



# Primedba

na Nacrt plana deteljne regulacije kompleksa stanice za snabdevanje gorivom u Ulici Stevana Markovića, Zemun

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

Za kraj, planira se još jedna benzinska stanica u Zemunu, u Ulici Stevana Markovića. Sve tri benzinske stanice planiraju se radi rekonstrukcije istih. Kao u slučaju nacrtu plana za benzinsku stanicu "Dejtonku" u Bulevaru Mihajla Pupina, i u ovom slučaju je "zaboravljeno" na bicikliste, koji saobraćaju ovom ulicom pristupajući Keju oslobođenja, kao atraktivnoj biciklističkoj destinaciji.

- U poglavlju 4.1.1 o uličnoj mreži na 12. stranici, spominje se da plan obuhvata i raskrnicu Ulice Stevana Markovića sa Ulicom Kej oslobođenja. Ovo je dobro zato što je u pitanju otvorena i opasna raskrsnica bez ikakvih usporivača, signalizacije ili drugih tehničkih mera koji bi je učinili bezbednijom za sve učesnike u saobraćaju. Ova raskrsnica u trenutnom stanju nema ni označene pešačke prelaze. Ono što je primedba u smislu ovog detalja jeste što se predmetnim planom, izgled ove nebezbedne raskrsnice ni na koji način ne menja;
- 
- U istom poglavlju na istoj stranici, ponovo se spominje da se može izvršiti preraspodela prostora u okviru regulacije saobraćajnica, što daje mogućnost izvođaču radova da proizvoljno dizajnira ulicu, a to onda obesmišljava čitav proces planiranja na ovom nivou detaljnosti;
- 
- U poglavlju 4.1.4 o uslovima za nesmetano kretanje invalidnih lica, na stranu što se koristi pogrešna terminologija koja vređa osobe sa invaliditetom. Ta lica nisu "invalidna" već validni članovi društva, koliko i svi ostali. Veći problem je, međutim, u navodu o tome da se na pešačkim prelazima postavljaju "zakošeni" ivičnjaci. Ponovo, terminologija koja se može proizvoljno tumačiti i rezultovati nepristupačnom infrastrukturom, ne samo za OSI.

Zbog toga, PREDLAŽEM:

1. Vezano za poglavlje 4.1.1 gde se spominje da je raskrsnica Ulice Stevana Markovića sa Ulicom Kej oslobođenja u obuhvatu plana, detaljnije razraditi predmetnu raskrnicu tako da se planiraju pešačko-biciklistički prelazi, tako da se primene usporivači iz pravca Ulice Kej oslobođenja odakle ne saobraćaju vozila javnog prevoza i tako da se u okviru raskrsnice primere razdelna ostrva koja će usporiti kretanje svih motornih vozila, radi povećanja bezbednosti saobraćaja u odnosu na pešake i bicikliste koji koriste ove ulice za pristup atraktivnoj destinaciji pešačko-biciklističkog dela Keja oslobođenja. U prošlosti je na predmetnoj lokaciji primećeno izrazito nebezbedno ponašanje od strane vozača vozila javnog prevoza i automobila, koji neprimerenom brzinom uleću u ovu raskrnicu koja je često nepregledna zbog nepropisnog parkiranja;

2. Vezano za deo istog poglavlja koji dozvoljava proizvoljnu preraspodelu elemenata poprečnog preseka, rečenicu koja to dozvoljava brisati, budući da takav stav obesmišljava planiranje na ovom nivou detaljnosti i omogućava proizvoljnost u izvođenju radova;
3. Vezano za poglavlje 4.1.4, osim toga što nam pravila lepog ponašanja nalažu da se sa posebno pažnjm služimo terminima u odnosu na OSI, brisati deo kojim se planiraju tzv. "zakošeni" ivičnjaci, budući da se ovaj opis može različito tumačiti od strane izvođača radova i umesto toga uopšte ne spominjati ivičnjake. Pešačke prelaze planirati savršeno nivelisano, sa što manjim padom u odnosu na kolovoz, poželjno uz primenu izdignutih platformi u odnosu na automobilsko kretanje kako bi visina pešačke komunikacije ostala nepromenjena, i uz eventualnu primenu taktilnih ploča za slabovide i slepe na prilazima pešačkim prelazima, sve u celokupnoj širini pešačkih prelaza koji u okviru prethodno spominjane raskrsnice treba planirati.
4. Budući da je Ulica Stevana Makovića atraktivna u smislu biciklističkog saobraćaja, jer se nalazi u tradicionalno biciklističkom Zemunu i u blizini atraktivne pešačko-biciklističke destinacije - Keja oslobođenja, spomenutu ulicu planirati prema jednom od predloga iz priloga br. 1.

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.

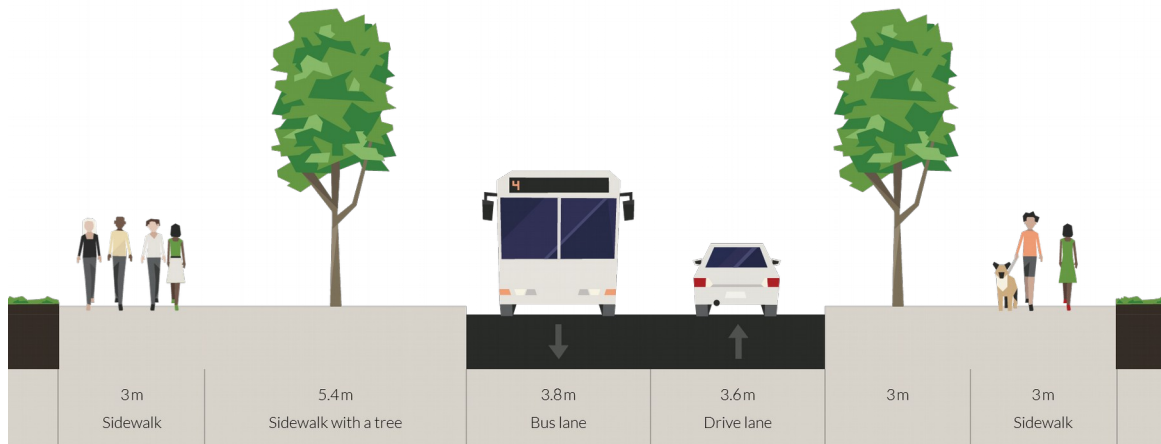
Planiranje infrastrukture za održive vidove saobraćaja u skladu je sa načelima „Projekta podrške održivom saobraćaju u gradu Beogradu“ koji sprovodi Program za razvoj Ujedinjenih nacija u Srbiji (UNDP) u saradnji sa Sekretarijatom za saobraćaj i Direkcijom za građevinsko zemljište i izgradnju Beograda.

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 Ulice Stevana Markovića prema Nacrtu plana detaljne regulacije



Umesto planiranja Ulice Stevana Markovića samo za motorni saobraćaj, tj. bez regulacije biciklističkog saobraćaja i primena tehničkih mera usporavanja i povećanja bezbednosti saobraćaja u obližnjoj raskrsnici, spomenutu ulicu planirati na sledeći način:

1. **Za automobile i javni prevoz:** Trake nepromenjene širine uz primenu predloga A ili uže trake uz primenu predloga B i C za bicikliste.
2. **Za pešake:** Nepromenjene pešačke staze planirane širine, uz eventualno suženje zelene površine po potrebi za realizaciju predloga B i C za bicikliste;
3. **Za bicikliste:**

Predlog A) Primena oznake „Biciklisti na putu“, koja se može primeniti i samo u delu ulice koja je obuhvaćena planom i u okviru raskrsnice, radi vođenja biciklista i skretanja poažnje vozačima motornih vozila na mogućnost njihovog prisustva;

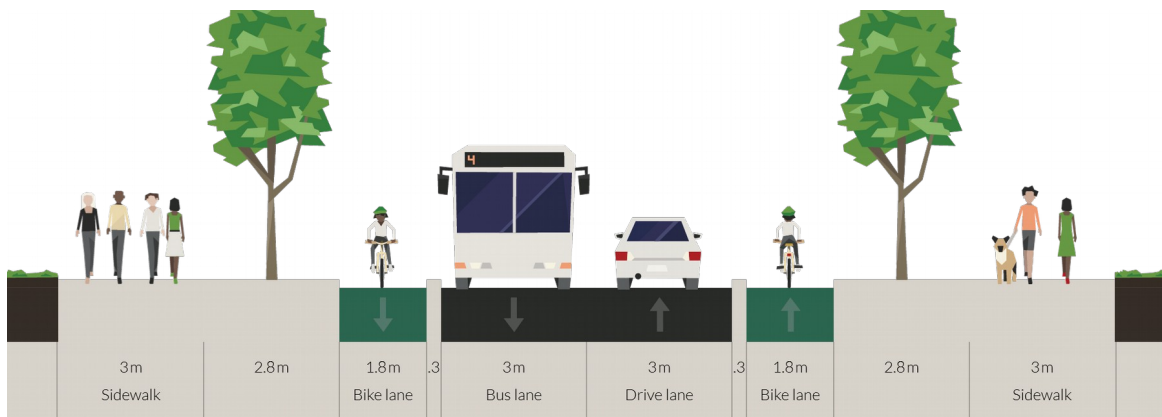
Predlog B) Jednosmernu obostranu biciklističku stazu

Predlog C) Dvosmernu biciklističku stazu sa jedne strane.

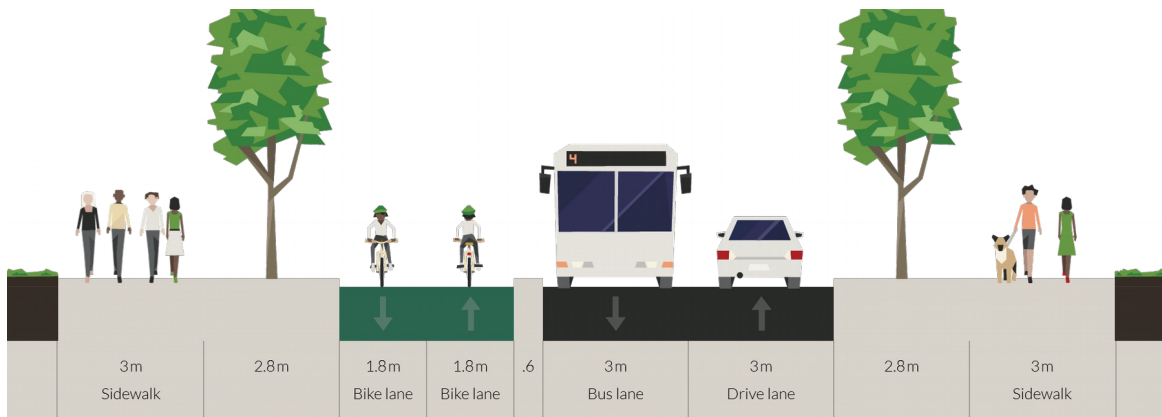
### Predlog A za profil Ulice Stevana Markovića



### Predlog B za profil Ulice Stevana Markovića



### Predlog C za profil Ulice Stevana Markovića



## 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.