



Primedba

na NACRT PLANA GENERALNE REGULACIJE NASELJA DOBANOVCI, GRADSKA OPŠTINA SURČIN

Pogodićete, ništa revolucionarno vezano za ovaj plan. Zapravo, lošije od proseka. Biciklističke staze planiraju se proizvoljno, farbanjem trotoara, iako postoji dovoljno prostora za kvalitetniju biciklističku infrastrukturu u ovom prigradskom naselju u kome se bicikli već u velikoj meri koriste kao prevozna sredstva. Neizostavno, planiraju se i "upušteni" ivičnjaci, što je termin koji se može proizvoljno tumačiti i rezultovati nepristupačnim prelazima ulica. Primedbe se odnose na sledeće:

- **U poglavlju B3.1.1.1 Saobraćajnice I reda (S.I) na stranici 71** planirana je regulacija saobraćajnica koja iznosi od 20 do 32.5 m i čini je kolovoz širine 7m oivičen zelenim pojasevima širine 5, 6.5 do 10m i trotoarima širine 1.5 do 2.5m. Na ovom mestu gde se planira saobraćaj, u profilu ulice nije planirana biciklistička infrastruktura, pa se tako zaključuje da obrađivač plana vozače bicikala smatra nekom posebnom, a ne saobraćajnom kategorijom;
- **U istom poglavlju na stranici 73**, na sličan način planiraju se ulice II reda, s tim što su one širine regulacije od 14 do 25m, a u profilu, isto kao u prethodnom slučaju, planira se samo kolovoz širine 7m, oivičen zelenim pojasevom širine 2, 3.5 do 7.5m i trotoarima širine 1.5 do 2m, bez biciklističke infrastrukture, iako postoji dovoljno prostora za to;
- **U istom poglavlju na istoj stranici**, planira se i regulacija postojećih saobraćajnica III reda i proširenje užih na profil širine najmanje 9 do 12m, koji se sastoji od 6 do 7m širokog kolovoza i trotoara širine 1.5m, u širim ulicama i zelenog pojasa širine 1 do 1.5m, ponovo bez biciklističke infrastrukture ili mera usporavanja saobraćaja, iako se spominje da je u pitanju zona stanovanja;
- **U poglavlju B.3.1.1.4 Uslovi za izgradnju saobraćajnih površina na 74 stranici**, u četvrtom pasusu planira se da "pešačke prelaze treba izvoditi sa upuštenim ivičnjacima, kako se ne bi ometala kretanja invalidnih lica". Izostavljeno je planiranje biciklističkog dela prelaza, koristi se termin "upušteni ivičnjak" koji se može različito tumačiti od strane različitih izvođača radova tako da na kraju dobijemo nazubljene ili na bilo koji drugi način nenivelisane i nepristupačne ivičnjake i na kraju, koristi se pogrešna, uvredljiva terminologija, kojom se osobe sa invaliditetom nazivaju "invalidnim", iako su to u svakom smislu validni članovi društva;
- **U poglavlju B.3.1.2 Biciklistički saobraćaj na stranici 75**, pre svega nejasno je zašto se biciklistički saobraćaj planira izdvojeno, a ne u delu gde se planiraju elementi poprečnog preseka profila saobraćajnica za motorni i pešački saobraćaj. Postaje, međutim, jasno u poslednja dva pasusa, gde se biciklističke staze planiraju "na račun ivičnog zelenila i smanjivanjem trotoara" i to tako da se biciklistička staza formira "linijom žute boje". Takvom terminologijom, biciklistički saobraćaj biće samo izbačen

sa kolovoza, u stranu, na lošu infrastrukturu (kao što je rađeno na Mostu na Adi i Pupinovom mostu, gde staze nisu dovoljno široke za bezbedno mimoilaženje sa drugim biciklistima i pešacima). *Biciklistički saobraćaj treba planirati tako da bude najmanje jednako, ako ne i bolje tretiran u odnosu na motorni, posebno individualni automobilski saobraćaj, što je interes sa ciljem poboljšanja kvaliteta vazduha, zaštite od buke i smanjenja saobraćajnih gužvi koje uzrokuje preveliki broj automobila.*

Predlozi

Vežano za prethodnih 5 tačaka, 5 predloga:

1. **U poglavlju B3.1.1.1 Saobraćajnice I reda (S.I) na stranici 71**, umesto toga što je biciklistički saobraćaj zaboravljen u delu u kome se ostali saobraćaj planira, isti treba planirati. U okviru profila ulica I reda planirati jednosmerne obostrane biciklističke staze ili dvosmernu biciklističku stazu sa jedne strane, fizički razdvojene od trotoara i kolovoza, a u skladu sa grafičkim prikazom iz priloga br. 1;
2. **U istom poglavlju na stranici 73**, na isti način kao što je opisano u prvom predlogu, u okviru profila ulica II reda planirati jednosmerne obostrane biciklističke staze ili dvosmernu biciklističku stazu sa jedne strane, fizički razdvojene od trotoara i kolovoza, a u skladu sa grafičkim prikazom iz priloga br. 2 i ove ulice planirati kao Zonu 30km/h ukoliko njima ne saobraćaju vozila JGS i bez kamionskog saobraćaja;
3. **U istom poglavlju, na istoj stranici**, sve saobraćajnice III reda planirati kao zonu stanovanja, po principu "umirenja" saobraćaja. Planirati biciklistički saobraćaj na kolovozu u skladu sa grafičkim prikazom iz priloga br. 4 i ove ulice označiti kao Zonu usporenog saobraćaja (Zona 10km/h) ili najmanje kao Zonu 30 i primeniti tehničke mere usporavanja motornog saobraćaja;
4. **U poglavlju B.3.1.1.4 Uslovi za izgradnju saobraćajnih površina na 74 stranici**, uz pešačke prelaze planirati i biciklističke prelaze povezane sa biciklističkom infrastrukturom iz prva tri predloga. **Brisati deo u kome se spominje termin "upušteni ivičnjak"** koji se može proizvoljno tumačiti i uopšte ne spominjati ivičnjake, a umesto toga planirati isključivo ugradnju savršeno nivelisanih i utopljenih taktilnih ploča za slabovida i slepa lica na svim pešačkim prelazima. U okviru nesemaforizovanih saobraćajnica kojima ne saobraćaju vozila JGS, pešačke i biciklističke prelaze planirati na uzdignutoj platformi u odnosu na automobilsku komunikaciju, tako da se ne menja visina pešačke i biciklističke komunikacije i ne ugrađuju **nikakve prepreke** u odnosu na pešačku i biciklističku komunikaciju, a sa ciljem usporavanja automobila i povećanja bezbednosti na pešačkim i biciklističkim prelazima. Isto tako planirati i kolske pristupe stambenim objektima, tako da se ne menja visina pešačke i biciklističke komunikacije i da se ni u kom slučaju ne ugrađuju **nikakve prepreke** u odnosu na pešačku i biciklističku komunikaciju;
5. Po prihvatanju prethodna četiri predloga, u potpunosti brisati loše napisano **poglavje B.3.1.2 Biciklistički saobraćaj na stranici 75**, zbog sramotnog tretmana sklanjanja biciklista na lošu, samo zafarbanu infrastrukturu koja pripada pešacima i koja se ne treba oduzimati od pešaka. Biciklistički saobraćaj treba planirati integrisano i ravnopravno sa motornim saobraćajem, kako je predloženo u prethodna četiri predloga.

Osnovi predloga

Na teritoriji opštine Surčin ne postoji biciklistička infrastruktura. Radi atraktivnosti bicikliranja kao prevoza, potrebno je izgraditi kvalitetnu biciklističku infrastrukturu koja će motivisati još građana i građanki da koriste bicikle kao prevozna sredstva, što se u velikoj meri već i čini u prigradskim naseljima kao što su Dobanovci.

Planiranje infrastrukture za održive vidove saobraćaja u skladu je sa načelima „Projekta podrške održivom saobraćaju u gradu Beogradu“ koji sprovodi Program za razvoj Ujedinjenih nacija u Srbiji (UNDP) u saradnji sa Sekretarijatom za saobraćaj i Direkcijom za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda.

Planiranje biciklističke infrastrukture u skladu je sa Programom zaštite životne sredine za grad Beograd koju je uradio Sekretarijat za zaštitu životne sredine. U tački 16. Turizam akcionog plana ovog programa, spominje se nastavak izgradnje biciklističkih staza u zaštićenim prirodnim dobrima, povezivanje sa postojećim i povezivanje beogradskih biciklističkih staza sa sistemom evropskih staza, za šta su nadležni Sekretarijat za privredu, Turistička organizacija Beograda, Sekretarijat za zaštitu životne sredine i Sekretarijat za saobraćaj, kako se navodi u programu. U tački 17. Saobraćaj akcionog plana ovog programa kao mera za smanjenje buke navodi se planiranje i izgradnja pešačkih i biciklističkih staza, što je nadležnost Direkcije za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda, kako se navodi u programu.

Planiranje infrastrukture za održive vidove saobraćaja u skladu je sa načelima „Projekta podrške održivom saobraćaju u gradu Beogradu“ koji sprovodi Program za razvoj Ujedinjenih nacija u Srbiji (UNDP) u saradnji sa Sekretarijatom za saobraćaj i Direkcijom za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda.

Grad Beograd je od septembra 2014. godine član „CIVITAS“ foruma gradova koji rade na unapređenju ekološke održivosti saobraćaja, pa je u skladu sa time neophodno da grad Beograd počne da se planira u skladu sa tim principom.

U Beogradu,

(datum)

(potpis)

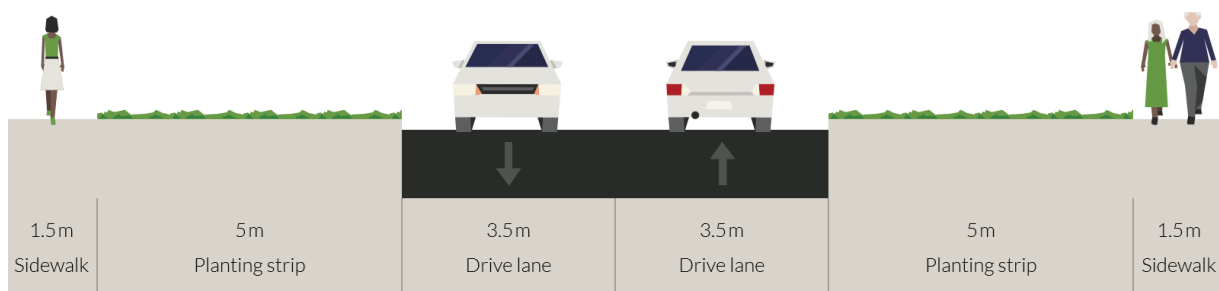
(ime i prezime)

(adresa prebivališta)

(poštanski broj i mesto prebivališta)

Prilog 1

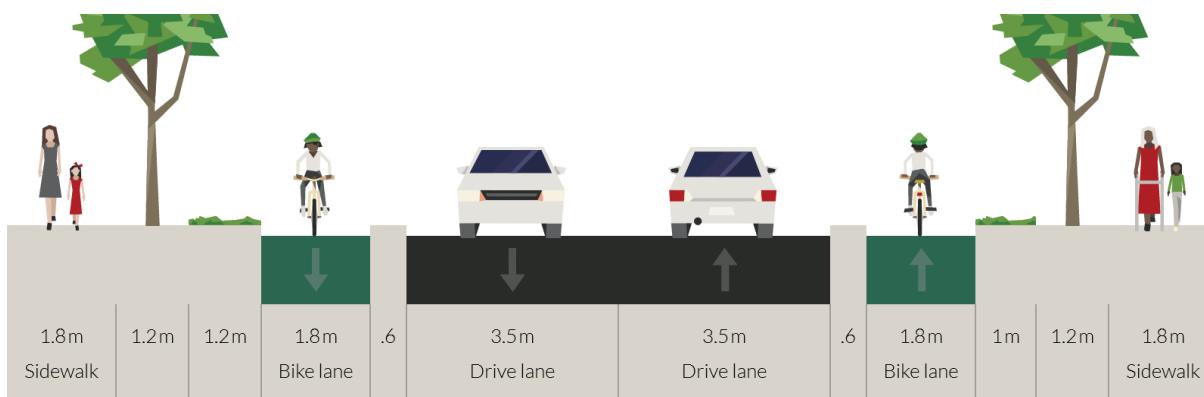
1 PROFIL SAOBRAĆAJNICA I REDA PREMA NACRTU PLANA



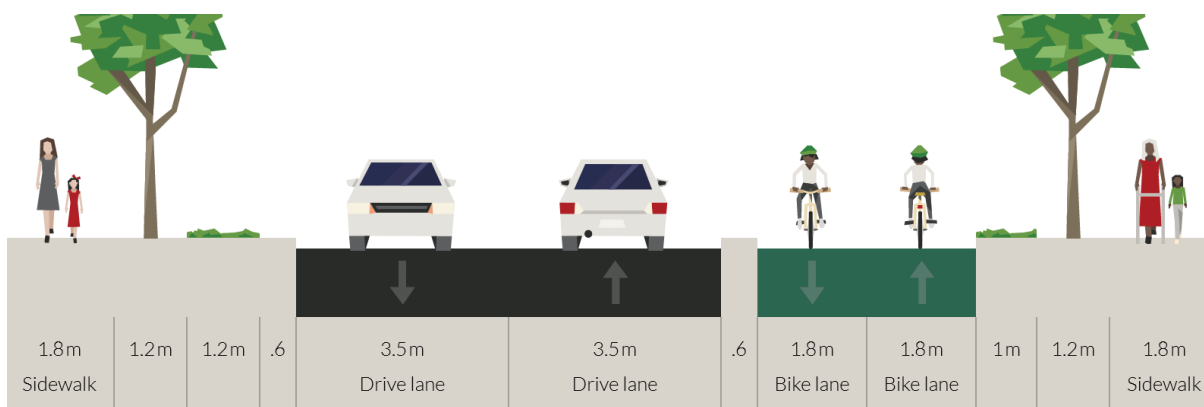
Umesto planiranja spomenutih ulica isključivo za automobilski saobraćaj, planirati:

- **Za pešake:** Pešačke staze sa drvoredima, veće širine od planirane;
- **Za bicikliste:** Fizički razdvojene jednosmerne ili dvosmerne biciklističke staze.

2 PREDLOG A ZA PROFILE SAOBRAĆAJNICA I REDA

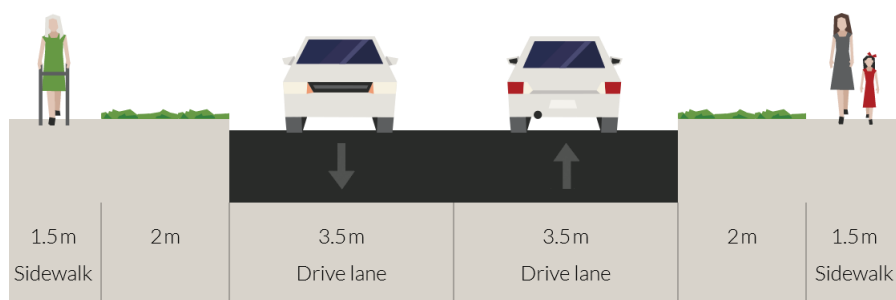


3 PREDLOG B ZA PROFILE SAOBRAĆAJNICA I REDA



Prilog 2

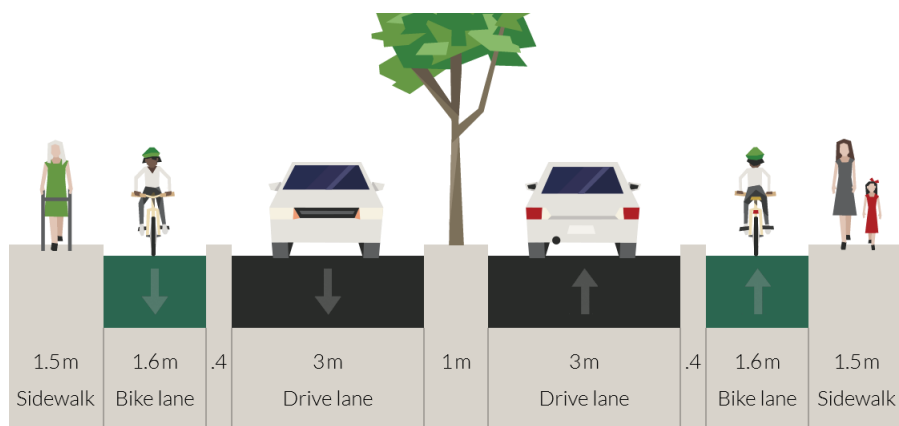
4 PROFIL SAOBRAĆAJNICA II REDA PREMA NACRTU PLANA



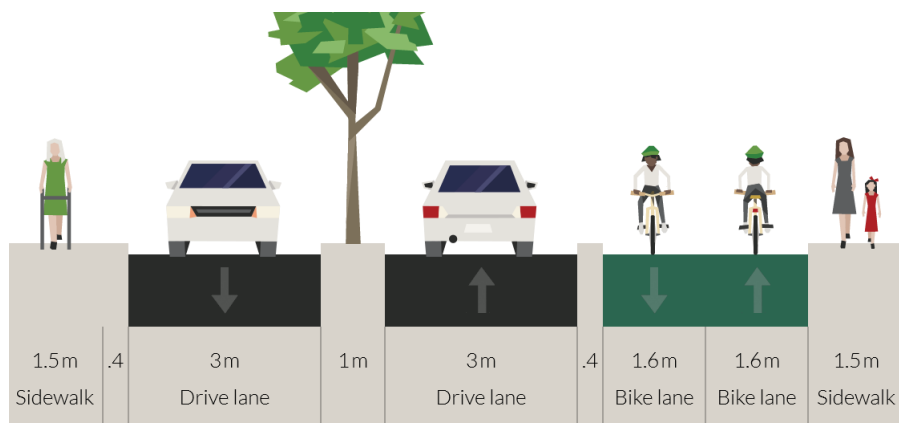
Umesto planiranja spomenutih ulica isključivo za automobilski saobraćaj, planirati:

- **Za automobile:** Bezbednije saobraćanje u Zoni 30km/h i tokovi razdvojeni drvoredom;
- **Za pešake:** Pešačke staze veće širine od planirane;
- **Za bicikliste:** Fizički razdvojene jednosmerne ili dvosmerne biciklističke staze.

5 PREDLOG A ZA PROFILE SAOBRAĆAJNICA I REDA

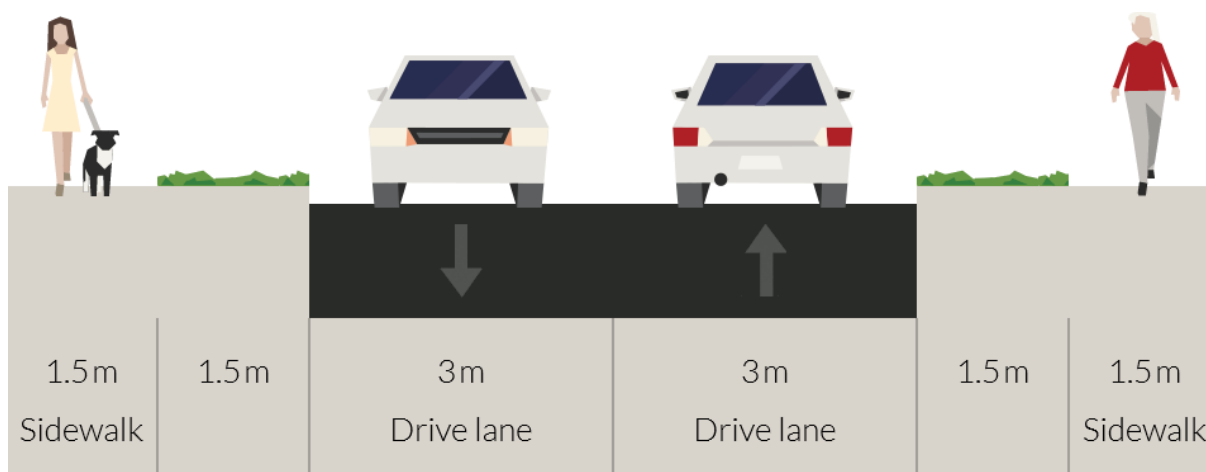


6 PREDLOG B ZA PROFILE SAOBRAĆAJNICA I REDA



Prilog 3

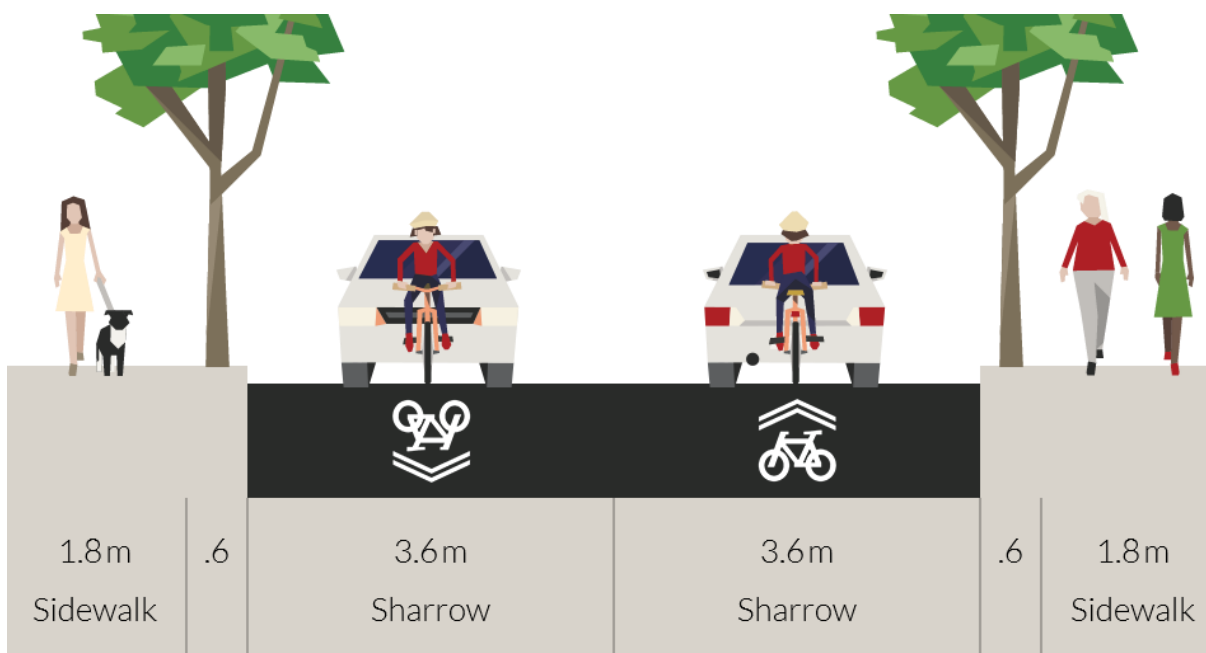
7 PROFIL SAOBRAĆAJNICA III REDA PREMA NACRTU PLANA



Umesto planiranja spomenutih ulica isključivo za automobilski saobraćaj, planirati:

- **Za automobile:** Primena tehničkih mera u Zoni usporenog saobraćaja (10km/h);
- **Za pešake:** Pešačke staze veće širine od planirane, sa drvoredima;
- **Za bicikliste:** označavanje biciklističke trake u okviru kolovoza ili primena horizontalne oznake "Biciklisti na kolovozu", koja sugerise vozačima o postojanju biciklista.

8 PREDLOG ZA OZNAKE "BICIKLISTI NA KOLOVOZU"



Predlog za oznake “Biciklisti na kolovozu”

Izdanje JP „Putevi Srbije“ naslovljeno „Priručnik za projektovanje puteva u Republici Srbiji“ izdato u Beogradu 2012. godine predviđa sledeće vrste biciklističke infrastrukture:

- Biciklistički put;
- Biciklistička staza;
- Biciklistička traka;

U skladu sa prostornim mogućnostima, u svim profilima ulica obuhvaćenih ovim nacrtom plana, moguće je izvođenje najmanje jedne vrste biciklističke infrastrukture.

Kako je navedeno u spomenutom priručniku, za vođenje biciklističkog saobraćaja se može koristiti i horizontalna signalizacija (advisory cycle lane), koja upozorava vozače na zajedničko korišćenje saobraćajne trake sa biciklistima.



SLIKA 1: HORIZONTALNA OZNAKA –UPOZORENJE VOZAČIMA: BIKIKLISTI NA KOLOVOZU

Prema prethodno prikazanim predlozima za profile ulica koje su obrađene ovim Nacrtom plana detaljne regulacije, vidi se da postoji dovoljno prostora za fizički odvojenu biciklističku infrastrukturu u okviru profila ulica koje su pokrivena planom. Takva infrastruktura je najbezbednija za bicikliste, ali i za vozače motornih vozila.

Radi vođenja biciklista u delovima ulica koje nisu pokrivena ovim Nacrtom plana detaljne regulacije, a u kojima u trenutnom profilu nedostaje prostora za fizički odvojenu biciklističku infrastrukturu, Sekretarijat za saobraćaj može doneti rešenje o označavanju horizontalne oznake – upozorenje vozačima: Biciklisti na kolovozu.