



Primedba

na [NACRT PLANA DETALJNE REGULACIJE KOMPLEKSA STANICE ZA SNABDEVANJE GORIVOM U BULEVARU MIHAJLA PUPINA BB, GRADSKA OPŠTINA NOVI BEOGRAD](#)

Prve upečatljive stavke ovog plana odnose se na ciljeve njegove izrade. Kao dva od četiri cilja, navedeno je "definisanje javnog interesa (regulacije saobraćajnih i zelenih površina) i pravila uređenja prostora i definisanje mera očuevanja i unapređenja zaštite životne sredine. Međutim, kako dobro zvuči uvod, daljim upoznavanjem sa nacrtom predmetnog plana vidimo da se ponovo ne obraća pažnju na unapređenje postojeće biciklističke infrastrukture na ovom mestu, budući da se biciklistička staza zadržava sa pogrešne strane Bulevara Mihajla Pupina, u delu ovog Bulevara koji baš ovaj nacrt obuhvata.

U ostatku dužine ovog bulevara, biciklistička staza planirana je sa južne strane bulevara, gde se nalazi i stanica za snabdevanje gorivom o kojoj se priča u predmetnom planu. Zadržavanjem biciklističke staze sa severne strane u delu bulevara gde se nalazi stanica za snabdevanje gorivom, biciklisti ostaju primorani da se biciklima spuštaju u podzemni prolaz, što bicikliranje čini manje popularnim. Javni interes je poboljšanje kvaliteta biciklističke infrastrukture, kao mera očuevanja i unapređenja zaštite životne sredine u smislu podsticanja građana i građanki da koriste bicikle kao prevozna sredstva.

Još problematičnih delova nacrtu plana, u smislu bezbednosti saobraćaja, problematičnih i za ideju podsticanja pešačenja i bicikliranja kao poželjnih modaliteta saobraćaja u odnosu na automobilski slede:

1. **U poglavlju 3.1 na stranici 6**, u poslednjom stavki liste uslova za izrgadnju planiranih sadržaja navodi se da interne saobraćajnice treba izvoditi u nivou postojećih saobraćajnica. Načelno, ova mera je u redu, osim na mestima ukrštanja planiranih pešačkih i biciklističkih komunikacija, koje bi na tim mestima trebalo ostaviti na njihovoj visini. Cilj nam je da pešačenje i bicikliranje bude udobnije, a da infrastrukturnim merama postignemo da vozači automobila ustupaju prednost pešacima i biciklistima;
2. **U poglavlju 3.2.3. o zaštiti životne sredine**, nigde se ne spominje ne spominju mere u vidu saobraćajne infrastrukture, koje bi poboljšale uslove za odvijanje ekološki održivih vidova saobraćaja, koje bi na taj način, atraktivnom infrastrukturom, trebalo pospešivati. Konkretno, ni u jednoj stavci u ovom poglavlju ne spominju se pešačenje i bicikliranje kao poželjni modaliteti saobraćaja za zaštiti životne sredine, ali ni javni prevoz o kome će više biti rečeno u jednoj od narednih stavki;
3. **U istom poglavlju, na 11. stranici**, prvi pasus teksta određuje da treba obezbediti prostore i dovoljan broj kontejneta za otpad, a posebno su prepoznati ambalažni otpad, papir, staklo, pet ambalaža, limenke i drugo, što se može tumačiti kao stremljenje regulisanju i obavezivanju radnika i korisnika kompleksa SSG da recikliraju. Međutim, **već u poglavlju 3.4 o upravljanju otpado**, postoji stavka koja je kontradiktorna prethodno navedenoj, pozitivnoj stavki. U toj drugoj stavki, spominje se da se za odlaganje komunalnog otpada postavlja 1 kontejner zapremine 1100l, što nam govori da nikakve reciklaže nema, već da se sav otpad odlaže zajedno, bez separacije.

4. **U poglavlju 4.1.2 o uličnoj mreži na strani 14** planira se biciklistička staza duž Bulevara Mihajla Pupina, što je dobro. Međutim, daljim čitanjem dolazi se do podatka da se biciklistička staza zadržava na severnoj strani bulevara, uprkos i ranijim inicijativama biciklista za planiranje biciklističke staze sa južne strane, kako bi se premostio diskontinuitet u vidu podzemnog prolaza koji biciklisti moraju da koriste u obližnjoj rasrksnici, ne bi li došli od biciklističke staze koja je duž celog bulevara sa južne strane, do severne strane, sa koje se nastavak biciklističke staze nelogično planira, i to baš na lokaciji gde ne postoji pešačko-biciklistički prelaz u nivou kolovoza;
5. **U istom poglavlju na strani 15**, navodi se da se ulica Zemunski put zadržava u postojećem stanju. Ovo ponovo nije u skladu sa javnim interesom i takvim stavom se ne nastoji tome da postojeća biciklistička infrastruktura bude unapređena i nadograđena, dok se istovremeno planiraju preširoke automobilske trake. Takođe se planira da širina kolovoza priključnih pravaca bude 5m, što je problematično u smislu potencijalnih konflikta sa pešacima;
6. **U istom poglavlju, na strani 16**, navodi se da je iz razloga bezbednosti potrebno postaviti odgovarajuću saobraćajnu opremu za vođenje kolskog i pešačkog saobraćaja, što u suštini može biti dobra mera koaj bi mogla rezultovati atraktivnosti pešačenja, ali ipak, problematična je nedorečenost ovog stava;
7. **U istom pogavlju na istoj stranici**, dozvoljava se da se kroz projektnu dokumentaciju preraspodeljuje sadržaj planiranih poprečnih profila, što omogućuje proizvoljnost kod izvođenja radova i time obesmišljava ceo nacrt plana, koji se donosi da bi se neke stvari isplanirale i definisale, a ne da bi izgradnja bila prepuštena slučaju i slobodnoj volji izvođača radova, kako se čini ovim stavom;
8. **U pogavlju 4.1.3 o javnom gradskom prevozu putnika**, spominje se samo da je obližnje stajalište JGP-a potrebno opremiti odgovarajućim mobilijarom, iako je ova lokacija specifična zbog velike širine postojećeg betonskog zastora koji je propao i čiji je potencijal veći i potrebno ga je bolje iskoristiti za korisnike JGP-a;
9. **U pogavlju 4.1.5 o uslovima pristupačnosti prostora** navodi se samo da će se primenjivati odredbe Pravilnika o tehničkim standardima pristupačnosti. Radi atraktivnosti pešačenja i bicikliranja, potrebno je istaći određene mere koje se moraju primenjivati, a koje proizilaze iz ovog pravilnika, kao posebno važne za sprovođenje plana;
10. **U poglavlju 4.1.6 o zelenim površinama na stranici 17**, u pretposlednjem pasusu spominje se da seča i premeštanje stabala nisu dozvoljene radnje, ali i da navedena pravila mogu biti predmet dalje projektne razrade. Nedorečenost ovog stava može značiti upravo ovo što se početnim delom stava zabranjuje, pa je ovaj stav potrebno definisati detaljnije;
11. **Ispod podnaslova B o smernicama za sprovođenje plana, na stranici 26**, ponovo se spominje što i u poglavlju 4.1.2 na strani 16, a to je omogućavanje preraspodele elemenata poprečnog profila, što, kao što je spomenuto, obesmišljava planiranje;
12. **U pogavlju 1 o odnosu prema postojećoj planskoj dokumentaciji ispod istog podnaslova**, u drugoj tački spominje se promena komunikacije, tako što se pešačka kretanja ne vode iza SSG, već se za pešačka kretanja planira trotoar u regulaciji Bulevara Mihajla Pupina, što je dobro, ali ovom stavu treba dodati i biciklističku stazu koja bi trebalo da bude premeštena sa severne strane bulevara na južnu, iz već navedenih razloga.

Predlozi

Predlažem sledeće:

1. **U poglavlju 3.1 na stranici 6**, umesto planiranja internih saobraćajnica isključivo u nivou postojećih saobraćajnica, definisati da na mestima pešačko-biciklističkih prelaza, pešačko-biciklističku komunikaciju treba voditi u nivou trotoara, odnosno biciklističke staze, bez promene visine ovih komunikacija i bez primene bilo kakvih ivičnjaka. Na mestima gde su mogući konflikti između vozača automobila i pešaka/biciklista, pristupne saobraćajnice planirati što uže radi smanjenja brzine kretanja i uz primenu fizičkog usporivača u vidu uzdignute platforme u odnosu na automobilsku komunikaciju, tako da visina pešačko-biciklističke komunikacije na mestu pešačko-biciklističkog prelaza ne bude promenjena. Radi slabovidih i slepih lica, pred stupanje na pešački prelaz, planirati primenu savršeno nivelisanih taktilnih ploča;
1. **U poglavlju 3.2.3. o zaštiti životne sredine**, ubaciti najmanje jednu stavku, kojom se definišu mere u vidu saobraćajne infrastrukture, koje bi poboljšale uslove za odvijanje ekološki održivih vidova saobraćaja (pešačenje, bicikljanje, javni prevoz);
2. **U poglavlju 3.4 o upravljanju otpadom**, dodati stavove koji će biti u skladu sa poglavljen 3.2 u smislu odlaganja otpada i definisati više od jednog kontejnera, kako bi se omogućila primarna separacija reciklažnog od komunalnog otpada na licu mesta;
3. **U poglavlju 4.1.2 o uličnoj mreži na strani 14**, biciklističku stazu planirati sa južne strane Bulevara Mihajla Pupina u skladu sa predlogom iz priloga br. 1, umesto sa severne, zbog toga što je biciklistička staza gotovo celom dužinom ovog bulevara sa južne strane, pa su u trenutnom stanju biciklisti primorani da koriste podzemni prolaz u obližnjoj raskrsnici. *Planiranjem biciklističke staze isključivo sa jedne strane ulice i sa biciklističkim prelazima u nivou kolovoza i bez diskontinuiteta, bila bi isplanirana kvalitetnija biciklistička infrastruktura, koja bi kao takva bila atraktivnija za korišćenje bicikla kao prevoznog sredstva, što je od javnog interesa u smislu ekološke održivosti saobraćaja, smanjenja automobilskih gužvi itd;*
4. **U istom poglavlju na strani 15**, profil Ulice Zemunski put planirati sa biciklističkim stazama, u skladu sa predlogom iz priloga br. 2, radi unapređivanja i nastavka razvitka i boljeg povezivanja postojeće biciklističke infrastrukture;
5. **U istom poglavlju, na strani 16**, bezbednosne mere u smislu postavljanja odgovarajuće saobraćajne opreme planirati preciznije. Jedan od konkretnih predloga za postavljanje saobraćajne opreme dat je već u prvom predlogu na ovoj listi;
6. **U istom poglavlju na istoj stranici**, brisati deo kojim se dozvoljava da se kroz projektnu dokumentaciju preraspoređuje sadržaj, budući da ovakva mera omogućuje proizvoljnost kod izvođenja radova i time obesmišljava ceo nacrt plana;
7. **U poglavlju 4.1.3 o javnom gradskom prevozu putnika**, detaljnije razraditi površinu koja je u trenutnom stanju prekrivena oštećenim betonskim zastorom, tako da se formira plato sa atraktivnim popločanjem, zelenilom i mobilijarom, tako da se bolje definiše pozicija kioska, ali i bilborda (koji je trenutno postavljen tako da onemogućava pravolinijsko kretanje pešaka i tako otežava pešačenje), ali i tako da se definiše biciklistička staza koja bi primenom taktilnih ploča i korišćenjem asfalta u boji bila fizički i vizuelno razdvojena od ostatka platoa, sa ciljem

sprečavanja konflikta između pešaka i biciklista. Biciklističku stazu treba planirati sa ove strane bulevara na datoj lokaciji, u skladu sa predlogom iz trećeg predloga sa ove liste;

8. **U poglavlju 4.1.5 o uslovima pristupačnosti prostora**, vezano za primenu odredbe Pravilnika o tehničkim standardima pristupačnosti, a radi doslednosti u nameri sprovođenja odredbi ovog pravilnika, detaljnije definisati da se u okviru pešačkih i biciklističkih komunikacija pešačko-biciklistički prelazi preko kolovoza planiraju bez promene visine komunikacije, kako je spomenuto u prvom predlogu sa ove liste, a izričito bez primene bilo koje vrste ivičnjaka. Umesto toga, planirati savršenu nivelaciju pešačko-biciklističkih komunikacija, uz eventualnu primenu taktilnih ploča za slabovide i slepe osobe;
9. **U poglavlju 4.1.6 o zelenim površinama na stranici 17**, nakon stava o tome da navedna pravila mogu biti predmet dalje projektne razrade, nastaviti rečenicu tako da bude jasno da cilj dalje projektne razrade može biti samo sadnja novih i održavanje postojećih stabala, kako bi seča i premeštanje postojećih stabala ostala izričito zabranjena;
10. **Ispod podnaslova B o smernicama za sprovođenje plana, na stranici 26**, kao i u šestom predlogu sa ove liste, brisati deo kojim se dozvoljava da se kroz projektnu dokumentaciju preraspoređuje sadržaj, budući da ovakva mera omogućuje proizvoljnost kod izvođenja radova i time obesmišljava ceo nacrt plana;
11. **U poglavlju 1 o odnosu prema postojećoj planskoj dokumentaciji ispod istog podnaslova**, osim planiranja pešačkih kretanja u regulaciji Bulevara Mihajla Pupina, planirati i biciklističku stazu, pa samim tim i biciklistička kretanja sa iste, južne strane bulevara, kao u trećem predlogu iz ove liste.

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.

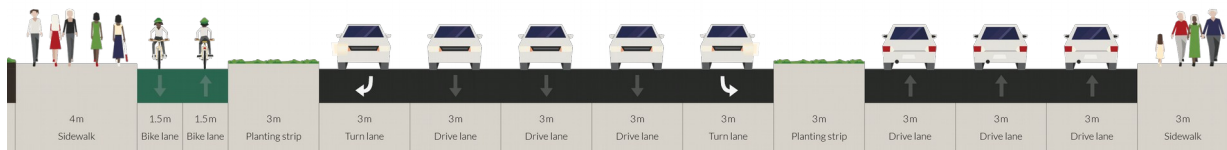
Planiranje biciklističke infrastrukture u skladu je sa Programom zaštite životne sredine za grad Beograd koju je uradio Sekretarijat za zaštitu životne sredine. U tački 16. Turizam akcionog plana ovog programa, spominje se nastavak izgradnje biciklističkih staza u zaštićenim prirodnim dobrima, povezivanje 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



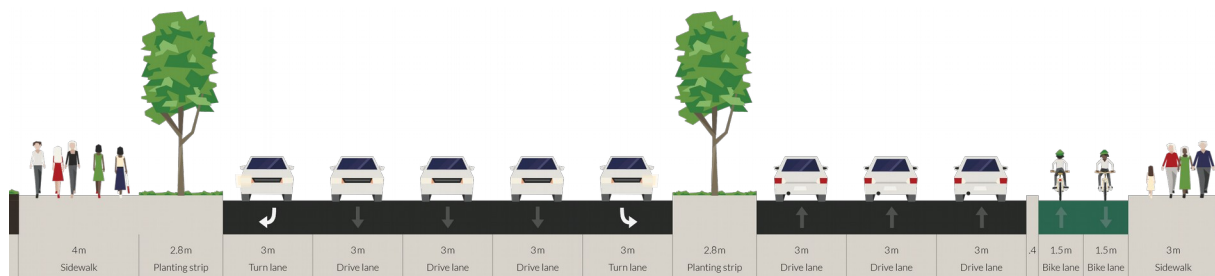
Profil Bulevara Mihajla Pupina prema Nacrtu plana detaljne regulacije

Umesto planiranja biciklističke staze sa pogrešne, severne strane bulevara, biciklističku stazu planirati isključivo i celom dužinom ovog Bulevara sa južne strane, radi izbegavanja podzemnog prolaza u okviru raskrsnice ovog bulevara sa ulicama Milentija Popovića i Ušće.

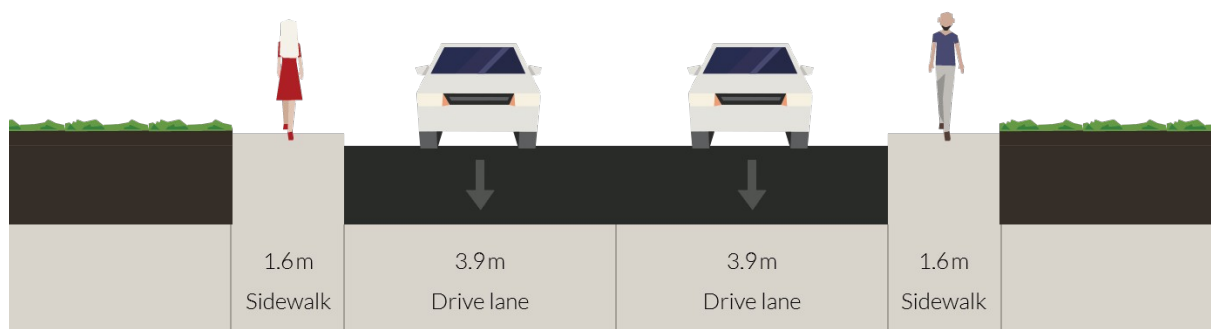
Ovo je najvažnija primedba i najvažniji predlog vezano za ovaj nacrt. U nastavku Bulevara Mihajla Pupina, ka Brankovom mostu, bicikliste voditi preko raskrsnice koja već ima obeležni pešački prijelaz, radi pristupa biciklističkoj stazi u Bulevaru Nikole Tesle i radi pristupa liftu za bicikliste na Brankovom mostu.

Vođenje biciklista na ovaj način neophodno je radi izbegavanja nošenja bicikla niz i uz stepenice prethodno spomenutog podzemnog prolaza. Prihvatanjem ovog predloga, postojeća biciklistička staza u Bulevaru Mihajla Pupina, koja je celom svojom dužinom sa južne strane bulevara, bila bi logičnije povezana i ne bi imala ovaj diskontinuitet.

Predlog za profil Bulevara Mihajla Pupina, kod SSG



Prilog 2



Profil Ulice Zemunski put prema Nacrtu plana detaljne regulacije

Umesto zadržavanja postojećeg profila Ulice Zemunski put, planirati potpuniju ulicu tako da u profilu ulice bude sledećih delova:

1. Za pešake:

šire trotoare od postojećih,

2. Za bicikliste:

Predlog a) Dvosmerna biciklistička staza;

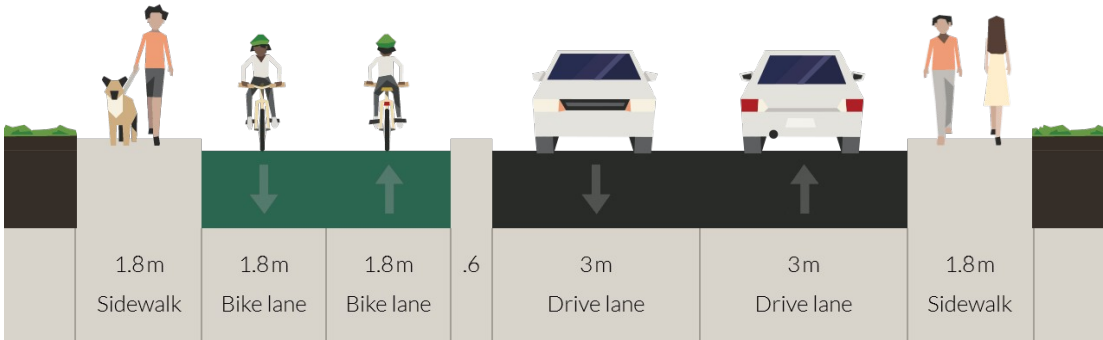
Predlog b) Jednosmerne biciklističke staze;

Predlog c) Primena onake „Biciklisti na kolovozu“;

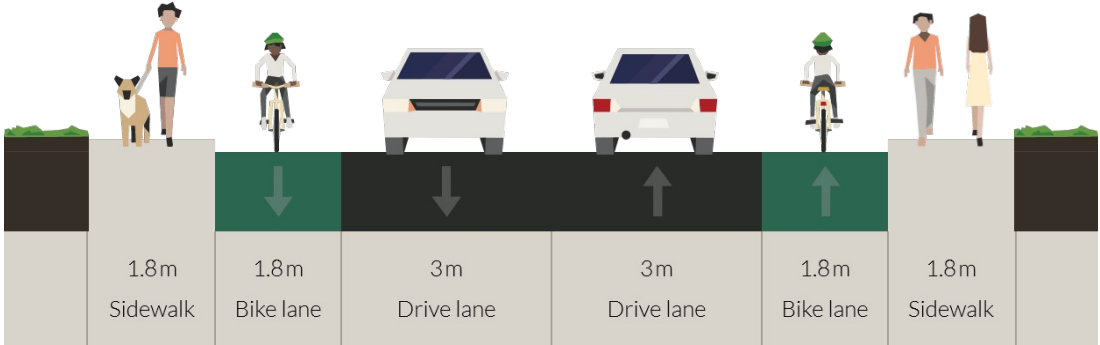
3. Za automobile:

Uže trake za saobraćanje ili deljenje kolovoza uz primenu oznaka iz poslednjeg predloga. Ulive i izlive u i iz Ulice Zemunski put od i ka Bulevaru Mihajla Pupina planirati najuže moguće, radi smanjenja smanjenja kretanja automobila prilikom prilaza pešačko-biciklističkom prelazu na ovoj lokaciji, uz primenu uzdignutog pešačkog prelaza u odnosu na automobilsku komunikaciju, a tako da pešačko-biciklistička komunikacija ostane na nepromenjenoj visini.

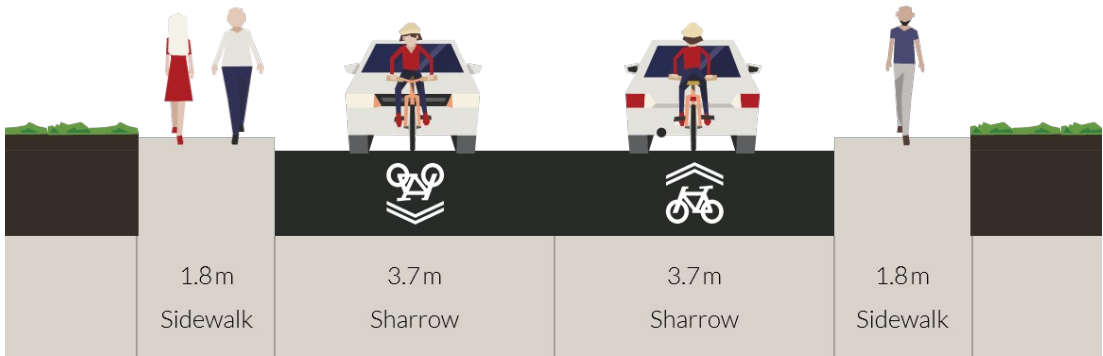
Predlog A za profil Ulice Zemunski put



Predlog B za profil Ulice Zemunski put



Predlog C za profil Ulice Zemunski put



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.