



Primedba

na Nacrt plana detaljne regulacije za područje između ulica: Tadeuša Koščušskog, Cara Dušana, Francuske i postojeće pruge na dorćolu, gradska opština Stari grad

Izražavam protest što se u okviru Gradske uprave nastavlja planiranje grada isključivo za automobile, dok se ekološki održivi vidovi saobraćaja zanemaruju.

U poglavlju B.3.1.1, navodi se da je kao merodavno vozilo uzeta cisterna dužine 16.5m, osovinskog rastojanja 8.90m, ukupne širine 2.55m i da je predviđena realizacija saobraćajnog priključenja sa jednosmernm, kosim ulazom i izlazom, širine čak 6m! Ovo dozvoljava velike brzine kretanja automobila pri ulazu u stanicu za snabdevanje gorivom, što znači potencijalno gaženje pešaka.

U istom poglavlju, u poslednjem pasusu, navodi se da se priključci planiraju u nivou kolovoza UMP-a i da pešačke prelaze na delu kolskog ulaza i izlaza planiraju sa utopljenim ivičnjacima u nivou kolovoza. Ovo je još jedan način kako da se planski dozvoli velika brzina kretanja automobila pri ulazu u stanicu, a da se umanjí komfor i bezbednost pešačenja na tom pravcu.

U istom poglavlju i u istom, prethodno spomenutom pasusu, ivičnjaci, ma koliko detaljno bili opisani, treba da postanu zabranjena reč u smislu planiranja pešačkih i biciklističkih komunikacija, a da bude prihvatljiva isključivo ssavršena nivelacija, uz primenu taktilnih ploča za slabovide i slepe osobe.

U poglavlju B.3.1.3 planira se primena odredbi Pravilnika o tehničkim standardima pristupačnosti, ali bez potpunog razumevanja pravila iz ovog pravilnika, budući da se već u narednoj rečenici spominju "oboreni" ivičnjaci. Kao što je prethodno rečeno, pojam "oboreni" može biti tumačen drugačije od strane različitih izvođača radova, pa postoji mogućnost da dobijemo "oborene", ali ustvari nazubljene i neudobne ivičnjake, kakvi su se ugrađivali i na raskrsnicama nedavno izgrađene Vojvođanske ulice. U smislu ovog Pravilnika, to nije prihvatljivo.

Takođe primećujem da se u zonama plana detaljne regulacije za koji se donose ove izmene do sada nisu planirale biciklističke staze, iako bi to bilo neophodno zbog povezivanja biciklističkih staza u ostalim saobraćajnicama sa biciklističkom stazom na Mostu na Adi i dalje.

Predlozi

Predlažem sledeće:

1. U poglavlju B.3.1.1, saobraćajni priključak ne planirati u širini od 6m, već minimalne moguće širine, najviše 3.5m, radi smanjenja brzine kretanja automobila pri ulazu u stanicu za snabdevanje gorivom i očuvanja bezbednosti saobraćaja u odnosu na slabije učesnike u saobraćaju, koju bi takva mera donela;
2. U istom poglavlju, u poslednjem pasusu brisati deo u kome se navodi da se saobraćajni priključci planiraju u nivou UMP-a i umesto toga saobraćajne priključke planirati u nivou kolovoza UMP-a do profila trotoara, odakle koristeći blago nazubljene ivičnjake treba podići nivo kolovoza na visinu trotoara i na taj način usporiti motorna vozila koja stupaju na pešački prelaz, a koji bi trebalo da bude označen na površini koja je u istoj visini na kojoj je trotoar;
3. U istom poglavlju, deo o ivičnjacima brisati i ne primenjivati ivičnjake ni u kom slučaju, jer se pojam utpljenog ivičnjaka tumači drugačije od strane različitih izvođača radova, pa tako po gradu imamo primere "utopljenih" ivičnjaka koji štrče po nekoliko cm u odnosu na kolovoz. Umesto ivičnjaka, planirati isključivo taktilne ploče za slepe i slabovide na prilazima pešačkom prelazu;
4. U poglavlju B.3.1.3 brisati deo o postavljanju oborenih ivičnjaka na pešačkim prelazima i umesto toga planirati savršeno nivelisane prilaze pešačkim prelazima sa trotoara, isključivo uz primenu taktilnih ploča za slabovide i slepe;
5. Ponoviti planiranje etape II-1 koja je obuhvaćena ovim nacrtom izmena i uz trotoare planirati i biciklističke staze prema predlogu iz priloga br. 1, na potezu od Ulice Nikole Čelebonovića na jednoj strani do veze sa biciklističkom stazom na Mostu na Adi na drugoj strani.

U Beogradu,

(datum)

(potpis)

(ime i prezime)

(adresa prebivališta)

(poštanski broj i mesto prebivališta)

Osnovi predloga

Na teritoriji opštine Novi Beograd postoji biciklistička infrastruktura, čiji su mnogi delovi nedovršeni i nepovezani, tako da biciklistička kretanja nisu kontinualna. Radi atraktivnosti bicikliranja kao prevoza, potrebno je unaprediti kvalitet biciklističke infrastrukture, a jedan od načina jeste da se biciklističke staze nastavljaju.

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.

Planiranje biciklističke infrastrukture u skladu je sa projektom označavanja EuroVelo 6 putanje kroz Beograd iz 2009. godine, evropske biciklističke putanje koja se proteže od Atlantskog okeana do Crnog mora, koji ne samo da koristi veliki broj stranaca u toku turističke sezone, već i veliki broj lokalnih stanovnika. Nosilac projekta je bilo tadašnje Ministarstvo ekonomije i regionalnog razvoja sa Izvršnim većem Vojvodine.

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.

Prilog 1

Profil UMP-a prema Nacrtu plana detaljne regulacije



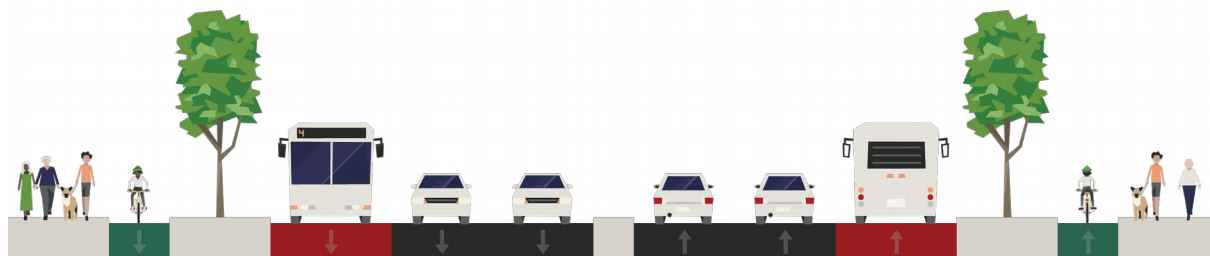
Umesto planiranja preširokog i beskorisnog razdelnog ostrva na sredini profila i planiranja UMP-a samo za automobile, predlažem sledeće:

1. **Za automobile:** Po dve trake u oba smeru, razdvojene užim razdelnim ostrvom;
2. **Za javni prevoz:** Obeležene žute trake isključivo za javni prevoz;
3. **Za pešake:** Pešačke staze planirane širine, sa drvoredima;
4. **Za bicikliste:**

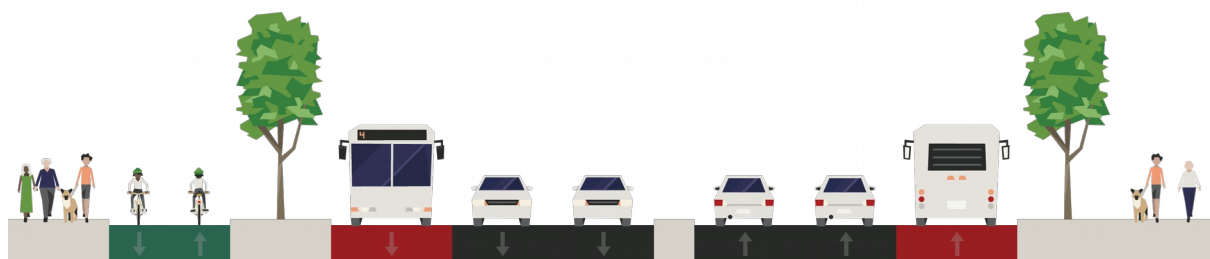
Predlog A) Jednosmerne biciklističke staze sa obe strane ulice;

Predlog B) Dvosmernu bic. stazu sa strane ulice suprotne od SSG iz plana.

Predlog A za profil UMP-a



Predlog B za profil UMP-a



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: Biciklisti 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 pokrivene planom. Takva infrastruktura je najbezbednija za bicikliste, ali i za vozače motornih vozila.

Radi vođenja biciklista u delovima ulica koje nisu pokrivene 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.