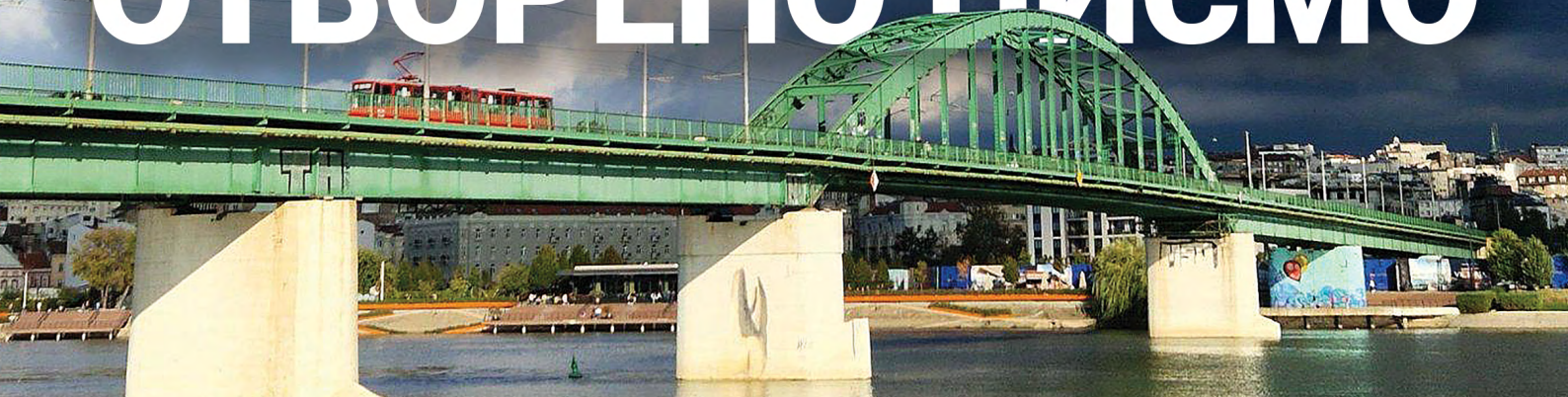


Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије

ОТВОРЕНО ПИСМО



ОТВОРЕНО ПИСМО

Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије

Обраћамо се поводом најављеног уклањања Старог савског моста а ради изградње новог моста на истој локацији, исказујемо оштро супротстављање таквом поступку. Захтевамо да се подухват уклањања моста стави ван снаге док се не постигне широк друштвени консензус око приоритета развоја саобраћајне инфраструктуре и урбанистичког развоја Београда у општем интересу грађана.

Најављено рушење Старог савског моста би умногоме погоршао увелико присутан колапс друмског и јавног саобраћаја у Београду. Такође, рушење Старог савског моста био би непроцењив губитак још једног од симбола Београда који мора неговати културу сећања на своју бурну али и слободарску историју. Уз то, додајемо и непотребно материјално задуживање свих грађана Србије зарад рушења функционалног моста чију су темељну реконструкцију Београђани већ платили пре 15 година.

С обзиром на то да мост учествује са више од 6% укупног моторног саобраћаја преко реке Саве, преко њега прелазе и четири трамвајске и две аутобуске линије јавног саобраћаја које у току дана превезу око 20.000 путника, као и значајан проценат теретних возила, рушење тако функционалне саобраћајнице пре изградње потпуно новог моста, довело би до апсолутног саобраћајног колапса на прилазним саобраћајницама, као и на преосталим мостовима. Треба имати у виду да већ годинама Бранков мост и "Газела" раде на максимуму својих капацитетних могућности.

Захтевамо обуставу поступка издавања дозволе за рушење моста и због чињенице да се процес израде и промене пројеката новог моста, као и пројекта за демонтажу старог савског моста спроводи ван икаквог присуства јавности и ван институција, већ стихијски и неплански. Изостају јасне гаранције да ће планирана инвестиција од процењених 94 милиона евра заиста резултирати побољшањем саобраћаја у интересу грађана.

У прилогу овог писма се налази преглед кључних догађаја и флагрантних законских пропуста, који десет година уназад креирају судбину Старог савског моста и развој Београда, далеко од очију јавности.

На основу свега наведеног, ми, доле потписани, позивамо Министарство да предузме неодложне и одлучне мере са циљем успостављања нормативног и етичког интегритета за очување историјског наслеђа Београда, уштеде јавних прихода и очувања градског саобраћаја кога ће уклањање једног моста на најмање четири године, готово сигурно одвести у неповратну пропаст. Од Министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре очекујемо јасан и резолутан став у погледу очувања постојећег и функционалног моста и обуставе свих нерационалних планова за уклањања Старог савског моста.



ZDRUŽENE
INICIJATIVE I POKRETI

Имајући у виду да:

- ⊕ **Београд нема нов Генерални Урбанистички План (ГУП)**, кровни документ просторног планирања и развоја града. Према важећем ГУП-у из 2016. године није било предвиђено уклањање ниједног моста преко реке Саве,
- ⊕ **Не постоји, односно јавност није упозната са Пројектом изградње новог моста преко Саве.** Идеје и пројекат су се уназад пар година мењали без укључивања јавности. Стање на терену, по питању изграђености на траси постојећег моста онемогућава реализацију новог моста потребног капацитета са најмање 3 траке по смеру (као сви постојећи савски мостови), средишњим трамвајским коридором и обостраним пешачко бицикличким површинама.
- ⊕ **Не постоји, односно јавност није упозната са Пројектом уклањања моста,**
- ⊕ **Не постоји, односно јавност није упозната са Планом измештања саобраћаја** (јавног превоза) који прелази преко моста,
- ⊕ **Не постоји нити је јавност упозната са Студијом утицаја** на градски саобраћај у случају рушења моста,
- ⊕ **Не постоји Студија оправданости за пројекат уклањања моста** – уз напомену да се тенденциозним неодржавањем Старог савског моста јавност злонамерно обмањује да је рушење неопходно, а прелазак преко моста намерно чини небезбедним

Захтевамо да се због ових тешких процедуралних пропуста, непостојања планског основа за рушење функционалног моста и сумње у регуларност пројекта изградње новог савског моста и његову оправданост:

по хитном поступку **обустави поступак издавања грађевинске дозволе за уклањање Старог савског моста и његових стубова**

ПОДРЖАЛИ:

Удружења и групе грађана:

УГ Заједничка Акција Блок 70 и 70а
УГ Улице за бициклисте
УГ За наш кеј
УГ Унија трећи Београд
УГ Комшија
УГ Бела чапља 1165
УГ Блокови 61, 62, 63 и 64
УГ ОСНА - Организација за очување природе и животиња
Сачувајмо Гардош и Земун
Бежанија остаје коса пркоси
Земунски згубидани
Мостобрани
Earth Thrive
УГ Наша Месна Заједница

Еко стража

Балкански Центар за Права Природе
Центар за Зелене Политике
Чуварке Ватре
Срце Града
Зелени Кошутњак
Портал Машина

Политичке организације:

Политичка платформа - Солидарност
Странка Слободе и Правде
Демократска странка - Београдски одбор
Социјалдемократска странка
Покрет Слободних Грађана
Зелено Леви Фронт
Ново Лице Србије





ПРИЛОГ:

Пројекат уклањања Старог савског моста ПРАВНЕ И ФАКТИЧКЕ НЕДОУМИЦЕ

Увидом у доступну документацију и на основу јавних информација које спорадично добијамо од надлежних градских органа, позивајући се на План укључивања заинтересованих страна¹ користимо прилику да изразимо следеће недоумице и спорне елементе у вези са планираним пројектом:

Напуштени приоритети развоја града утврђени у важећем ПППН

2015. године – Усвојен је Просторни план подручја посебне намене (ПППН) за пројекат “Београд на води” који јасно указује да се планира задржавање постојећег трамвајског моста као део културног наслеђа Београда

Цитирамо:

*“У укупној слици Београда и његовим визурама савски мостови заузимају важно место. Они заједно са грађевинским и урбанистичким ткивом са обе стране реке Саве, чине неодвојиви део културно-историјског наслеђа. Савски мостови не само да повезују стари и нови део града, него су имали и значајну историјску улогу. У том контексту све будуће интервенције на самим мостовима и у њиховом непосредном окружењу морају се кретати у правцу **очувања и унапређења свих естетских али и конструктивних карактеристика.**”*

Оригинална решења за реконструкцију Старог савског моста из 2016. године које је израдио Саобраћајни институт ЦИП² су била у складу са овим Планом по којем се задржава постојећа челична конструкција моста - предлаже се надоградња нових саобраћајних површина³, не предвиђа се демонтажа моста. Питање је да ли је и када је ПППН измењен и по ком планском основу је усвојена одлука за изградњу потпуно нове конструкције моста.

Конкурс за реконструкцију Старог савског моста је недоследан ПППН-у и контрадикторан.

2017. године – Објављен је Јавни позив за израду урбанистичко-архитектонског конкурса за реконструкцију Старог савског моста, као и за израду техничке документације.

Иако је назив указивао на реконструкцију и задржавање моста, конкурсни задатак је супротно називу био израда урбанистичко-архитектонског решења **новог моста** преко Саве на месту постојећег.



¹ SEP - Stakeholder Engagement Plan по Стандардима учинка Међународне финансијске корпорације (IFC – International Financial Corporation) о еколошкој и друштвеној одрживости из 2012. године

² <https://www.beoland.com/katalozi/idejna-resenja-rekonstrukcije-starog-savskog-mosta/>

³ У средини моста задржава се постојећи мост ширине за шински саобраћај, а обострано се додаје по један коловоз од 6,5m са пешачко-бициклическом стазом од 1m.

На овај начин потпуно нелегално и нелегитимно једним јавним конкурсом измењен је приоритет развоја града из ППППН за пројекат “Београд на води” и то без икаквог учешћа грађана у поступак одлучивања о приоритетима града и судбини Старог савског моста.

Дефинисани су параметри новог моста: ширина од 38,1 м, а на местима за видиковце ширина достиже 42,1 м. Саобраћајни профил на мосту предвиђа нове коловозне траке (+2), трамвајски коридор (у 2 смера) и тротоаре са бици стазама. Укупна вредност пројекта €30 милиона.

Жири је на основу конкурсних критеријума за оцењивање доделио прву Прву награду Саобраћајном институту ЦИП, који је својим решењем предложио потпуно нове асиметричне лукове моста различите висине (без образложења зашто је решење изабрано, при том неоригинално). У конкурсном решењу Мостпројекта, за које је жири донео одлуку о откупу, предложене су три међусобно повезане конструкције са постојећом оригиналном челичном конструкцијом моста, која је ојачана са још две решетке на обе стране, међутим овај пројекат није усвојен.



Изабрано идејно решење за изградњу новог моста представља обману јавности и злоупотребу поверења грађана.

2019. године - Изабрано идејно решење за изградњу новог моста које је представљено на сајту Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу Београда.



Предложени параметри за повећање капацитета и функционалности новог моста не одговарају фактичком стању јер су се од израде идејног решења у међувремену изградиле нове зграде у склопу насеља Београда на Води и самим тим онемогућиле реализацију пројекта по првобитној намени. По оцени представника стручне јавности због проблема насталих непланском изградњом стамбених објеката на десној обали, нова изводљива ширина моста на левој обали је 33.4м да би се сузила на 27м на десној обали. То је чак 11 метара мање од првобитно најављене ширине моста!

Недостају информације:

- 1 - да ли је усвојен пројекат за изградњу приступних саобраћајница новом савском мосту са обе стране реке Саве у Београду
- 2 - да ли су важећи Локацијски услови из 2021. одговарају фактичком стању на терену
- 3 - да ли је организован јавни увид у нови Просторни план подручја посебне намене који обухвата зграде у непосредној близини Старог савског моста на десној обали Саве.



Локацијски услови предвиђају уклањање моста само уз претходно испуњене услове - након спроведених провера и анализа (конструктивних и хидрауличких)

2021. године – усвојени су важећи Локацијски услови којима се утврђује да се на месту изградње будућег новог моста преко реке Саве, налази се постојећи трамвајски мост, “Стари савски мост” и да пре изградње будућег новог моста, је предвиђено потпуно уклањање постојећег моста и његових стубова, што је предмет посебног пројекта који се не разматра у документу.

Цитирамо:

„Могуће је након спроведених провера и анализа (конструктивних и хидрауличких), у оквиру дефинисане регулације планирати и нову конструкцију моста са истим садржајем профила. Планирање овог саобраћајног правца са новим, већим капацитетом у складу је са потребама планираних намена, као и закључцима Програма за урбанистички план простора Савског амфитеатра - прва фаза. Имајући у виду да Стари савски мост представља значајан елемент силуете и визуелног идентитета града, конструктивно решење реконструкције моста са елементима архитектонског обликовања неопходно је дефинисати кроз јавни конкурс.“

Нерационално и прекомерно задуживање грађана Републике Србије

2022. године - Скупштина Србије потврђује Уговор о кредиту у износу до 79,92 милиона евра за финансирање уклањања старог моста на Сави и изградњу новог челичног лучног моста. Уговор о кредиту је потписан са BNP Paribas, а кредит је осигуран код „China Export & Credit Insurance Corporation“.





Пропаганда и намерно неодржавање моста

2024. године – Градоначелник Београда Александар Шапић води интензивну медијску кампању за рушење моста: „не оптерећујем се превише судбином старог моста који ће бити уклоњен, јер ме много више занима нови мост“, појачавајући стигматизацију Старог савског моста (називајући га „Немачки-нацистички мост“),

Надлежне институције настављају да својим невршењем дужности одржавања саобраћајница системски уништавају и пуштају да мост пропада, са циљем изазивања негативних реакција међу грађанима према Старом савском мосту и креирања јавне подршке за његово рушење: „мост нема никакву вредност, осим емотивну“. „Мост кочи развој Београда“. „Мост је ругло града“ итд.

У јуну 2024. године почињу теренске припреме за извођење пројекта, иако надлежно Министарство није издало ниједну грађевинску дозволу.

Нормативни недостаци и непостојање планског основ нити одлуке да се Стари савски мост уклони

2024. године - Јавност и даље нема увид у Одлуку о изградњи новог моста на месту старог, као ни у Студију оправданости улагања јавних средстава у демонтажу старог и изградњу новог инфраструктурног објекта. По Члану 114 из Закона о планирању и изградњи обавезна је студија оправданости по којој се одређује просторна, еколошка, друштвена, финансијска и економска оправданост инвестиције за изабрано решење пројекта, разрађено идејним пројектом, на основу које се доноси одлука о оправданости улагања јавног буџета.

Посебно забрињава ситуација да не само да не постоји анализа да ли је улагање од 94 милиона евра⁴ оправдано, већ је потпуно нејасно у којој фази је израда потребне техничке документације за реализацију пројекта. За сада једино што је доступно грађанима јесте маркетиншки приказ и кратак сажетак идејног концепта објављен на сајту Дирекције за грађевинско земљиште и изградњу Београда⁵, базиран по идејном решењу новог моста који је израдио Саобраћајни институт ЦИП. Статус главног идејног пројекта, поверен за израду компанији *Powerchina International Group Limited*, још увек није познат јавности. Упркос очигледном недостатку потребне техничке документације, од почетка године градски органи, а посебно актуелни Градоначелник Београда, Александар Шапић, упорно најављују рушење Старог савског моста, а да не знамо ни шта ће се тачно градити.

⁴ Зајам вредан око 79,92 милиона евра је потписан са BNP Paribas, осигуран је код кинеске корпорације „China Export and Credit Insurance“, а остатак финансира држава.

⁵ <https://www.beoland.com/most-preko-reke-save-na-mestu-starog-savskog-mosta-2/>

„Београд на води“ блокира и условљава развој града

Напуштени су иницијални планови за просторно планирање и развој Београда – према којима је требало да се преко Саве изгради потпуно нови мост који би преузео функцију Старог савског моста.

Планирани потпуно нови мост преко Саве требало је да има шест трака за аутомобиле и јавни превоз, са доње стране касете за метро. Дакле да је овај план реализован, данас не бисмо говорили о рушењу Старог савског моста који треба да остане део културно-историјске целине сећања на важну епоху и који би се, према вољи и потребама Београђана, могао реконструисати у пешачко-бициклички мост. Међутим то данас није изводљиво због зграда “Београда на води” које су сазидане у међувремену и смањиле параметар могуће ширине моста.



Осим тога, због чињенице да изградња потпуно новог моста на новом месту, довољног капацитета и функционалности, није више изводљива, цена “Шапићевог новог моста” на месту старог, повећава се са 30 милиона на 94 милиона евра сврставајући замену и изградњу овог моста у најскупље на свету без јасне економске, саобраћајне и друштвене оправданости, и јасне користи за грађане.

Ово је само још један доказ како се јавни интерес угрожава због пројекта “Београда на води” – због кога није могуће реализовати идејна решења и конструктивне планове за развој града и градског саобраћаја у интересу свих грађана Београда.