



Primedba

na Nacrta plana detaljne regulacije naselja Savska i Jezerska terasa, gradska opština Čukarica

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

Podsetimo se bečkih kvartova slobodnih od automobila. Oni su sa tim projektima počeli čak 1999. godine, a mi još uvek ne možemo da se opasujemo i okanemo opsesije automobilima i tom prevoznom sredstvu prilagođenom planiranju.

Stanovnici novih čukaričkih naselja Savska i Jezerska terasa mogli bi da lokalno bicikliraju, budući da su u ovakvim naseljima razdaljine između stambenih objekata i ostalih objekata od interesa na razdaljini od 1-3km - idelno za bicikliranje, iracionalno za "paljenje" automobila.

Međutim, ovo je još jedan plan u kome biciklistički saobraćaj nije ni spomenut. Neki zanimljivi izvodi iz tekstualnog dela nacrta ovog plana slede:

- U poglavlju 3.1.1 o urbanističkim uslovima za saobraćajne površine i objekte, spominje se "umirenje saobraćaja", što je odlično i u skladu sa evropskom praksom. Međutim, da li će u planiranim ulicama saobraćaj zaista biti "umiren" zavisi u velikoj meri od infrastrukture, odnosno tehničkih mera usporavanja saobraćaja. U tom smislu, problematično je kada se u nastavku teksta spominje da: "Umirenja u kolsko-pešačkim ulicama moguće je ostvariti posebnim situacionim i nivelacionim rešenjima, što će se preciznije definisati u daljim fazama razrade, u projektnoj dokumentaciji. Dakle, autorima projekata koji slede nakon izrade ovog plana detaljne regulacije, određene su ruke da "umirenje saobraćaja" planiraju po sopstvenom nahođenju;
- U poglavlju 3.1.4 o uslovima za pristupačnost prostora, ponovo tipična greška, gde se spominje da treba "na pešačkim prelazima postaviti oborene ivičnjake". Termin "oboreni ivičnjak" može se tumačiti različito od strane različitih izvođača radova, pa tako na pešačkim prelazima možemo dobiti nazubljene ili različite vrste ivičnjaka koji faktički nisu sasvim utopljeni i niti blizu savršeno nivelisani, a što je neudobno ne samo za osobe sa invaliditetom;
- U poglavlju 5.3 o zaštiti životne sredine, simptomatično, uopšte se ne spominje stimuisanje prevoza biciklom kao mera zaštite. Postoji poseban pasus o smanjenju zagađenja vazduha, ali tu se bicikli ne spominju kao ekološki održiva prevozna sredstva koja bi tom cilju mogla da doprinesu, u slučaju da se podstiče da se umesto automobila za lokalni prevoz koriste bicikli. Postoji i poseban pasus o smanjenju nivoa buke, za koji važi isto.

Predlozi

Zbog navedenog, predlažem sledeće:

1. Vezano za poglavlje 3.1.1, detaljnije razraditi uslove za "umirenje saobraćaja" i ovaj princip definisati kao obavezu. Jasno odrediti koje će ulice biti klasifikovane kao Zone 30, koje kao Zone usporenog saobraćaja (10km/h), a koje kao isključivo pešačke. Popisati infrastrukturne elemente koji će biti korišćeni sa ciljem "umirenja saobraćaja", odnosno usporavanja automobila na predviđene brzine i ne prepuštati izgled ulica slučaju;
2. Vezano za poglavlje 3.1.4, ne koristiti termin "oboreni ivičnjak" i čitavu rečenicu u kojoj se ovaj nejasan termin koristi brisati. Umesto nje, prevideti izgradnju pešačkih prelaza takvih da ne menjaju visinu u odnosu na pešačko-biciklističku komunikaciju i da nemaju nikakve ivičnjake, a umesto njih primeniti savršeno utopljene taktilne ploče za slabovide i slepe. Izgradnjom pešačkih prelaza na taj način, dobili bismo sredstva "umirenja saobraćaja", budući da bi visina automobilske komunikacije morala da se izdigne na mestima pešačkih prelaza, kako bi visina pešačko-biciklističke komunikacije ostala nepromenjena.
3. Vezano za poglavlje 5.3, kao jedno od sredstava za smanjenje zagađenja vazduha i smanjenja nivoa buke, spomenuti upravo prethodno spominjano "umirenje saobraćaja" kao dobru meru za to, koja bi destimulisala korišćenje automobila, a stimulisala pešačenje i bicikliranje. Predviđanjem izgradnje biciklističke infrastrukture i udobnih i bezbednih pešačkih prelaza pospešiti ove ekološki održive modalitete saobraćaja, sa ciljem dostizanja prethodno spomenutih ciljeva zaštite životne sredine.
4. Poslednje i najvažnije, profile svih ulica u kojima nije umiren saobraćaj planirati u skladu sa prilogom.

U tekstualnom delu nacрта koji je dostupan na internetu, profili planiranih ulica nisu opisani sa minimumom neophodnih informacija, a grafički prilozi dati su u DWG formatu koji nije čitljiv koliko bi bio PDF format, pa Vas molim da od obrađivača planova u budućnosti zahtevate PDF datoteke ili da sami konvertujete DWG datoteke u taj format.

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.

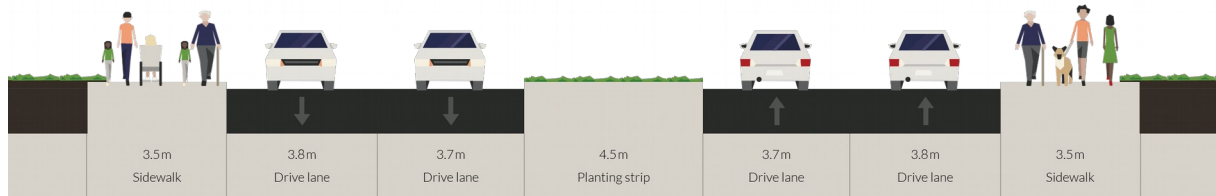
Planiranje infrastrukture za održive vidove saobraćaja u skladu je sa načelima „Projekta podrške održivom saobraćaju u gradu Beogradu“ koji sprovodi Program za razvoj Ujedinjenih nacija u Srbiji (UNDP) u saradnji sa Sekretarijatom za saobraćaj i Direkcijom za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda.

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

Profil saobraćajnica: Kružni put, Avalska, Saobraćajnica 1-1, Ulica 4-4, Radnih akcija, Jezerska, Ulica 5-5, Ulica 2-2, Ostale saobraćajnice prema nacrtu plana



Umesto planiranja spomenutih ulica isključivo za individualni automobilski prevoz, koji nije javni interes pospešivati, ulice planirati na sledeći način:

1. **Za automobile:** Uže saobraćajne trake radi smanjenja brzine kretanja;
2. **Za javni prevoz:** Rezervisane žute trake u ulicama kroz koje prolaze vozila JGS-a;
3. **Za pešake:** Pešačke staze planirane širine, sa drvoredima i savršeno denivelisanim prelazima, kao što je prethodno opisano u jednom od 4 predloga;
4. **Za bicikliste:**

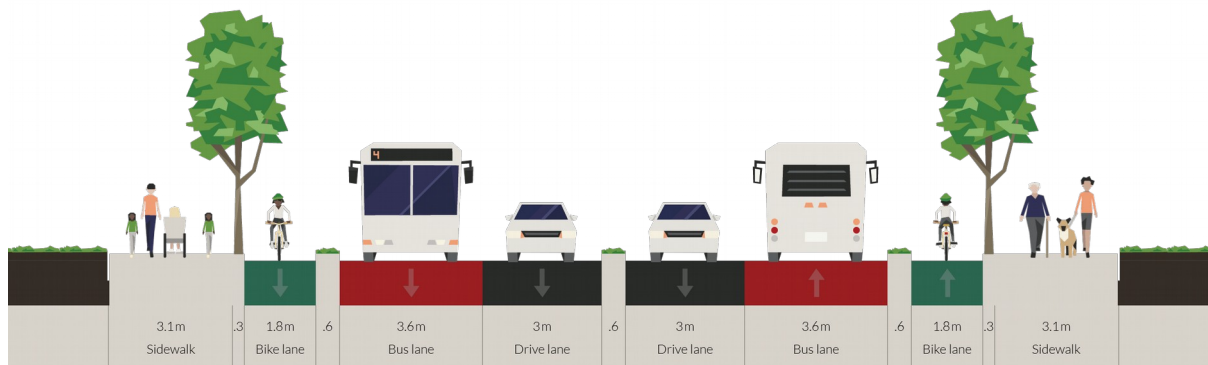
Predlog A) Jednosmerne biciklističke staze, razdvojene zelenim ostrvom od motornih vozila, razdvojene drvoredom od pešaka;

Predlog B) Dvosmerna biciklistička staza sa jedne strane, razdvojena zelenim ostrvom od motornih vozila i drvoredom od pešaka;

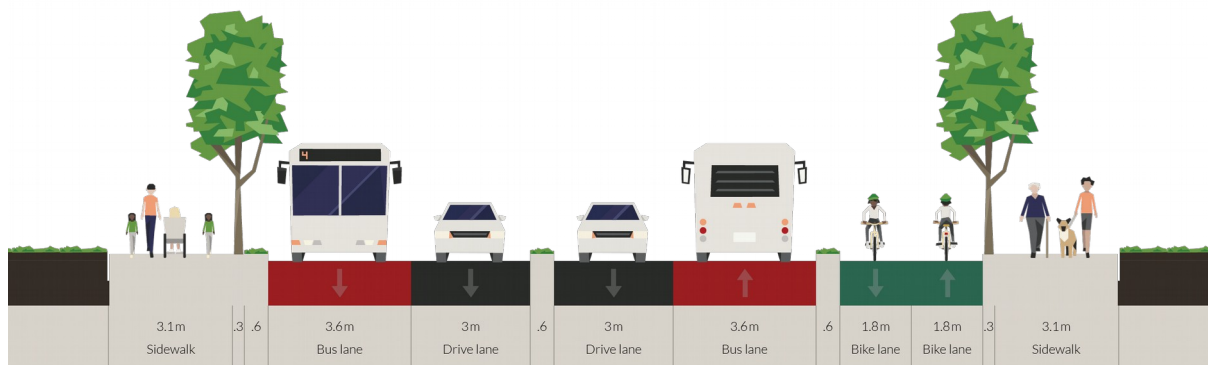
I jedno i drugo uz primenu savršeno denivelisanih biciklističkih prelaza na mestima ukrštanja sa motornim saobraćajem, kako bi se dala prednost biciklističkom saobraćaju i postigla bolja bezbednost u raskrsnicama primenom mera umirenja saobraćaja koje utiču na vozače automobila, a ne smetaju pešacima i biciklistima.

U ostalim saobraćajnicama gde nisu planirane po dve automobilske trake, osim ovojene infrastrukture može se planirati i primena horizontalne oznake „Biciklisti na kolovozu“.

Predlog A za profile navedenih ulica



Predlog B za profile navedenih ulica



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.