



# Primedba

na Nacrt plana detaljne regulacije između ulica Dimitrija Tucovića,  
Đurićeve, Svetog Nikole, i trase UMP-a, gradska opština Zvezdara

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

## Komentari na tekst nacrtu plana

U poglavlju 1.4 navodi se da je regulacija Ulice Dimitrija Tucovića preuzeta iz plana detaljne regulacije za tu ulicu, potez od Ruzveltove do Batutove. To znači da se ne preispituje zastareli plan detaljne regulacije za ovu važnu ulicu, koja nema biciklističku infrastrukturu.

U poglavlju 1.6.4. ispod podnaslova Elektroenergetska mreža u pretposlednjoj rečenici planira se mreža elektroenergetskih vodova 10 i 1 kV izgrađena podzemno i nadzemno u sklopu saobraćajnih i drugih površina, što može doprineti blokadi vizura i komunalnom neredu koji prouzrokuju kablovi različitih namena, koji bi mogli biti kačeni između stubova.

U poglavlju 2.1 u četvrtom pasusu, parkiranje vozila se, osim u podzemnim garažama u okviru parcele, planira i na slobodnom delu parcele, što ne doprinosi dobrom izgledu i kvalitetu života u ovom delu grada. Isto se navodi i u poglavlju 2.5, u poslednjem pasusu, ispod podnaslova Parkiranje.

U poglavlju 2.5, planirani su elementi poprečnog profila saobraćajnica i to bez biciklističke infrastrukture, na sledeći način:

- Ulica Svetog Nikole, širine 11m sa 1+1 saobraćajnom trakom širine 3,5m i obostranim trotoarima širine 2m;
- Ulice širine 10-12m, sa 1+1 saobraćajnom trakom širine 3-3,5m i obostranim trotoarima širine 1,5-2,5m i sa jednostranim drvoredom biće Zeke Buljubaše, XXI divizije i XXI divizije - prolaz, Mariborska, Krfska, ali i Đurićeve, u kojoj se, za razliku od prethodno navedenih ulica, planira i "podužno parkiranje u profilu ulice ispred k.br.2" (šta god "k.br.2" značilo).

U poglavlju 2.5 ispod podnaslova Pravila građenja saobraćajnih površina, poslednjom stavkom spiska planira se ugrađivanje oborenih ivičnjaka ili drugih odgovarajućih prefabrikovanih elemenata kako bi se omogućilo neometano kretanje invalidskih kolica i biciklista, što je apsurdno iz dva razloga. Prvi je taj da komfor pešačkih kretanja, a posebno za korisnike invalidskih i drugih kolica podrazumeva savršeno nivelisane trotoare bez ikakvih ivičnjaka. Uopšte spominjanje bilo kakvog ivičnjaka omogućava izvođačima radova da različito tumače pojam "oborenog ivičnjaka" i da dobijemo nazubljene ili ivičnjake koji možda liče na oborene, ali to suštinski nisu. Drugi

razlog za apsurdnost ove rečenice je što se "neometano kretanje biciklista" planira trotoarom, umesto biciklističkom stazom.

U pogavlju 2.5 u spisku ispod podnaslova Pravila za rešavanje parkiranja i projektovanje garaža u okviru parcele, peta stavka je nedorečena i može biti različito tumačena, budući da se prvo spominje obrada partera bez spuštanja trotoara, a onda da se visinska razlika između kolovoza i trotoara savladava primenom oborenih ivičnjaka, što može značiti i dozvolu ugradnje dodatnih ivičnjaka u profilu trotoara, što otežava komfor pešačkih kretanja, a posebno korisnika invalidskih i drugih kolica.

U poglavlju 2.8.3, ispod podnaslova Postojeće stanje životne sredine, zbog nedorečenosti tumači se da sav saobraćaj doprinosi zagađenju životne sredine, dok je istina da samo motorni saobraćaj zagađuje životnu sredinu, a posebno motorni saobraćaj pogonjem na fosilna goriva. U istom poglavlju se ne spominje promocija bicikla kao prevoznog sredstva kao mera unapređenja kvaliteta životne sredine.

## Predlozi

1. U pogavlju 1.4 umesto preuzimanja regulacije Ulice Dimitrija Tucovića iz plana detaljne regulacije objavljenog u Sl. listu grada Beograda br. 3/74, ukinuti spomenuti plan detaljne regulacije i preispitati regulaciju Ulice Dimitrija Tucovića u skladu sa predlogom i grafičkim prikazom iz priloga br. 1 ove primedbe;
2. U poglavlju 1.6.4, ispod podnaslova Elektroenergetska mreža, elektroenergetske vodove planirati isključivo podzemno;
3. U poglavlju 2.1 i u poglavlju 2.5 u poslednjem pasus podnaslova Parkiranje, izbaciti deo o planiranju parkiranja vozila na slobodnom delu parcele i umesto toga na slobodnim delovima parcele planirati skverove, trgove ili zelene površine, a parkiranje vozila planirati isključivo u podzemnim garažama u okviru parcele;
4. U poglavlju 2.5 Ulicu Svetog Nikole planirati u skladu sa predlogom i grafičkim prikazom iz priloga br. 2 ove primedbe;
5. Iz istog poglavlja, ulice Zeke Buljubaše, XXI divizije, XXI divizije-prilaz, Mariborsku, Krfsku i Đurićevu planirati u skladu sa predlogom i grafičkim prikazom iz priloga br. 3 ove primedbe.
6. U istom poglavlju, brisati deo ćelije iz tabele, citiram: "podužno parkiranje u profilu ulice ispred k.br.2", zbog nejasnoće, a mogućeg privilegovanog položaja vlasnika objekta ispred koga se planira podužno parkiranje koju bi ovakva stavka plana omogućila.
7. U istom poglavlju, ispod podnaslova Pravila građenja saobraćajnih površina, brisati poslednju stavku u potpunosti, budući da je apsurdna, a koja glasi: "Na svakom pešačkom prelazu obavezno ugraditi oborene ivičnjake ili druge odgovarajuće prefabrikovane elemente kako bi se omogućilo neometano kretanje invalidskih kolica i biciklista". Umesto toga, na svakom pešačkom prelazu planirati savršeno utapanje površina trotoara sa površinama pešačkih prelaza, uz postavljanje taktilnih ploča za vođenje slabovidih u raskrsnicama, uz eventualno podizanje visine kolovoza na visinu trotoara radi usporavanja brzine kretanja opasnih motornih vozila u ovoj zoni stanovanja, a kretanje biciklista ne planirati trotoarom, već predloženim biciklističkim stazama iz predloga i grafičkih prikaza iz priloga br. 1, 2 i 3 ove primedbe.
8. U istom poglavlju 2.5, ispod podnaslova Pravila za rešavanje parkiranja i projektovanje garaža u okviru parcele, posle rečenice u petoj stavci spiska koja glasi: "Prilaz garaži preko trotoara obeležiti horizontalnom signalizacijom ili

posebnom obradom partera bez spuštanja nivoa trotoara ispred garaže. Visinsku razliku između kolovoza i trotoara savladati primenom oborenih ivičnjaka", zbog nedorečenosti na kraju druge rečenice dodati delove, da rečenica glasi ovako: "Visinsku razliku između kolovoza i trotoara savladati primenom oborenih ivičnjaka u odnosu na automobilsko kretanje i ni u kom slučaju ne primenjivati dodatne ivičnjake u profilu trotoara na mestima ulaza u garaže, niti menjati visinu asfaltnog zastora u okviru pešačkog kretanja trotoarom, radi komfora kretanja, a posebno korisnika kolica. Isto pravilo primeniti i na planirane biciklističke staze."

9. U poglavlju 2.8.3, ispod podnaslova Postojeće stanje životne sredine, rečenicu promeniti tako da bude jasno da za loš kvalitet pojedinih supstrata životne sredine na ovom prostoru nije odgovoran "uticaj intenzivnog saobraćaja u Ulici Dimitrija Tucovića", već "uticaj intenzivnog motornog saobraćaja pogonjenog na fosilna goriva u Ulici Dimitrija Tucovića" i na ovaj način promeniti navedeni deo rečenice. Eventualno dodati rečenicu: "Da smo bili pametni, pa da već sto godina planiramo i pospešujemo biciklistički saobraćaj, danas se ne bismo davili u smogu i iskašljavali nešto crno." Istu promenu primeniti i na treću stavku spiska iz drugog pasusa. Iz pete stavke brisati deo "delom i zbog intenzivnog javnog gradskog saobraćaja (trolejbusi)" ili navesti relevantan izvor i precizne podatke o uticaju ovih električnih i značajno tiših vozila na količinu saobraćajne buke.
10. U istom poglavlju, ispod podnaslova Mere za smanjenje zagađenja i unapređenja kvaliteta životne sredine, kao meru koja će doprineti unapređenju stanja životne sredine dodati stavku: "Planiranje atraktivne biciklističke infrastrukture sa ciljem preorijentisanja stanovništva na bicikle kao prevozna sredstva, uz destimulaciju korišćenja automobila usporavanjem primenom tehničkih mera regulisanja saobraćaja u skladu sa principima Zone 30km/h i Zona usporenog saobraćaja, a posebno u stambenim blokovima između Ulice Svetog Nikole i Ulice Dimitrija Tucovića.

Teren u obuhvatu plana je u nagibu od Ulice svetog Nikole ka Ulici Dimitrija Tucovića, pa je zbog toga u prilogima 1, 2 i 3 ove primedbe za kretanje nizbrdo predloženo vođenje biciklista sredinom kolovoza primenom horizontalne oznake „Biciklisti na putu“ objašnjenje na poslednjoj stranici ove primedbe, a uzbrdo jednosmernom biciklističkom stazom. Primena iste horizontalne oznake „Biciklisti na putu“ predložena je i za Ulicu Svetog Nikole, zbog toga što u ovoj ulici nema dovoljno prostora za izgradnju odvojene biciklističke infrastrukture.

## Osnovi predloga

Na teritoriji opštine Zvezdara ne postoji nikakva biciklistička infrastruktura, ali zato, kao i u svim delovima grada, postoji problem u vidu zagađenjem vazduha i bukom zbog prevelikog broja motornih vozila pogonjenih na fosilna goriva.

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.

U Beogradu,

\_\_\_\_\_

(datum)

\_\_\_\_\_

(potpis)

\_\_\_\_\_

(ime i prezime)

\_\_\_\_\_

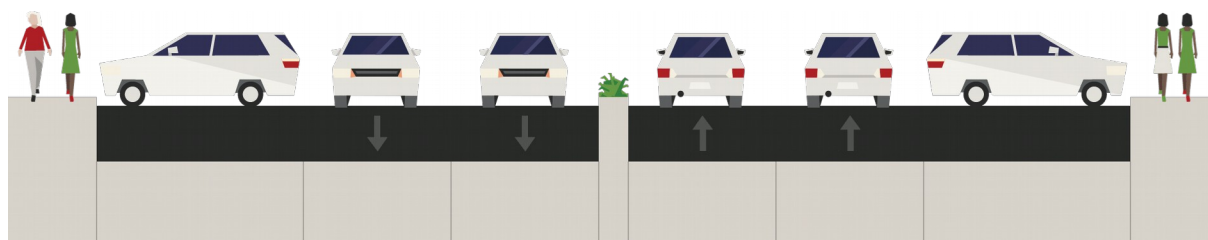
(adresa prebivališta)

\_\_\_\_\_

(poštanski broj i mesto prebivališta)

## Prilog br. 1

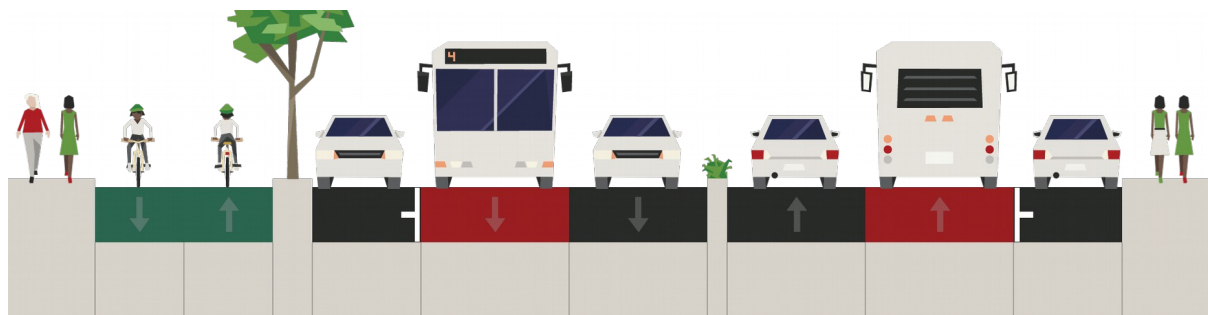
### Profil Ulice Dimitrija Tucovića prema Nacrtu plana detaljne regulacije



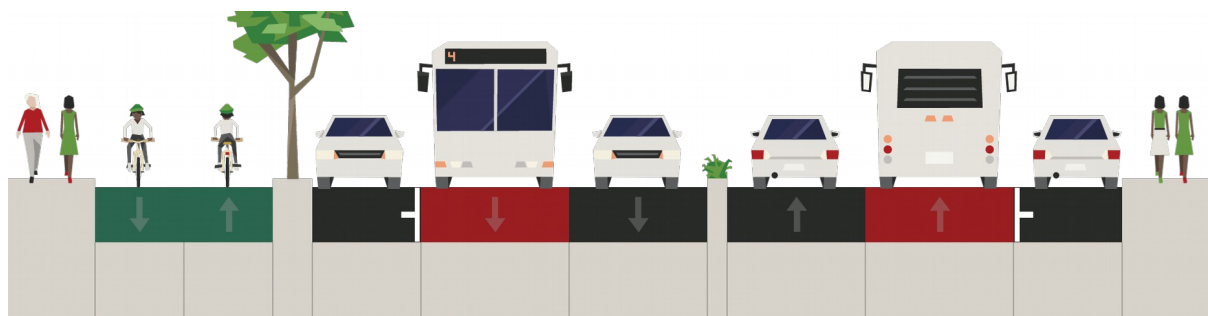
Umesto planiranja 4 automobilske trake i paralelnog parkiranja, kakvo je trenutno stanje na terenu u pojedinim delovima profila ove ulice, predlažem:

1. **Za automobile:** Jednu traku po smeru, razdvojene bankinom i parkiranje u redu;
2. **Za javni prevoz:** Obeležene žute trake isključivo za javni prevoz;
3. **Za pešake:** Šire trotoare sa drvoredima;
4. **Za bicikliste:**
  - Predlog A) Jednosmerne biciklističke staze, razdvojene drvoredom/bankinom;
  - Predlog B) Dvosmernu biciklističku stazu, odvojenu drvoredom od parkinga.

### Predlog 1 za profil Ulice Dimitrija Tucovića

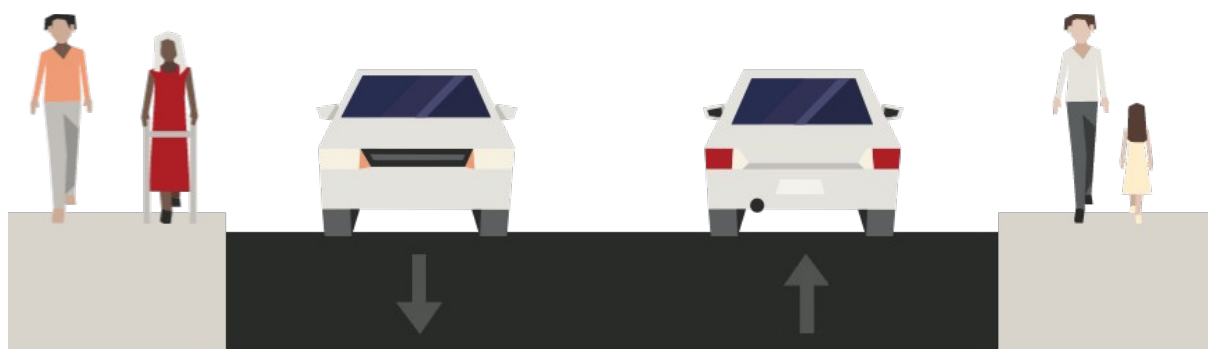


### Predlog 2 za profil Ulice Dimitrija Tucovića



## Prilog br. 2

### Profil Ulice Svetog Nikole prema Nacrtu plana detaljne regulacije

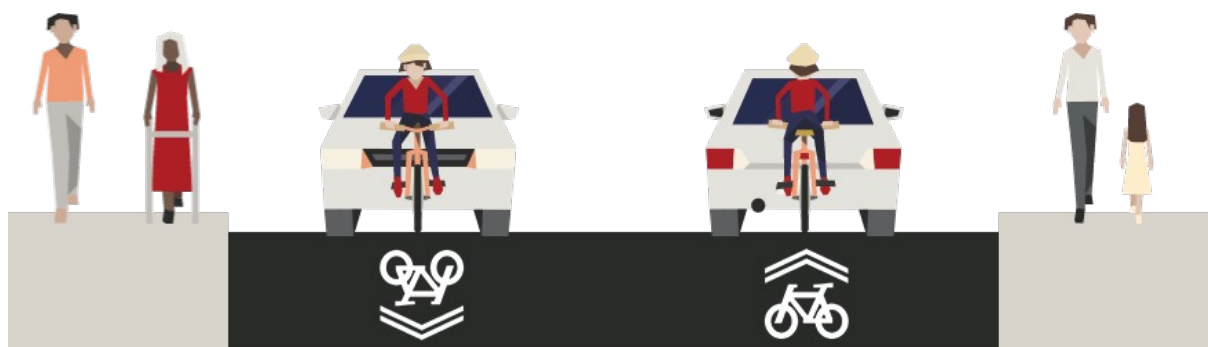


Zbog nedostatka prostora za odvojenu biciklističku stazu u Ulici Svetog Nikole predlaže se primena horizontalne oznake „Biciklisti na putu“, opisana na poslednjoj stranici ove primedbe.

Oznaka može biti označena na kolovozu i uz ivicu kolovoza, što je površina kuda se biciklisti i inače kreću, čineći u skladu sa Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima (Sl. Glasnik R. Srbije br. 41/2009, 53/2010 i 101/2011), članom 40. u kome se navodi da za vožnju bicikla, gde ne postoji posebna staza, odnosno traka, sme da se koristi kolovoz u širini od najviše jedan metar od desne ivice kolovoza.

Izuzetno prethodno navedenom članu Zakona, korišćenjem horizontalne oznake „Biciklisti na putu“ u zonama raskrsnice, bicikliste treba navoditi na prestrojavanje u ispravnu traku, radi skretanja.

### Predlog za profil Ulice Svetog Nikole



## Prilog br. 3

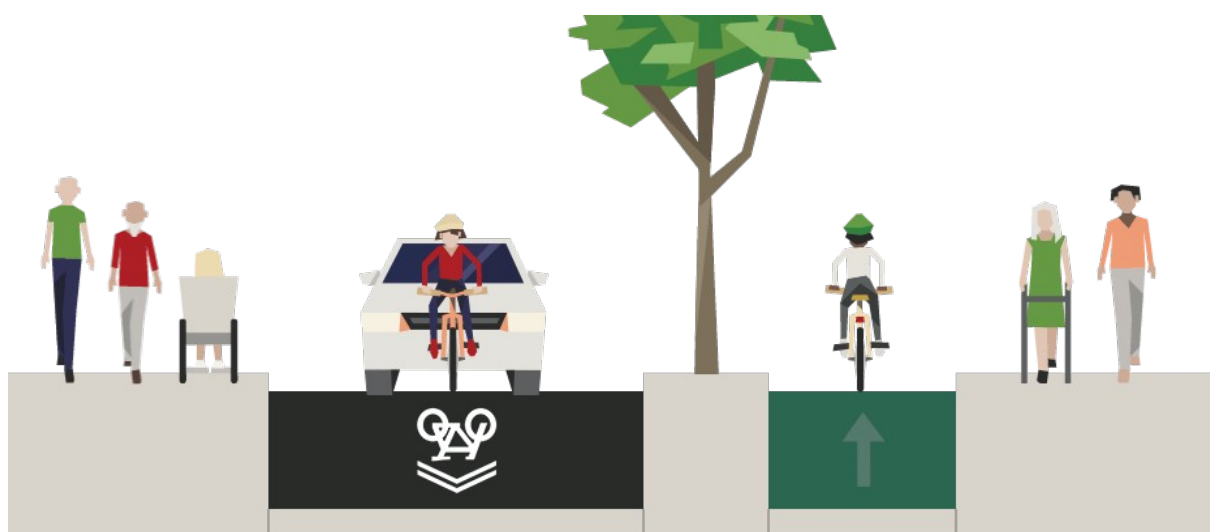
Profil ulica: Zeke Buljubaše, XXI divizije, XXI divizije-prilaz, Mariborske, Krfske i Đurićeve, prema Nacrtu plana detaljne regulacije



Umesto dvosmernog kolovoza u ovom stambenom bloku, predlaže se uvođenje vertikalnih oznaka i tretman saobraćajnica kao Zone 30 ili Zone usporenog saobraćaja:

5. **Za motorni saobraćaj:** Jednosmerne ulice, jedna traka po smeru;
6. **Za bicikliste:** Fizički odvojena jednosmerna biciklistička staza za kretanje uzbrdo i označavanje oznake „Biciklisti na putu“ na sredini kolovozne trake za kretanje nizbrdo kroz ovu buduću Zonu 30km/h, odnosno Zonu usporenog saobraćaja.

Predlog za profil ulica: Zeke Buljubaše, XXI divizije, XXI divizije-prilaz, Mariborske, Krfske i Đurićeve



## 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.