



Vreme: 07.09.2026 08:01

Medij: biznis.rs

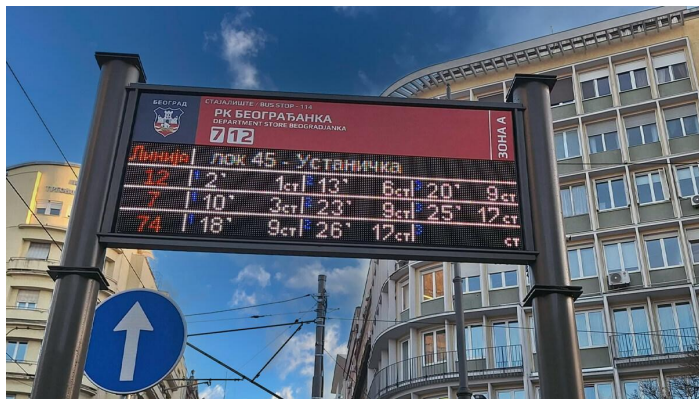
Link: <https://biznis.rs/vesti/srbija/sta-je-urbana-mobilnost-i-zasto-beograd-u-to-ulaze-76-milijardi-evra/>

Autori: Redakcija

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva

Naslov: Urbana mobilnost u Beogradu od 7,6 milijardi evra - Šta je ispunjeno za pet godina?

8476



Beograd je 2020. godine usvojio prvi Plan održive urbane mobilnosti (POUM), strateški dokument kojim su propisani ciljevi unapređenja saobraćaja kako bi se razvoj grada usmerio u pravcu u kojem mobilnost doprinosi kvalitetu života, zaštiti životne sredine, klimatskoj otpornosti i društvenoj inkluziji. Za razliku od tradicionalnog saobraćajnog planiranja, koje je prvenstveno...

Beograd je 2020. godine usvojio prvi Plan održive urbane mobilnosti (POUM), strateški dokument kojim su propisani ciljevi unapređenja saobraćaja kako bi se razvoj grada usmerio u pravcu u kojem mobilnost doprinosi kvalitetu života, zaštiti životne sredine, klimatskoj otpornosti i društvenoj inkluziji. Za razliku od tradicionalnog saobraćajnog planiranja, koje je prvenstveno usmereno na povećanje kapaciteta saobraćajne infrastrukture i protočnosti motornog saobraćaja, koncept održive urbane mobilnosti u središte planiranja stavlja potrebe ljudi i kvalitet života građana. Cilj ovakvog pristupa jeste razvoj transportnog sistema koji istovremeno unapređuje pristupačnost, podstiče korišćenje održivih vidova prevoza, smanjuje negativne uticaje na životnu sredinu i doprinosi klimatskoj otpornosti gradova. Koliko je u prvih pet godina primene ovaj koncept zaživio u Beograd, analizirali su stručnjaci Regulatornog instituta za obnovljivu energiju i životnu sredinu (RERI) i objavili u publikaciji "Između vizije i stvarnosti", uz podršku Fondacije za otvoreno društvo - Zapadni Balkan. Polazni saobraćajni pokazatelji za Beograd su bili takvi da je polovina otpadala na javni prevoz, jedna četvrtina se odnosila na pešačenje, automobili su zauzimali 24 odsto, bicikli 0,8 odsto, dok su ostali vidovi saobraćaja bili zastupljeni sa 0,2 procenta. To znači da su održivi vidovi prevoza zauzimali 75,8 odsto ukupnog saobraćaja. Ciljevi koje je gradska vlast u Beogradu postavila do 2031. godine najambiciozniji su bili u okviru razvoja biciklističkog saobraćaja koji sa 0,8 odsto treba da naraste na četiri procenta, udeo pešačenja treba zadržati na 25 odsto, automobile smanjiti na petinu dok bi javni prevoz trebalo da bude na 48 procenata. Time bi se održivost prevoza povećala na oko 77 odsto. Izvor: Studija Između vizije i stvarnosti, RERI. Planirano više od sedam milijardi evra. Finansijski veoma ambiciozan plan projektovan je na 7,6 milijardi evra, od čega je 3,4 milijarde predviđeno za projekat izgradnje metroa, 1,3 milijarde evra za sistem javnog prevoza, a skoro milijardu evra za spoljnu magistralnu tangentu i izgradnju mosta preko Ade Huje. Oko 800 miliona evra projektovano je za visokokapacitetne šinske podsisteme, pola milijarde evra za unutrašnji magistralni poluprsten, Stari savski most i tunel kroz centar grada oko 200 miliona evra, dok bi nešto više od 400 miliona evra bilo izdvojeno za ostale mere koje se odnose na pešačenje, bicikl, opštine, urbani kvalitet i garaže, piše u dokumentu. Najveći deo planiranih ulaganja odnosi se na razvoj Sistema javnog gradskog prevoza i izgradnju krupne saobraćajne infrastrukture oličene u Spoljnoj magistralnoj tangenti sa mostom preko Ade Huje i Unutrašnjeg magistralnog poluprstena, a celokupan paket investicija bez metroa koštao bi svakog Beograđanina oko 3.500 evra do 2031. godine. Reč je o veoma ekspanzivnim ulaganjima, s obzirom na to da Beograd u periodu realizacije plana raspolaže godišnjim budžetom između 1,1 i 1,8 milijardi evra, a prosečne godišnje investicije po ovom planu iznose skoro 400 miliona evra, odnosno oko četvrtine celokupnog budžeta grada. "Posebno je značajno da Beograd već izdvaja veoma veliki deo budžeta za oblast saobraćaja. U budžetu za 2026. godinu rashodi za organizaciju saobraćaja i saobraćajnu infrastrukturu činili su oko trećine ukupnog budžeta grada. Međutim, visoka izdvajanja za saobraćaj nisu nužno bila usmerena na realizaciju prioriteta definisanih POUM-om, već





Vreme: 07.09.2026 08:01

Medij: biznis.rs

Link: <https://biznis.rs/vesti/srbija/sta-je-urbana-mobilnost-i-zasto-beograd-u-to-ulaze-76-milijardi-evra/>

Autori: Redakcija

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva

Naslov: Urbana mobilnost u Beogradu od 7,6 milijardi evra - Šta je ispunjeno za pet godina?

prvenstveno na izgradnju i održavanje saobraćajnica i subvencionisanje javnog prevoza", navode autori. Foto: Freepik Šta je urađeno? Analiza implementacije POUM-a posle pet godina od usvajanja pokazuje da mere za unapređenje pešačkog saobraćaja nisu sprovedene sistemski, već pre svega kroz pojedinačne intervencije ograničenog obima. Imajući u vidu da je Akcioni plan predviđao unapređenje najmanje 10 do 15 kilometara pešačkih površina godišnje, realizovani obim radova ostao je znatno ispod planiranog. Istovremeno su sprovedene pojedine intervencije koje nisu bile u skladu sa ciljevima POUM-a jer su na pojedinim lokacijama ukinuti pešački prelazi. Biciklistički saobraćaj predstavlja jednu od ključnih oblasti za ocenu implementacije jer je predviđeno povećanje udela biciklizma u ukupnom broju putovanja sa 0,8 odsto na četiri procenta, kao i proširenje biciklističke mreže sa 102 na 493 kilometra do 2031. godine. Za otprilike polovinu tog perioda, od 2020. do 2025. godine, izgrađeno je oko 20 kilometara novih biciklističkih staza, najvećim delom u okviru razvoja kompleksa Beograd na vodi, a autori ocenjuju da je to znatno ispod dinamike potrebne za dostizanje planiranog udela biciklizma od četiri odsto. Izvor: Studija Između vizije i stvarnosti, RERIU isto vreme, deo već izgrađene infrastrukture nije zadržan jer su određene biciklističke staze ukinute, dok su pojedine pretvorene u zajedničke pešačko-biciklističke površine. "Posmatrano u celini, sprovedene aktivnosti ne ukazuju na sistemsku transformaciju uslova za razvoj biciklističkog saobraćaja. Uprkos pojedinačnim **infrastrukturnim** ulaganjima, realizacija mera ostala je ograničena u odnosu na ambiciju plana, dok su ulaganja i dalje dominantno bila usmerena na infrastrukturu namenjenu motornom saobraćaju", ocenjeno je u dokumentu. Kada je reč o razvoju javnog prevoza, najveći deo ulaganja u ovom periodu odnosio se na obnovu voznog parka. Nabavljeno je 25 novih tramvaja, pokrenute su nabavke dodatnih 100 tramvaja, kao i tenderi za 130 zglobnih autobusa na CNG pogon i 170 solo autobusa. Mere koje se odnose na unapređenje funkcionisanja sistema javnog prevoza u većoj meri su izostale. Istovremeno, Beograd je uveo besplatan javni prevoz za sve korisnike, čime je postao jedini evropski grad ove veličine sa takvim modelom finansiranja. Reč je o značajnoj socijalnoj meri, ali dostupni podaci ne ukazuju da je ona zaustavila dugoročan pad udela javnog prevoza u modalnoj raspodeli putovanja. "Realizacija strukturnih mera predviđenih POUM-om bila je znatno skromnija. Nisu ostvarena značajnija unapređenja šinskih podsistema, uključujući tramvajsku mrežu i BG VOZ, dok razvoj putničkog rečnog prevoza - koji je plan prepoznao kao jednu od mera prilagođenih specifičnom geografskom položaju Beograda - nije sproveden", piše u analizi. Električni automobili / Foto: Freepik Jedan od ključnih preduslova za povećanje atraktivnosti javnog prevoza jeste obezbeđivanje njegovog prioriteta u uličnoj mreži. Međutim, tokom posmatranog perioda mreža žutih traka nije značajnije proširena, dok prioritet vozila javnog prevoza na semaforisanim raskrsnicama nije sistemski uveden. Posledično, prosečne putne brzine ostale su niske, stoga vozila javnog prevoza, iako nova i udobnija, sama po sebi ostaju slaba alternativa putničkom automobilu. Posebno se ističe da do 2025. godine nisu preduzeti značajniji koraci ka unapređenju BG voza kao postojećeg gradskog i prigradskog železničkog sistema koji je uz relativno skromna ulaganja mogao predstavljati važan oslonac održive mobilnosti i poneti veći deo putovanja. Umesto nadogradnje postojećeg sistema, najveći deo pažnje i sredstava usmeren je na razvoj metroa kao potpuno novog šinskog sistema. Autori studije u zaključku navode da je od više od 40 mera predviđenih akcionim planom POUM-a u periodu od 2020. do 2025. godine u potpunosti realizovana samo jedna - uvođenje besplatnog javnog prevoza u Beogradu. Veći deo nije realizovan, za deo ne postoje podaci, realizacija dela mera je u toku, dok je manji deo delimično ili mešovito sproveden. Ima nekoliko oblasti gde razvoj ide suprotno planu. Anketno istraživanje sprovedeno u maju i junu 2026. godine u Beogradu, šest godina nakon usvajanja plana, pokazuje da 86,8 odsto ispitanika ocenjuje stanje saobraćaja kao gore ili znatno gore nego 2021. Građani su istakli da su prioriteti za poboljšanje kretanja po gradu smanjenje broja automobila i povećanje zelenih površina, kao i bolja rešenja u oblasti parkiranja. Takav nalaz ukazuje da, uprkos rastućoj podršci održivoj mobilnosti, svakodnevne potrebe građana i dalje u velikoj meri zavise od korišćenja putničkog automobila.

