

Grad Beograd
Sekretarijat za saobraćaj
27. Marta 43-45, Beograd

Primedbe i predlozi na završni izveštaj **Plana održive urbane mobilnosti** koji je stavljen na javnu raspravu:

1. Da se periodi širenja mreže biciklističkih staza po godinama i vežu za godišnji gradski budžet u procentima od istog, da bi smo imali garancije da će predloženo zaista biti i sprovedeno (str. 150/160)

2. Da se precizno po fazama izgradnje biciklističke infrastrukture (str. 150/160) odredi gde će tačno i u kojoj meri biti ukinuto ulično parkiranje ili sužen kolovoz za račun biciklističke infrastrukture odnosno gde će biti izgrađena biciklistička staza, biciklistička traka, uvedena biciklistička ulica, integrisana ulica, dvosmernost za bicikliste u jednosmernim ulicama, žuta traka za bicikliste ili pešačko- biciklistička staza.

Faze širenja biciklističke infrastrukture dati precizno, po ulicama, sa predloženim merama vođenja biciklističkog saobraćaja i rešenjima prostornog konflikta sa motornim saobraćajem za svaku ulicu.

Obzirom na način na koji je predstavljen, predlog nedovoljno jasno komunicira prepreke širenju mreže biciklističkih staza u vidu nedostatka prostora u okviru saobraćajnih površina, čime ostavlja nerealan utisak da će predmetna mreža biti realizovana do 2027. godine. Nedovoljno se potencira planirani efekat izgradnje predmetne mreže biciklističkih staza na rasterećenje saobraćajnog sistema od privatnih automobila (procenti vidovne raspodele), a plan se ne bavi dovoljno ni smernicama koje bi rešile problem prostorne raspodele u okviru ulica, već sve ostavlja sprovođenju projekata i studija koje će u perspektivi utvrditi mogućnosti širenja mreže biciklističkih staza.

Preporučiti da se zarad širenja pešačkih i biciklističkih koridora i stvaranja prostornih mogućnosti ulično parkiranje ukine smeštanjem automobila u podzemne garaže (pogotovo u ulicama prvog reda), a sužavanje kolovoza za račun biciklističkih staza i traka rešiti projekcijama smanjenja intenziteta saobraćaja na predmetnim deonicama.

Intenzitet motornog saobraćaja smanjiti:

- a) preorjentisanjem na biciklistički saobraćaj/ električne trotinete i pešačenje, a sa privatnih automobila
- b) preusmeravanjem motornog saobraćaja na alternativne trase komplementarno sa izgradnjom UMP-SMT- tunel scenarija

c) merama destimulacije motornog saobraćaja ka centralnoj gradskoj zoni i zonama atrakcije saobraćaja generalno (naplatna ulaska motornih vozila u centar, skuplja parking tarifa, širenje parking zona sa ograničenim vremenom parkiranja)

d) izgradnjom metroa

3. Nova Kumodraška nije stavljena u plan širenja mreže biciklističkih staza, a nedostaju i još neki delovi predviđeni PDR-om kod Bežanijske bolnice? Ukoliko se planira da POUM bude implementiran u GUP, radi preciznosti bi trebalo dati detaljnu mapu sa svim planiranim biciklističkim stazama po važećim PDR-ovima, da ne bi bilo nesporazuma prilikom pozivanja na planove višeg reda, a ta mapa bi bila korisna i za sam budući GUP

4. OPŠTE AKTIVNOSTI 0. Str 146 - 4. Unapređenje komunikacije i saradnje između relevantnih aktera u čijoj nadležnosti je upravljanje saobraćajnim sistemom grada, održavanje i izgradnja saobraćajne infrastrukture, capacity building, uključivanje lokalne zajednice u procese donošenja odluka.

POUM treba da predvidi i proširenje odeljenja za planiranje biciklističkog saobraćaja u okviru Sek. za saobraćaj, jer je očigledno da ne postoji koordinacija između raznih direkcija i službi gradske uprave i verujemo da je većina članova POUM tima više puta imala prilike da se u to uveri.

Najsvežiji primer je postavljanje nazubljenih ivičnjaka na nove biciklističke prelaze kod Ušća i na Bežanijskoj kosi. Trebalo bi da se održavaju sastanci bar jednom mesečno i da se prati dokle se stiglo sa implementacijom faza, kao i da se koordinišu aktivnosti raznih sekretarijata po pitanju urbane mobilnosti.

Ključni su Sek. za saobraćaj, Sek. za urbanizam, Sek. za zaštitu živ. sredine, Zavod za urbanizam, Direkcija za građ. Zemljište i izgradnju Beograda, Ministarstvo saobraćaja, građevinarstva i infrastrukture, Ministarstvo unutrašnjih poslova (saobraćajna policija), Agencija za bezbednost saobraćaja, Parking servis, Sek. za investicije, JKP Gradsko Zelenilo, Sek za inspeksijske poslove, Beograd put, Putevi Beograda.

Trebalo bi proceniti i potrebne kadrovske kapacitete ovog odeljenja, po pitanju stručnjaka koji bi bili uključeni i njihovog radnog vremena. Ukoliko bi se u odeljenje uključili i eksperti za planiranje pešačkih koridora i udruženja osoba sa invaliditetom i udruženja biciklista, mogao bi da se formira Forum za urbanu mobilnost. Ključno bi bilo da se ovo odeljenje finansira iz budžeta jasnom budžetskom linijom i da ima dovoljan broj zaposlenih da odgovori na izazove pitanja mobilnosti u dvomilionskom gradu. Potrebne bi bile arhitekta/urbanisti, saobraćajni inženjeri i osoba koja bi pokrila PR aktivnosti

Unapređenje standarda planiranja i projektovanja biciklističke infrastrukture nije dovoljno potencirano u POUM-u, a jasno je da imamo problem sa standardima. Predstavnici komisije/kancelarije za biciklizam ili Forum za urb. mobilnost bi trebalo da budu prisutni na bar jednoj međunarodnoj konferenciji za biciklizam godišnje (Velo city), kao i na seminarima koje organizuje CIVITAS

5. Nacrtano je da postoji staza pored Džakarte / **ne postoji** (Bul. Zorana Đinđića). Ispraviti i ako se ovo zvanično vodi kao biciklistička staza

6. Biciklističke staze na potezu Cara Dušana- Džordža Vašingtona, 27. Marta - Kraljice Marije nema ni u jednoj fazi izgradnje biciklističkih staza? POUM tim ne treba da se bavi greškama koje su napravljene, već da biciklističke staze predloži tamo gde su one najpotrebnije i to urgentno i gde bi mogle da rasterete i unaprede saobraćajni sistem Beograda kao najodrživiji vid transporta pored pešačenja. U tom smislu, ovo je potrebno ispraviti i staviti predmetni potez u prvu fazu izgradnje

7. Postepeno širenje **zona 30** svugde gde ih nema a gde je mreža ulica drugog reda, zašto ovo nije preciznije definisano planom? Planirati i tehničke mere usporavanja saobraćaja. Razmotriti ceo širi centar grada, i obnoviti horizontalnu signalizaciju koja je na postojećim zonama 30 već izbledela

8. Nije izgrađena biciklistička staza od hotela Jugoslavija do Karamatine na Zemunskom keju, a stoji da jeste na mapi biciklističkih staza? Ukoliko je ovo i zvanično navedeno kao izgrađena biciklistička infrastruktura u planskoj dokumentaciji, tražiti izmenu. Za ovo je neophodno da se uradi projekat i da se odvojena staza izgradi, jer je šetalište neupotrebljivo za šetnju i vožnju bicikla.

9. Istražiti i regulisati potrebe za parkiranjem u starom jezgru Zemuna, i eventualno rešiti problem sa izgradnjom podzemne javne garaže sa ukidanjem uličnih parkinga u identičnom broju u kom će biti izgrađena mesta u javnoj garaži, a saobraćaj potapajućim stubićima zabraniti od Karamatine ka Radeckom duž Keja Oslobođenja, sve sa ulicama koje gravitiraju ka Zemunskom keju, Borčanskom i Njegoševom, osim za stanare, dostavu i hitne službe. Osloboditi Zemunski kej/Kej Oslobođenja za pešačenje i vožnju bicikla, jer je u tom delu "otet" od strane divljeg parkinga i ugostiteljskih objekata. Saobraćaj zabraniti potapajućim stubićima i u Sindelićevoj ulici na potezu od Njegoševe do kule Gardoš, a u Karamatinoj i Zmaj-Jovinoj ulici uvesti zone usporenog saobraćaja. U starom jezgru Zemuna uvesti Vrabac servis sa mogućnošću poziva za starije sugrađane, a koji bi pokrивao uspon ka kuli Gardoš i ostatak pešačke zone

10. U uvodu, na strani 13, definisani ciljevi ne predviđaju subvencionisanje kupovine i servisa bicikala niti javni prevoz ali i privatni prevoz na ekološka goriva kao što su TNG i CNG? Zašto je fokus na električnim i hibridnim automobilima? Predlog: da oni koji voze na TNG i CNG imaju povlasticu pri parkiranju ili ulasku u centralnu gradsku zonu, a da se vozilima na dizel i benzin poskupi parkiranje zbog zagađenja ili da im se u periodima visokog zagađenja zabrani ulaz u centar grada. Posebno zbog pandemije subvencionisati kupovinu i servisiranje bicikala, za šta postoji politička volja

11. Treba forsirati policentričnost grada i pratiti trendove u svetu gde se sve više pominje ideja da gradovi budućnosti budu koncipirani na ideji da sve što vam je potrebno bude na najviše 15 minuta udaljenosti. U planu postoje predlozi u tom pravcu, ali ih treba dodatno razraditi po pitanju raznolikosti sadržaja i potreba građana u Beogradu:

<https://www.ft.com/content/c1a53744-90d5-4560-9e3f-17ce06aba69a>

12. Plan pominje bolji pristup evropskim fondovima, kojim i šta to konkretno znači? U kojim segmentima i na koji način POUM treba da pomogne u konkursima odnosno koje kriterijume treba da zadovolji?

13. Da li je MUP (uprava saobraćajne policije) planiran kao partner po pitanju uticaja na bezbednost saobraćaja odnosno odnosa vozača motornih vozila prema ranjivijim kategorijama u saobraćaju? Sankcionisanje nelegalnog parkiranja se očigledno sprovodi selektivno, po nekom prećutnom dogovoru da se vozila van užeg centra grada ne odnose paukom. U celom planu nismo našli da se ozbiljnije računa na MUP i ABS po pitanju umirivanja saobraćaja, da li treba razgovarati sa njima i razmotriti koji su njihovi kapaciteti za saradnju sa gradom i kako bi to bolje mogli da sprovedemo? Ko bi komunicirao sa MUP-om, odnosno saobraćajnom policijom u ime grada Beograda i koordinirao zajedničke akcije odnosno kampanje? POUM treba da odgovori i na ovo pitanje i da preporuči organizovanje sastanaka i efikasniji vid saradnje sa predstavnicima saobraćajne policije i Agencije za bezbednost saobraćaja, na nivou mesečnih sastanaka.

Predlog: da i ovo preuzme Forum za održivu mobilnost

14. Uzurpacija gradskih zelenih površina i priobalja nelegalnim saobraćajem i parkiranjem nije adekvatno sankcionisana, što narušava bezbednost korisnika, pešaka i biciklista - duž obala Save i Dunava primetno je maltene sistemsko uzurpiranje obaloutvrda gde god se nalaze plutajući objekti odnosno splavovi/klubovi/restorani. Rampama, potapajućim stubićima i video nadzorom ograničiti saobraćaj na Savskom keju, Zemunskom keju/Keju oslobođenja, keju kod Beogradskog sajma, Savskom nasipu, kod Nebojša kule. Obezbediti asistenciju komunalne policije i gradskih inspekcija radi efikasnijeg rešavanja ovih problema, ali pre svega problem rešiti fizičkim barijerama.

15. Parkiranje opšte primedbe:

Strana 29: nedostatak parkirališta - nekritički odnos prema zahtevu za parkiranje, jer ne znamo ko sve želi da parkira i zbog čega? Potrebno je uraditi i takvu analizu, jer je opšte poznato da više od polovine, a negde čak i 2/3 putovanja automobilom iznosi manje od 5 km. To što neko želi da parkira ne znači da mora da parkira.

Primeri:

- a) Roditelji negoduju jer umesto da decu dovedu do vrtića koji je udaljen nekoliko stotina metara oni dolaze kolima u vrtić u Vasinoj.
- b) komšija hoće da parkira automobil ispod svoje terase
- c) gost kafića hoće da parkira ekskluzivni automobil ispred lokala (Strahinjića Bana npr.)
- d) zaposleni koji dolazi kolima na posao ne želi da se gura u prevozu
- c) gosti fast fuda nelegalno parkiraju u saobraćajnim trakama

Nelegalno parkiranje se pominje kao posledica nedostatka parking mesta na strani 39. Mogli bi da konstatujemo da je ovo i rezultat nedostatka primene sankcija kod nelegalnog parkiranja, i postavlja se pitanje koju vrstu zahteva za parkiranjem imamo na datim lokacijama, i koliko je isti relevantan za vitalno funkcionisanje grada i poslovnu aktivnost i ekonomski rast (primer iz

Strahinjica Bana)? Možda bi se sankcionisanjem nelegalnog parkiranja ugostiteljstvo ravnomernije rasporedilo po centralnim gradskim opštinama, tamo gde su zahtevi za parkiranjem manji. Nedovoljan je kritički odnos prema očuvanju parking mesta u ulicama prvog reda, kao i "indukovanoj potražnji" kod povećavanja parking kapaciteta u gradu, kao i uticaj povećanog broja vozila na bezbednost saobraćaja i kvalitet života građana, a posebno u posebno u zonama atrakcije. Potrebno je izbeći povećanja parking kapaciteta u centralnoj gradskoj zoni, sa posebnim osvrtom na cenovnu politiku koja svakako utiče na zahteve za parkiranjem i koju ne smemo tretirati kao socijalnu kategoriju. Stiče se pogrešan zaključak da POUM opravdava povećavanje parking kapaciteta na nivou grada u odnosu na sadašnje stanje a da pritom ne analizira uticaj na opterećenje saobraćaja koje bi tom merom nastalo. I na strani 130. se konstatuje se nedostatak prostora za parkiranje, ali je potrebno razlikovati potrebe za parkiranjem u predgrađima gde se parkiraju prvenstveno stanari i i u zonama atrakcije gde se parkiraju i posetioci.

POVEĆANJA ATRAKTIVNOSTI I KVALITETA URBANOG OKRUŽENJA 8.4. Parkiranje vozila van javnih površina - Ponovo nekritičko razmatranje povećavanja parking kapaciteta- Takođe, voditi računa i o degradaciji javnih površina i stvaranju toplotnih ostrva i stoga predlagati izgradnju podzemnih garaža i očuvanje zelenih površina umesto izgradnje parkirališta (primer parkirališta u Beogradu na vodi)

Predlozi:

Upravljanje ponudom parkiranja - Ograničavanje izdavanja preplatnih karata za ulično parkiranje za nove stanare zoniranih delova grada koji prilikom kupovine nekretnine nisu kupili garažno parking mesto.

Ograničavanje izdavanja preplatnih parking karata za više vozila po stambenoj jedinici.

Procenjivanje gde je izdato previše preplatnih parking karata, tako da je prosto nemoguće zadovoljiti potrebu za parkiranjem tolikog broja automobila na uličnim frontovima.

Zonirati odnosno vremenski ograničiti parkiranje na Novom Beogradu i u Zemunu po ugledu na centar grada, nakon analize potreba za parkiranjem poslovnih korisnika. Ovu meru ispratiti sa pojačanim javnim prevozom i dodatnom izgradnjom biciklističkih staza, kao i sistemom javnih bicikala

Predložiti kao meru da se profit od naplate parkinga ulaže u razvoj i održavanje sistema javnih bicikala, ili opremanje uličnog mobilijara, uređivanje zelenih površina, a posebno u onim delovima grada gde će zoniranje tek biti uvedeno.

Uvesti zabranu povećanja broja parking mesta u centralnoj gradskoj zoni, a mesta u javnim garažama/šoping molovima uslovljavati ukidanjem uličnih parking mesta.

Divlje međublokovsko parkiranje u centralnoj zoni zameniti podzemnim garažama a na račun povećanja kvaliteta javnih prostora

Predvideti PR aktivnosti koje će objasniti građanima zbog čega je bitno da se ograniči rast broja parking mesta i zašto parkinzi moraju da se zoniraju i plaćaju i to takođe budžetirati

Subvencionisati parkiranje za TNG , CNG i električne automobile, a povećati cene parkiranja za benzinske i dizel motore

16. Navodi se na na strani 39. da će smanjenje broja korisnika javnog prevoza povećati jediničnu cenu koštanja prevoza, ali da li tako možemo da posmatramo finansiranje JP-a? U Beču, cena godišnje karte je za nekih 20% skuplja od cene godišnje karte za JP u Beogradu ,a nivo usluge ne može da se uporedi u smislu kvaliteta, dok su primanja u Beču su nekoliko puta veća nego u Beogradu. Udeo putovanja javnim prevozom je sličan beogradskom, 40%. U Pragu koji ima metro cena mesečne karte je 20 eur, što je jeftinije nego u Beogradu. Zaključak je da u zemljama EU postoji težnja da se ovaj princip uvede u više gradova (Bon, Berlin, Hamburg, Bremen, Pariz, Talin). Ideja je da se JP- subvencionise i tako učini dostupnim široj populaciji i na taj način spreči transfer na privatne auomobile, što u Beogradu već i jeste slučaj, jer se objektivno 30-50% korisnika švercuje, ali je usluga javnog prevoza sve lošija tako da imamo migraciju ka privatnom automobilu, što konstatuje i SMART plan. Javni prevoz treba posmatrati kao socijalnu kategoriju u skladu sa platežnim mogućnostima stanovništva i povećavati mu kvalitet. Na str. 144. pominje se zadržavanje visokog učešća sistema javnog transporta - Održavanje kvaliteta usluge odnosno efikasnosti postojećeg sistema u smislu brzine i tarifne politike. POUM treba da odgovori na pitanje da li je sadašnja cena prevoza svima prihvatljiva i koliki je uticaj cene prevoza na prilikom izbora istog u odnosu na privatni auto, ako se uzme u obzir i komfor? Da li postoje studije o uticaju tarifne politika na korišćenje javnog prevoza i koliko je ista faktor kod odluke da se promeni načina transporta građana ? Takođe, da li postoji studija o tome koliko na migraciju putnika ka privatnom automobilu utiču komfor, dostupnost i brzina javnog prevoza? Ovi ulazni podaci bi nam značili kod određivanja prioriteta.

17.Str. 62 , izvod iz GUP-a: “Podužno vođenje biciklista je moguće unutar regulacije javne saobraćajne površine. Minimalna širina biciklističke staze iznosi 2,2 m (izuzetno 1,8 m) za dvosmerni saobraćaj, odnosno 1,1m (izuzetno 0,9 m) za jednosmeran saobraćaj i planira se u zavisnosti od raspoloživih prostornih mogućnosti. Visina slobodnog profila za biciklističke staze iznosi 2,5m” / Trebalo bi dati preporuku da kad je širina profila dovoljna biciklistička staza bude širine 3 metra dvosmerna , a na najfrekventnijim pravcima, ako postoji prostorna mogućnost ići na 4 metra dvosmerno, a 1.5 metara jednosmerno. Potencirali bismo hronični problem sa Urbanističkim zavodom, koji u kontinuitetu daje minimalne širine biciklističkih staza kroz sve planove detaljne regulacije koji su rađeni u prethodnih nekoliko godina.

POUM je trebalo kao jednu od mera da preporuči i usvajanje nekog od pravilnika za projektovanje biciklističke infrastrukture (Hrvatska je usvojila slovenački pravilnik koji je sasvim korektan a i Putevi Srbije su ga preveli i može se naći na njihovom sajtu), i da jasno definiše ko ovim treba da se bavi, ko treba da ga usvoji i na kom nivou uprave da bi postao obavezujući (republika ili grad).

18. Zagađenje nije dovoljno potencirano kao problem, kao ni buka, a imamo ozbiljna prekoračenja parametara PM čestica već par godina unazad. Nije jasno utvrđen inventar zagađenja, sa Sekretarijatom za zaštitu životne sredine i Gradskim zavodom za javno zdravlje definisati šta treba da se uradi da se tačno odredi uticaj transporta na količine/udeo zagađenja PM česticama i azot oksidom, da bi se izbeglo prebacivanje odgovornosti “uzročnika”. Ovo je bitan aspekt kod zagovaranja sprovođenja POUM-a i potencijalnog raspoređivanja sredstava kod sanacije uzroka zagađenja. Trebalo bi odrediti ko će da se bavi koordinacijom utvrđivanja udela zagađenja od sektora transporta? Predlog: Sek. za saobraćaj

19.Vreme je za plan B - nejasna poruka koja asocira da je ovaj plan nešto loše odnosno nešto što nije planirano kao prvi izbor, već sekundarni, lošiji.

Predlog naziva: Plan po meri čoveka

Mapu biciklističkih staza dizajnerski srediti jer su linije predebele i nije precizno i jasno kuda je planirana infrastruktura, tekst I dizajn celog plana uraditi preglednije sa manje podataka I fokusom na predložene mere I benefit koji one donose građanima

20.Kovid 19 - pripremiti plan za brzinsko iscrtavanje biciklističkih traka u slučaju eskalacije pandemije, subvencionisati kupovinu i servis bicikala jer omogućavaju veću fizičku distancu od javnog prevoza

21. Str 143: Predlog brzih mera: mere nisu ambiciozne niti bitno doprinose skoku udela putovanja biciklom.

Predlozi za brze mere:

- a) rekonstrukcija ivičnjaka i raskrsnica na Novom Beogradu za bicikliste
- b) biciklističke staze ili trake: Kolarčeva - Terazije - Kralja Milana - sa postojećom studijom proširenja pešačke zone,
- c) ukidanje parkinga i izgradnja biciklističke staze u Pop Lukinoj
- d) Venizeloso-va - Poenkareova ukidanje parkinga i iscrtavanje biciklističkih traka
- e) širenje zona 30
- f) izgradnja biciklističke staze na Zemunskom keju
- g) postavljanje potapajućih stubića na Keju oslobođenja u Zemunu
- h) asfaltiranje pristupnih rampi za pešačke staze ka Pančevom mostu iz pravca Krnjače, Pančeva i iz pravca grada. Revitalizacija asfaltnog zastora na Pančevačkom mostu na pešačkim stazama. Iako je u nadležnosti republike, ovo je u interesu grada Beograda i trebalo bi izbegavati prebacivanje odgovornosti, već naći rešenje kako da se ovo izvede, jer ih koriste i biciklisti
- i) Zabrana saobraćaja na Savskom nasipu sa rampama koje propuštaju pešake i bicikliste, ali ne i automobile

22. Zašto naplata ulaska automobilom u centar grada nije eksplicitno predložena predložena POUM-om kao jedna od mera destimulacije saobraćaja privatnim automobilima? (otpor građana toj meri je problem političara, a naš da je predložimo ako donosi rezultate) Zašto nije predviđeno da se nekim kategorijama motora (na primer dizel vozilima) zabrani ulaz u centar, a da se recimo dozvoli za TNG/CNG/električne automobile i da im se subvencionise naplata parkinga kao mera redukcije zagađenja?

23. Prilagođavanje postojeće infrastrukture i poboljšanje pristupačnosti za „ranjive“ kategorije korisnika str 144 - Kako regulisati kontrolu sprovođenja ove mere? Ko će se baviti sa ovim i kako će se obezbediti sprovođenje, obrzirom na postojeće probleme sa uskrađivanjem gradskih sekretarijata i direkcija sa standardima projektovanja infrastrukture za bicikliste

24. Predlog brzih mera: 5.6. - kompleks Kliničkog centra Srbije (uvođenje linije "Vrabac"; proširenje zone sa naplatom parkiranja putničkih vozila u režimu "plave" zone) – Predlog: da Vrabac funkcioniše na poziv građana u svakoj od zona

25. Uređenje pešačkih i biciklističkih staza u okviru postojećih zelenih površina, parkova, šuma i zaštićenih područja - str. 145 - brze mere: privođenje Savskog nasipa nameni tako što će se zabraniti saobraćaj po nasipu i zvanično postaviti saobraćajna signalizacija. Cena koštanja minimalna, učinak maksimalan.

Uređenje nasipa na levoj obali Dunava za pešake i bicikliste izgradnom biciklističke staze od **Pančevačkog do Pupinovog mosta i veza sa Beljaricom**, što bi doprinelo policentričnom razvoju grada. Uklanjanje deponija sa leve obale Dunava na potezu od Pančevačkog mosta do Pupinovog mosta. Uređenje Ade Huje i povezivanje sa Linijskim parkom sa pešačkim i biciklističkim stazama

26.STR 146. Infrastrukturne mere:

1. Zašto je metro na 4. mestu, i da li postoji neki poseban razlog za takvu numeraciju odnosno da li je postavljena prema prioritetima? Predstaviti i prethodnu verziju linija metroa predviđenu postojećim GUP-om i uporediti je sa novom koja je definisana SMART planom, pre svega po uticaju na smanjenje prosečnog vremena putovanja građana Beograda i i prema ceni izvođenja.

2. Zašto nema predloga unapređenja Beovoza/Bg voza i ponovnog povezivanja Bg-a i Pančeva , jer bi to smanjilo saobraćajni pritisak na Pančevački most?

3. Mere 1, 2, 3, 5, 7, 9 i 10 sve kumulativno dovode do povećanog protoka motornih vozila. Kako ćete destimulisati motorni saobraćaj ka centru i Novom Beogradu i Zemunu, i zašto je izostao predlog naplate ulaska automobila u centar i parking menadžment sa preciznijim predlogom širenja zona i cenovnom politikom? Sa ovakvim prioritetima, POUM gubi svoj smisao i umesto da ravnomerno rasporedi modove transporta stimuliše saobraćaj privatnih automobila. Proširenje saobraćajnica samo po sebi nikako ne može biti mera koju ovaj plan treba da ohrabruje.

28. OPŠTE AKTIVNOSTI 0. Str 146 - 5. Podrška bi trebalo da se da i opštinama unutar GUP-a, jer su mnoge od njih policentrično orijentisane i počinju da funkcionišu kao mali centri, na primer Borča na levoj obali i one takođe treba da imaju svoje POUM-e (neophodna decentralizacija gradskih opština).

29. Kod favorizovanja pešačkih kretanja nedovoljno ste se bavili nelegalnim parkiranjem, komunalnim neredom (reklame, kiosci, cvećare, fast fudovi), uzurpacijom trotoara od strane zonskih parkinga i subjektivnim osećajem bezbednosti pešaka, kao i frekvencijom semafora i oduzimanjem prednosti pešacima dodatnom semaforizacijom prelaza ili još gore ukidanjem pešačkih prelaza kao kod Doma Omladine. Na primer, kod trga Slavija je zbog "bezbednosti pešaka" data protočnost motornom saobraćaju, a pešacima produžen put i u tome je učestvovala i Cestra koja radi na izradi ovog plana. Nikad nije dokazano da su pešaci bezbedniji niti su upoređeni before/after scenariji, ali je pešacima put produžen skoro za prosečno pešačko putovanje. Obratiti pažnju i na režim rada semafora, na nekim raskrnicama pešak mora da dva puta čeka da bi prešao ulicu u jednom smeru, npr. sada je postavljen nov režim na semaforu kod Ade kada se prođe tobogan koji se penje na Banovo Brdo. Kada se pešaci kreću iz pravca Ade prema Banovom Brdu mogu da pređu do pola ulice i na ostrvu sačekaju novu turu zelenog svetla da bi prešli ulicu do kraja, što dovodi do masovnog pretrčavanja ulice na crveno svetlo.

30. Rizik kod favorizovanja pešačkih kretanja je i loša koordinacija gradskih preduzeća koja se predstavljaju kao nosioci projekata, a svež primer je problem sa ivičnjacima odnosno upuštanjem istih/ ko će optimizovati raskrsnice za pešake, bicikliste i osobe sa invaliditetom?

31. Vasinu i Uzun Mirkovu planirati kao integrisane ulice/shared space, po ugledu na Slovensku cestu u Ljubljani.

32. STR.158 - dopunjavanje saobraćajnog znaka za pešačko- biciklističke staze po pravilniku o saobraćajnoj signalizaciji, koordinirano Sek. za saobraćaj i Ulice za bicikliste - kontaktirano Ministarstvo saobraćaja

33. STR 162- "rekonstrukcija raskrsnica i prelaza biciklističkih staza – „utapanje“ ivičnjaka i drugih elemenata saobraćajne infrastrukture (ostrva, izdignutih prelaza, i sl.) u skladu sa konkretnom lokacijom;" - da li je ovo izvodljivo sa postojećim resursima gradske uprave, budžetirati kao brze mere

34. "opremanje postojećih staza, raskrsnica i prelaza (ukrštaja), odgovarajućom opremom i signalizacijom – zaštitne ograde, urbani mobilijar, saobraćajni znaci i oznake za bezbedno odvijanje biciklističkog saobraćaja); " - **O kakvim zaštitnim ogradama se radi, pojasniti jer već postoji ideja da se ograde na ukrštanjima uklone jer zapravo više smetaju biciklistima i odvrćaju im pažnju ?** Str. 162

35. Predložiti mere podsticanja za bicikliste (izuzimanje iz pravdanja troškova prevoza i subvencije za kupovinu bicikala i servis bicikala)?

36. Zašto je Savski nasip u trećoj fazi razvoja biciklističke infrastrukture, kad ga GUP prepoznaje kao postojeću biciklističku stazu? Privesti ga nameni kroz brze mere tako što će se na njemu rampama zabraniti saobraćaj

37. Povezati rutu ka Umci i Ostružnici direktno pored taložnika iza Ade Ciganlije i izbeći deo Obrenovačkog puta , svakako je jeftinije i bezbednije? Uklapa se jer se tuda praktično nastavlja staza sa nasipa pored Adi Međice.

38. Str 202- Povezivanje područja Beljarice sa javnim prevozom i biciklističkom stazom (kroz izmenu prioriteta planiranja mreže biciklističkih straza) Str 160 - prva faza, produžiti izgradnju staze po nasipu skroz do Pupinovog mosta. Beljarica predstavlja područje u fazi zaštite i i primamljiva je za šetnju, kajak i posmatranje ptica, kao i vožnju bicikla

39. STR 202. 6. OČUVANJE I UNAPREĐENJE PRIRODNIH RESURSA

Obavezno uvrstiti pitanje rešavanja Savskog nasipa i pretvaranje istog u rekreativnu zonu za pešačenje i vožnju bicikla, POUM treba da tretira ovaj problem kao postojeći i da da smernice da se on reši, a ne da ga ignoriše. Oslobođanje obale od nelegalnih objekata i uređivanje plaže na toj obali save svakako bi donekle rasteretilo pritisak na Adu Ciganliju, što takoeđe treba da bude cilj plana

40.6.3. Promocija biodiverziteta Beograda u saradnji sa organizacijama civilnog društva – popularizacija postojećih aktivnosti društava, i podsticanje novih str 204 - Društvo za proučavanje i zaštitu ptica i Ulice za bicikliste mogu da rade na promociji Beljarice kao područija za rekreaciju i posmatranje ptica

41. 6. 4. Sanacija neuređenih deponija, gradskih ugara i drugih neuređenih staništa Predlog: uklanjanje deponija između Pančevačkog i Pupinovog mosta

42. 7. SMANJENJE ŠTETNIH EMISIJA I POTROŠNJE ENERGIJE

7.2. Kontrola emisije zagađujućih materija i buke iz motornih vozila - Zašto se ne predlaže zamena flote vozila sa električnim, tng ili cng busevima, i da li već postoje studije o prelasku na ovu vrstu vozila? Za Zemun planirati manje električne autobuse

43.10. INFRASTRUKTURNE AKTIVNOSTI 10.5. Izgradnja javnih garaža - U kojoj će tačno meri biti ukidana ulična parking mesta, garaže ne smeju uticati na raspodelu javnih prostora i da je dugoročno najpametnije graditi ih podzemno, a iznad zadržavati zelenilo koga je u centralnoj gradskoj zoni sve manje. Te garaže bi jeftino mogle da imaju i čuvane parkinge za bicikliste koji bi se plaćali simbolično za parkiranje na dan i imale video nadzor

44. Parking za bicikle prilikom izgradnje novih stambenih i poslovnih zgrada. Prilikom izgradnje novih stambenih i poslovnih objekata obezbediti parking mesta za bicikle u okviru zgrade sličnim normativom kao za obavezna parking mesta. Ko bi doneo ovaj propis, i ko bi ga inicirao(Sek. za saobraćaj, Sek. za urbanizam, MGSI)?
Pronaći propis tj normativ iz EU koji preporučuje izgradnju prostorija za bicikle u novoizgrađenim zgradama.

Zakon o stanovanju i uređivanju zgrada-iskoristiti za biciklističke za parkinge po dvorištima između zgrada.

45.0. OPŠTE AKTIVNOSTI 0.1.

1. Edukativni programi i promotivne kampanje - Uključiti i Gradski zavod za javno zdravlje kod promovisanja pešačenja i vožnje bicikla

2. **Kod kampanja izbegavati prebacivanje odgovornosti na RANJIVE GRUPE!** Slučajno ili namerno, fotografije primera kampanje prikazuju upravo to, stiče se utisak da je ideja “ako se čuvaš i Bog te čuva”. A to ne treba da bude vizija bezbednog grada, ili barem bolje treba objasniti ovo, fokus POUM-a treba da bude pre svega na umirivanju saobraćaja

46. Kod javnog uvida za ulicu Tošin Bunar koji je radio CEP su planirane “dijamantske” raskrsnice gde je biciklistima i pešacima otežan prolazak, a to je pravdano datim uslovima za protok saobraćaja na raskrsnici? Ko daje ove uslove i kako da izbegnemo projektovanje raskrsnica na kojima je primarno da se obezbedi protok motornih vozila? Takođe, ko se bavi uticajem novogradnje i novih saobraćajnica koje se grade ka centru grada na povećanje broja vozila na mreži u smislu globalnog efekta izgradnje na porast motorizacije i gužvi? Kako će konkretno biti rešen uticaj projekata Skajlajn u Kneza Miloša i Beograda na vodi na okolne saobraćajnice, obzirom da metro još nije i ni u fazi projektovanja? Ukoliko se grad stihijski izgrađuje u pod diktatom profita i potrebe za stanovanjem, koliko je dugoročno održiva takva politika ukoliko je ne prati odgovarajuća infrastruktura i saobraćajna rešenja? Koja institucija se konkretno bavi ovim problemom, i da li se on razmatra u urbanističkom i saobraćajnom smislu? POUM treba da da odgovor na ovo pitanje, ili da definiše koja bi se institucija ovim bavila?

47. Redizajniranje raskrsnica na kojima protok saobraćaja ne zahteva direkcionalna ostrva za uslovno desno skretanje tako da se one učine protočnijim za biciklistički saobraćaj. Preispitati raskrsnice na Novom Beogradu i razmotriti uticaj koji bi ovo redizajniranje moglo da ima na vremena putovanja, nivo usluge i potencijalna zagušenja saobraćaja? Kod planiranja novih raskrsnica i saobraćajnih kapaciteta razmišljati o vidovnoj raspodeli tako da ona predviđa značajniji broj putovanja biciklom i izbegavati automobilske način planiranja. Pogledati primere

raskrsnica iz Holandije. Na širokim bulevarima na NBG-u razmotriti i dvosmerne biciklističke staze sa obe strane ulice.

48. Kod planiranja pozicija stajališta za javne bicikle uzeti u obzir sve železničke stanice u centru grada (npr. kod železničke stanice Pančevački most nije predviđeno parking mesto za bicikle, kod železničke stanice NBG ima stajalište na raskrsnici u blizini, a u isto vreme ima dovoljno prostora da parking bude integrisan u samu stanicu), takođe obratiti pažnju na mrežu studentskih domova, menzi, čitaonica, fakulteta, studenti i mladi trebaju da budu dominantna ciljna grupa koja bi koristila ovaj vid prevoza. Videti na priloženoj karti pozicije gore pomenutih bitnih tačaka za mrežu parkinga za javne bicikle.

49. Destimulisanje brze vožnje meandriranjem ulice. Grafički prikaz je dat na konkursnom radu UZB-a koji je osvojio drugo mesto na konkursu. Primer Skenderbegove ulice. Ovako preprojektovati sve zone 30 da bi i fizički onemogućili vozače automobila da brzo voze.

50. Presecanje ulica za automobile da kontinualan prolazak bude moguć samo pešacima i biciklistima, a da automobili moraju da kruže, pozitivna praksa iz Holandije, primer u centru Beograda je raskrsnica kod Muzeja Vuka i Dositeja u Gosporag Jevremovoj ulici.

51. UZB predlozi infrastrukturnih projekata

Za sve faze je planirano 60.000 evra po kilometru staze. To je 60 evra po dužnom metru dvosmerne staze širine 2,5 metra. Beograd je brdovit grad da bi se razvio masovniji biciklistički saobraćaj potrebni su razni načini da bi se biciklistima olakšalo kretanje. Pasarele, mostovi, tuneli, na nekim saobraćajnicama i zaštita za biciklističke trake. Jedini veći infrastrukturni projekat koji je predložen u duhu održive urbane mobilnosti je most NBG-Ada Ciganlija koji je prvenstveno namenjen za rekreativce, a nema predložene infrastrukture koja bi olakšala kretanje biciklista u gradu koji koriste bicikl za obavljanje svakodnevnih aktivnosti i time smanjuju gužve u saobraćaju. Ovim odabirom projekata POUM sagledava bicikliste kao rekreativce, a ne kao učesnike u saobraćaju.

Predlozi:

1. Veze sa rečnim prevozom i od Koteža do Dorćola i od šljunkare u Borči do Zemuna sa javnim prevozom do obale Dunava - opcija za bicikliste i korisnike javnog prevoza
2. Pančevački most - napraviti projekat rampe ili konzole sa biciklističkom stazom za vezu ka Bogosloviji, železničkoj stanici Pančevački most i Linijskom parku. Uraditi rekonstrukciju asfaltnog zastora na prilaznim peškim rampama i pešačkim stazama na samom mostu i proglasiti te staze prešačko biciklističkim stazama u skladu sa novim zakonskim rešenjem koje to omogućava. Izgraditi i elastodoboju ogradu između pešačke staze i kolovoza. Iako je most pod nadležnošću Puteva Srbije, interes grada Beograda je da se on osposobi za povećanje broja korisnika na biciklima.
3. Trg Slavija - projektovati izdignutu kružni platformu iznad trga za pešake i bicikliste radi olakšanog kretanja koje je sad izvedeno jako loše, jer je trg rekonstruisan dominantno automobilski, a pešaci i biciklisti potpuno skrajnuti kao korisnici, sa uvedenim semaforima i udaljenim pešačkim prelazima.
4. Brankov most - konzole i spiralne platforme za vezu sa Karađorđevom ulicom biciklističkom stazom pored Save i veza sa Pop Lukinom i Crnogorskom ulicom - predlog da se razmotri projektovanje konzola koja bi bile ispod postojeće pešačke staze, i samim tim zaštićeni od atmosferskih uticaja, a spiralne rampe sa nizvodne strane gde je sada biciklistički lift, koji bi mogao da se koristi za osobe sa invaliditetom i starije osobe ili da se razmontira jer je sve manje upotrebljiv zbog čestih kvarova. Konzolama bi trebalo povezati i obe strane mosta i tako izbeći prelazak ulice i omogućiti biciklistima i pešacima da promene stranu mosta kojom će se kretati bez prelaska semafora ko Pop Lukine. Razraditi rešenje, platforme i konzole bi trebalo sa obe strane mosta da omoguće brz silazak na biciklističku stazu pored reke i da smanje kolizije sa pešacima na pešačkim stazama. Razmotriti širinu profila staza i u skladu sa potrebama pešaka i gustinom pešačkog toka.
5. Autokomanda- kose rampe ili spirale koje povezuju sve planirane biciklističke staze duž autoputa, u Bulevaru Oslobođenja i u Ustaničkoj ulici bez prelaska preko kolovoza
6. Petlju Mostar opremiti za prolazak biciklista ka biciklističkim stazama planiranim na autoputu i u ulicama Kneza Miloša, Sarajevskoj i Savskoj, kao i ka Topčideru. Veze planirati sa rampama i mostićima, sa osvetljenjem i sa što manje podzemnih prolaza sa idejom da se korisnici a pogotovo korisnici osećaju bezbednije a da se sama petlja prolazi brzo i ugodno, bez zaustavljanja da bi se bicikli gurali uz i niz stepenice
7. Pupinov most spiralnim platformama ili rampama povezati sa nasipom pored Dunava duž koga je planirana biciklistička staza. Ovaj potez bi pomogao i kod popularizacije Beljarice kao rekreativne zone i zaštićenog područja gde se mogu posmatrati ptice, jer se ista nalazi samo kilometar uzvodno
8. Izgraditi biciklističku stazu duž Zemunskog keja od hotela Jugoslavija do Keja Oslobođenja odnosno do Radeckog, i proširiti pešačku zonu u Zemunu uz pomoć potapajućih stubića, na ulice koje gravitiraju ka keju (Borčanska, Sinđelićeva i Njegoševa). Kroz pešačke zone dozvoliti prolaz biciklistima, ali brzinom pešaka. Ulično parkiranje ukinuti u starom jezgru Zemuna, a za vozila planirati podzemnu garažu sa predviđenim mestima za stanare
9. Izgraditi pešačko biciklistički most preko bulevara Vojvode Mišića kod Beogradskog sajma, sa biciklističkim platformama, u produžetku veze starog železničkog mosta koji će biti pretvoren u pešačko biciklistički most

10. Veza od Mosta na Adi ka Banovom brdu duž tramvajskih šina, sa izgradnjom konzole koja bi pratila prugu i na kojoj bi bila biciklistička staza i povezivanje sa biciklističkom stazom ka Topčideru i planiranom biciklističkom stazom u Bulevaru Vojvode Mišića

11. Opremiti pasarela preko auto puta sa biciklističkim rampama, jer se duž auto puta planiraju biciklistički koridori - kod Dušanovca tj Dušanovačke pijace i kod Železničke stanice Prokop.

12. Povezivanje svih železničkih stanica biciklističkom infrastrukturom

13. Centre svih naselja na administrativnom području Beograda sa železničkim stanicama povezati biciklističkom stazom sa stanicom i napraviti bezbedne parkinge za bicikle (pruge do Mladenovca, Lazarevca i Batajnica-Pančevo)

14. Sve železničke stanice u centru grada povezati sa najbližom postojećom biciklističkom infrastrukturom liftovima ili rampama

15. Omogućiti da se postojećem lifom za osobe sa invaliditetom koji se nalazi u Ruzveltovoj ulici i vodi do železničke stanice Vukov Spomenik koriste i biciklisti

16. Povezivanje Ostružničkog mosta sa Savskim i Obenovačkim nasipom, prilikom planirane rekonstrukcije stare konstrukcije mosta. Na mostu obavezno planirati biciklističku stazu, potrebno je kontaktirati Puteve Srbije odnosno Ministarstvo saobraćaja što pre dok rekonstrukcija još nije počela

17. Obaranje ivičnjaka na nulu na raskrsnicama za sve kategorije korisnika (osobe sa invaliditetom, biciklisti, pešaci)

18. Stavljanje u promet liftova na Mostu na Adi, pre svega za potrebe biciklista

52. Uvesti obavezu da javne službe imaju biciklističke parkinge

53.. Str. 167. 2.5. Promocija ciklo (biciklističkog) turizma – realizacija Eurovelo ruta i bed&bike: kulturno/istorijske biciklističke rute.zavisno od infrastrukture i budzeta, interpretirati kulturno-istorijske zanimljivosti duz rute ili info tablama ili kroz aplikaciju koja bi sadrzala i mapu i sve servisne informacije

54. Uvesti objedinjenu turističku kartu za gradski prevoz ili sharing automobila/bicikla/trotineta, kao i za muzeje sa trajanjem od 24/48/72 sata

55. Biciklistička staza nije predviđena u ulici Gavрила Principa a trebalo bi je predvideti u toj ulici kao vezu sa Brankovim mostom

56. Mrežu biciklističkih staza u Zemunu staviti u drugu fazu izgradnje biciklističke infrastrukture jer se tamo svakako predviđa veća upotreba od strane korisnika zbog topografije

57. U predlogu mreže biciklističkih staza nema ulice Maršala Birjuzova iako je u pitanju bitan biciklistički koridor, ubaciti je obavezno u prvu fazu izgradnje

58. Takovska ulica se uopšte ne nalazi u fazama izgradnje biciklističkih staza, obavezno je ubaciti u prvu ili drugu fazu izgradnje

59. Na mapi biciklističkih staza se EV6 ruta u Zemunu nalazi na pogrešnoj trasi, korigovati

Prilog: 2 mape biciklističkih staza sa komentarima

Predloge i primedbe zajednički šalju:

Institut za urbane politike , Đušina 36

Inicijativa Ne davimo Beograd, Dositejeva 13/2

Ug Ulice za bicikliste

Odgovor poslati na :

Prelivačka 91, 4/43, Beograd, Borča