urbanistički projekat. Takve izmene ne smatraju se odstupanjem od ovog Urbanističkog projekta".

Dalje, u delu USLOVI IZGRADNJE, tačka 7.2 REGULACIJA I NIVELACIJA, navedeno je:

"Regulaciono rešenje, formirano je preparcelacijom, koja je u potpunosti preuzeta iz Planskog osnova i detaljno je opisana u poglavlju "8. PLANIRANA PREPARCELACIJA" (...) Građevinska linija koja se definiše ovim projektom poklapa se sa obodnim regulacionim linijama parcele formiranih za izgradnju predmetnog objekta, zbog ostavljanja mogućnosti manjih korekcija trasa pristupnih rampi i mosta tokom dalje razrade."

Iz citiranog je jasno da predmetnim UP nije pristupljeno urbanističko-arhitektonskoj razradi lokacije. Odluka da se građevinske linije poklapaju sa regulacionim linijama tj. da se poklapaju sa granicom UP, uz obrazloženje da se isto radi zbog eventualnih "manjih korekcija trase", te da se na dalje iznese stav da su zapravo svi elementi ovog UP podložni korekcijama (sveobuhvatnim a ne "manjim") dovodi u pitanje samu svrhu izrade UP kao urbanističko-tehničkog dokumenta za sprovođenje plana. Čak ni činjenica da obuhvata UP uključuje i zonu neposredne zaštite vodoizvoršta u kojoj nije dozvoljena nikakva izgradnja, nije doveo do toga da se ovim UP bliže odredi pozicija planiranog mosta.

Sadržaj UP jasno ukazuje da, u trenutku izrade UP, naručilac i obradivač ne raspolažu ni jednom značajnom drugacijom informacijom o karakteristikama, pa i izvodljivosti planiranog mosta u odnosu na fazu izrade PDR. Ovo je posebno značajno s obzirom da je upravo izostanak izrade prethodne studije opravdanosti razlog utvrđivanja protivzakonitosti PDR za



izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije ("Sl. list grada Beograda, br. 9/2023). Upravo izradom ove studije i generalnog projekta, u skladu sa čl. 117 Zakona o planiranju i izgradnji, bile bi rešene sve nedoumice (a svakako "postizanje boljih i/ili ekonomičnijih tehničkih rešenja") koje se u ovom UP navode kao razlog za ostavljanje mogućnosti korekcije svih trasa, pozicija, dimenzija i nivoleta svih elemenata ovog urbanističkog rešenja (predmetnog objekta, njegovih nosećih elemenata, saobraćajnih površina, pristupa, staza, uređenje terena, kao i nadzemnog i podzemnog i infrastrukturnog opremanja) tj. svih elemenata UP.

Posledica po javni interes je višestruka. Prebacivanjem ključnih odluka o planiranom mostu za dalje faze izrade tehničke dokumentacije, javnost je (još jednom) de facto uskraćena za pravo da ostvari zakonom propisano pravo učesća u odlukama o oblikovanju urbanog okruženja. Takođe, s obzirom da se potvrđivanjem UP formira osnov za pribavljanje lokacijskih uslova i građevinske dozvole, a sve na osnovu protivzakonito izrađenog PDR, smatramo da je vaša lična i profesionalna odgovornost da ovaj proces zaustavite pre nanošenja dalje štete po javni interes.

2. OPET - ČEMU JE NAMENJEN UP?

U delu 13. SPROVOĐENJE tekstualnog dela UP, navedeno je:

"U slučaju neusaglašenosti elemenata Urbanističkog projekta i faktičkog stanja na terenu, merodavnim se smatra faktičko stanje na terenu.

U slučaju neusaglašenosti podataka iz Urbanističkog projekta i podataka katastarskog operata nadležne službe RGZ, primenjuju se podaci katastarskog operata".

S obzirom na prethodno citirani deo istog poglavlja u kojem se navodi da se izmene svih trasa, pozicija, dimenzija i nivoleta svih elemenata ovog urbanističkog rešenja (predmetnog objekta, njegovih nosećih elemenata, saobraćajnih površina, pristupa, staza, uređenje terena, kao i nadzemnog i podzemnog i infrastrukturnog opremanja) neće smatrati odstupanjem od ovog UP, neophodno opet postaviti pitanje – koja je tačna svrha ovog UP kada mu u tolikoj meri nedostaju elementi da i odgovorni projektanti imaju potrebu da se na ovakav način ograde od sadržaja prezentovanog UP?

3. I OPET - ČEMU JE NAMENJEN UP?

S obzirom na specifičnosti izrade PDR za izgradnju pešačko-biciklističke veze između ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije ("Sl. list grada Beograda, br. 9/2023) i ovog UP, odnosno činjenice da se oba dokumenta odnose na proveru i potvrdu mogućnosti i uslova izgradnje pešačko-biciklističkog mosta preko reke Save, nejasan je razlog što obuhvat UP nije proširen i na rešenje parkirališta.

Iako sam PDR uspostavlja obaveznu izradu UP samo za parcele planiranog mosta, u tekstu istog navedeno je: "broj ostvarenih parking mesta na pomenutom parkingu od 71PM je *orientation i konačno će se utvrditi kroz izradu tehničke dokumentacije*". Opet napominjem da za izradu PDR nije urađena prethodna studija opravdanosti, a da se PDR oslanja na



saobraćajnu analizu upitnog kvaliteta. Kako UP predstavlja osnov za izdavanje lokacijskih uslova i akata kojima se započinje izgradnja, upozoravamo na izrazito negativne posledice odluke da se pristupi izgradnji mosta, a da se **prethodno** ne pristupi sveobuhvatnom rešavanju pitanja povećanog priliva automobilske saobraćaja koje će izgradnja mosta da uzrokuje.

4. KOME JE NAMENJEN MOST?

Sadržaj UP pokazuje neusaglašen (ili obmanjujući) stav u pogledu odluke o tome da li je ili nije dozvoljen kolski saobraćaj na planiranom mostu.

Naime, u poglavlju 3. *Pravila uređenja i gradnja za površine javne namene*, 3.1. *Saobraćajne površine*, 3.1.6 *Pešačko-biciklistički most preko reke Save (pešačko-biciklistička veza ulice Omladinskih brigada i Ade Ciganlije)* navedeno je:

"Planirani most predviđen je isključivo za pešačko-biciklistički saobraćaj, i predstavlja vezu postojećih i planiranih pešačkih i biciklističkih staza na novobeogradskoj strani sa Adom Ciganlijom. Planirana je dvosmerna biciklističko-pešačka staza duž cele mostovske konstrukcije. **Kolski saobraćaj na mostu je zabranjen.**"

Informacija da je kolski saobraćaj na mostu zabranjen uticala je i na određivanje uslova od strane JKP Beogradski vodovod i kanalizacija u kojima se određuje da "obzirom na namenu planiranog objekta (pešačko-biciklistički most sa pristupnim rampama), kojim nije planiran kolski saobraćaj, sve vode koje gravitiraju recipijentima se mogu smatrati za uslovno čiste vode, za koje nije potreban predtretman pre ispusta u recipijente" tj. pre ispusta u reku Savu, a kako je navedeno u poglavlju 9.1. *Hidrotehnička mreža i objekti*.

S druge strane, u delu TEHNIČKI OPIS IDEJNOG REŠENJA UP, u delu KONSTRUKCIJA, u opisu karakteristika konstrukcije mosta navedeno je "saobraćajni profil predviđa pešački i biciklistički saobraćaj, kao i laka ekološka vozila na električni pogon, bez prostora za odvijanje kolskog saobraćaja", a u delu o konstruktivnim karakteristikama pristupnih rampi "na pristupnim rampama kao i na mostu, predviđen je pešački i biciklistički saobraćaj, i laka ekološka vozila na električni pogon bez prostora za odvijanje kolskog saobraćaja". Važno je napomenuti da je u ovom Tehničkom opisu idejnog rešenja izostao opis koji se navodi u Tekstualnom delu UP, poglavlje 6. OPIS URBANISTIČKOG REŠENJA, gde je uz određenicu laka ekološka vozila stoji "trojine, skejlovi i sl.", čime je otvoren prostor za uvođenje drugih (i težih) vozila na električni pogon, uključujući automobile (makar interventne).

PDR koji se (iako protivzakoniti) koristi kao planski osnov ovog UP takođe sadrži kontradiktoran (ili obmanjujući) stav o mogućnosti prolaska vozilima. Iako se na više mesta navodi da je kolski saobraćaj na mostu zabranjen, u delu 2. OPŠTA PRAVILA UREĐENJA I GRADENJA, navedena je "mogućnost prolaska interventnih vozila (hitna pomoć i vatrogasna vozila)". Pitanje mogućnosti prolaska vozila (interventnih i drugih) bilo je poseban predmet razmatranja tokom javnog uvida u Nacrt PDR za most, s obzirom na dugogodišnji problem prolaska automobila sauskim nasipom i jasnu nemogućnost nadležnih organa da ovakve aktivnosti spreče iako su zabranjene na isti način (i iz istog razloga očuvanja stabilnosti

nasipa) koji je predviđen sadržajem PDR i uslovima nadležnih organa ishodovanim za potrebe izrade ovog UP.

Činjenica da PDR dopušta *de facto* uvođenje kolskog saobraćaja (tako obeleženog kao intervencijom), da je u ovom UP uočljiva nedоследnost kojom se tretira pitanje pristupa vozila, a da je donošenje ključnih odluka ostavljeno za dalje faze izrade tehničke dokumentacije, sa razlogom dovodi do uznemiravanja javnosti. Odluka da se širina mosta definisana planom kao "minimalno 6m", kroz predloženi UP poveća na 9m (uz ograde ukupno 12m), dodatno otvara pitanje kome će (do kraja procesa "izrade tehničke dokumentacije" za koju su ostavljene sve bitne odluke) most zapravo biti namenjen – pitanje koje je moralo biti rešeno kroz izradu prethodne studije opravdanosti i validne analize potrebe i mogućih načina za zadovoljenje potrebe povezivanja Novog Beograda i Ade Ciganlije.

Iz svega navedenog postavlja se pitanje validnosti idejnog rešenja ovog UP, a svakako ukazuje na potrebu da se u njegovoj izradi učestvuju i stručnjaci građevinske struke jer se uvođenjem vatrogasnih vozila (teških teretnih) višestruko povećava opterećenje mosta, što utiče na konstrukciju, oblik mosta i sl.

Precizno i nedvosmisleno odlučivanje o mogućnostima da se preko mosta odvija i kolski saobraćaj (intervencijom ili drugo), o tipu i karakteristikama vozila kojima bi prelaz eventualno bio omogućen, neophodno je ne samo radi ispravnog dimenzionisanja mosta, ishodovanja preciznih uslova izrade ovog UP i urbanističkih akata, već i radi mogućnosti da javnost ostvari zakonom garantovano pravo učestvovanja u odlukama koje se tiču oblikovanja elemenata svog urbanog okruženja. Ukoliko u daljoj fazi izrade most zaista bude dimenzionisan za prelaz kolskog saobraćaja zaodređenog u intervencijom, biće sasvim jasno da je javnost obmanuta a procedura izrade plana i UP zloupotrebljena i to u projektu koji je, navodno, u celini posvećen građanima i ostvarenju javnog interesa u domenu povećanja kvaliteta života, zaštite životne sredine i unapređenja pešačke i biciklističke infrastrukture.

5. KOLIKO LOKACIJSKIH USLOVA JE POTREBNO ZA JEDAN PEŠAČKO-BICIKLISTIČKI MOST?

U delu 6. OPIS URBANISTIČKOG REŠENJA tekstualnog dela UP, navedena je mogućnost fazne realizacije objekta, pri čemu je istaknuto sledeće:

"Iako se radi o Urbanističkom projektu za izgradnju jednog celovitog objekta – pešačko-biciklističkog mosta sa pristupnim rampama, ukoliko se ukaze potreba da se realizacija obavlja fazno, pojedinačne faze realizacije mogu podrazumevati izgradnju pristupnih rampi (sa svake strane reke Save), izgradnju mosta sa svim njegovim elementima, realizaciju parternog uređenja priobalnog zemljišta na svakoj obali, radove na formiranju pešačko-biciklističkih staza na krunama nasipa i sl. U tom slučaju bi se faze definisale tokom dalje razrade, a za svaku planiranu fazu realizacije izdaval bi se posebni lokacijski uslovi, u skladu sa dinamikom realizacije i/ili finansiranja".

Ovakva ideja nema uporište u Zakonu o planiranju i izgradnji. Predviđanje potrebe za faznom izgradnjom može se navesti u urbanističkom projektu (kako je određeno čl. 77 Pravilnika), ali



istim se ne može odrediti "cepkanje" izdavanja lokacijskih uslova, posebno s obzirom na to da ono nije u skladu sa Zakonom. Lokacijski uslovi moraju sadržati sve urbanističke, tehničke i druge uslove i podatke potrebne za izradu idejnog projekta, projekta za građevinsku dozvolu i projekta za izvođenje (čl. 53a st. 1 Zakona) koji su određeni urbanističkim projektom na osnovu kojeg se izdaju lokacijski uslovi (čl. 57 st. 4). Lokacijskim uslovima mogu se odrediti faze izgradnje i to tek nakon što je, na opisan način, omogućeno celovito posmatranje i ishodovanje uslova izgradnje objekta kao celine.

Dodatno upozoravamo da se u kombinaciji uz prethodni stav istog poglavlja da se sveobuhvatne izmene svih elemenata ovog mogu korigovati tokom dalje razrade i iskazanu želju odgovornih lica za izradu ovog UP da se takve izmene neće smatrati odstupanjem od istog, otvoreno iskazuje namjera da se izgradnji mosta preko reke Save pristupi na način neozbiljniji nego izgradnji kućice na drvetu. A sve to na potvrđeno nezakonitom planskom osnovu.

6. BUŠITI NASIP ILI NE BUŠITI NASIP, PITANJE JE SAD.

Potreba da se očuva celovitost zaštitne konstrukcije odbrambenog nasipa i bezbednost građana predstavlja jedan od glavnih zahteva nadležnih institucija, koje su iz ovog razloga preporučile da se u zoni odbrambenog nasipa sa obe strane reke Save izbegne svaka vrsta građevinskih i infrastrukturnih radova. Međutim, grafički priloz i ne sadrže prikaz konstrukcije odbrambenog nasipa, on nije nacrtan u preseku, niti su prikazana udaljenja predloženih pozicija stubova rampi i mostovske konstrukcije, za šta ne postoji zdravorazumsko obrazloženje.

7. RADNI TIM?

Članovi radnog tima, uključujući glavnog i odgovornog projektanta arhitekture, ne poseduju odgovarajuću licencu koja garantuje iskustvo u projektovanju mostovskih konstrukcija, niti objekata raspona predviđenih ovim UP.

U Beogradu,
16. januara 2025. godine

prilog:
- dopis republičke urbanističke inspekcije



Nova planska praksa
Canigradska 21/4, Beograd
novapianskapraksa@gmail.com

Zajednička akcija Blok 70 i 70a
Omladinskih brigada 212/11, Beograd
zablockov170.70a@gmail.com



From: Jelena Popovic <jelena.popovic@mgsi.gov.rs>
Date: Thu, 18 Jul 2024 at 12:06
Subject: Obavешtenje penubličke inspekcije
To: <radovanovic.ksenija@gmail.com>
Cc: Zoran Djelov <zoran.djelov@mgsi.gov.rs>

Поштована,

Овим путем Вас обавештавам да је на основу Ваше представке пенубличка урбанистичка инспекција овог Министарства, покренула ванредан, канцеларијски инспекцијски надзор над нацртаним субјектом – Градска управа града Београда, Секретаријат за урбанизам и грађевинске послове.

Предмет инспекцијског надзора је контрола планског документа:
"План детаљне регулације за изградњу пешачко-бициклистичке везе између улице Омладинских Бригада и Аде Циганлије, са мостом преко реке Саве, градске општине Нови Београд и Чукарица" (Сл. лист града Београда бр. 9/2023).

Сходно наведеном, а у складу са овлашћењима Пенубличког урбанистичког инспектора из члана 174. став 1. тачка б. и став 3. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник РС", број 72/09, 81/09-исправка, 64/10-одлука УС, 24/11, 121/12, 42/13-одлука УС, 50/13, 98/13-одлука УС, 132/14, 145/14, 83/2018, 31/2019, 37/2019 др. закони, 9/2020 и 52/2021) предложено је да се покрене поступак за оцену законитости планског документа - "План детаљне регулације за изградњу пешачко-бициклистичке везе између улице Омладинских Бригада и Аде Циганлије, са мостом преко реке Саве, градске општине Нови Београд и Чукарица" (Сл. лист града Београда бр. 9/2023), као и предлог министру надлежном за послове просторног планирања и урбанизма да донесе решење о забрани примене планског документа до његовог усклађивања са законом, сходно одредбама члан 174. став 3. Закона о планирању и изградњи.

С поштовањем,

Јелена Поповић, дипл. инж. арх.
Република Србија
Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
Сектор за инспекцијски надзор
Одељење пенубличке урбанистичке инспекције
Омладинских Бригада 1, 11000 Београд
Тел: +381 11 3111 651
jelena.popovic@mgsi.gov.rs
www.mgsi.gov.rs