

NVO Biciklo.me
Avda Međedovića 64
81000 Podgorica
Crna Gora
Email: biciklo.me@gmail.com

25. 1. 2023.

Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma
IV proleterske 19
81000 Podgorica
Crna Gora

Predlozi i komentari na izmjene i dopune Prostorno-urbanističkog plana Glavnog grada Podgorica

Poštovana/i,

U skladu sa javnim pozivom Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma, u nastavku teksta dostavljamo predloge i komentare nevladinog udruženja Biciklo.me na izmjene i dopune Prostorno-urbanističkog plana Glavnog grada Podgorica.

Strana (u pdf)	Postojeći tekst	Predlog izmjena i dopuna	Obrazloženje
108.	Koncept razvoja saobraćaja	Dopuniti tekst sa kratkim opisom Plana održive urbane mobilnosti Glavnog grada Podgorica	Skupština Glavnog grada Podgorica usvojila je 24. februara 2020. godine Plan održive urbane mobilnosti za period 2020-2025. Ovo je važan strateški dokument, kojim Glavni grad nastoji da podstakne održive vidove mobilnosti i odgovori na saobraćajne dokumente kroz ujednačen tretman svih vidova transporta, pa ga je neophodno uzeti u obzir prilikom izmjena i dopuna ovog plana.
109.	Planirane saobraćajnice su prerdviđene da budu bulevarskog tipa sa četiri kolovozne trake.	Planirane saobraćajnice su predviđene da budu bulevarskog tipa sa četiri kolovozne trake, dvije jednostrane	Usklađenost sa ostalim djelovima plana (str. 111.)

		biciklističke staze i trotoari sa obje strane.	
110.	<p>Glavne gradske ulice sadrže četiri saobraćajne trake, osim Ulice slobode koja ima dvije saobraćajne trake. Bulevari sadrže četiri, odnosno šest saobraćajnih traka, a razdvojene su po pravcima zelenim ostrvom. Glavne gradske ulice: Ul. 4. jula, Ul. bratstva i jedinstva, Ul. Marka Miljanova, Ul. kralja Nikole, Ul. slobode, Ul. Ivana Milutinovića, Ul. 13. jula, Ul. IV proleterske brigade i Ul. Bracana Bracanovića.</p>	<p>(1) Glavne gradske ulice sadrže četiri saobraćajne trake. osim Ulice slobode koja ima dvije saobraćajne trake.</p> <p>(2) Bulevari sadrže četiri, odnosno šest saobraćajnih traka, razdvojene po pravcima zelenim ostrvom, kao i obostrane trotoare i obostrane biciklističke staze.</p> <p>(3) Glavne gradske ulice: Ul. 4. jula, Ul. bratstva i jedinstva, Ul. Marka Miljanova, Ul. kralja Nikole, Ul. slobode, Ul. Ivana Milutinovića, Ul. 13. jula, Ul. IV proleterske brigade i Ul. Bracana Bracanovića.</p>	<p>(1) Ulica slobode treba da bude pješačka zona, pa je u najskorijem roku potrebno pristupiti zatvaranju ove ulice za motorni saobraćaj. Pretvaranje ulica u pješačke zone donosi ogromne koristi za građane – bezbjedan prostor za šetnju, čistiji vazduh, prijatniji boravak, jačanje lokalne ekonomije uključujući ugostiteljstvo i bolju društvenu interakciju. Posljednji primjer takvih koristi je Njegoševa ulica, koja je u kratkom roku postala omiljeno mjesto za građane i turiste. Stanari Ulice slobode imaju pristup ulazima sa unutrašnjih strana (ulice Karađorđeva, Vuka Karadžića i Balšića).</p> <p>(2) Potrebno je precizirati profile bulevara, na način da obavezno uključuju trotoare i biciklističke staze.</p> <p>(3) Ulice Kralja Nikole i Ivana Milutinovića sada imaju po tri trake za saobraćaj motornih vozila, i jednu traku sa saobraćaj bicikala. U cilju promocije biciklističkog saobraćaja i održive urbane</p>

			<p>mobilnosti, u skladu sa Planom održive urbane mobilnosti, predlažemo da se ove ulice izostave iz spiska glavnih gradskih ulica.</p>
110.	<p>Gradske ulice – sabirne planirati tako da širina kolovoza bude 6 - 7 m, sa dvostranim trotoarima širine 2 - 2,5 m, a gdje god je moguće planirati i zelene površine širine 1,5 m.</p>	<p>Gradske ulice – sabirne planirati tako da širina kolovoza bude 6 - 7 m, sa dvostranim trotoarima širine 2 - 2,5 m, a gdje god je moguće planirati i zelene površine širine 1,5 m.</p> <p>Ograničenje brzine kretanja vozila u sabirnim ulicama iznosi 30 km/h.</p>	<p>Po ugledu na brojne evropske zemlje (Španija, Holandija, Finska), koje uvode zakonska ograničenja za brzinu kretanja vozila na gradskim ulicama, potrebno je uvesti adekvatna ograničenja brzine kretanja vozila u cilju povećanja bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju. Kao što brojna istraživanja ukazuju, ograničenje brzine kretanja vozila je najefikasniji način za sprečavanje udesa i žrtava u udesima u gradovima.</p>
111.	<p>Gradske ulice – pristupne planirati tako da širina kolovoza bude minimum 5 metara i gdje god je moguće planirati trotoare.</p> <p>Na svim planiranim proširenjima i novim vezama gradskih ulica podrazumijeva se izgradnja i ostale potrebne saobraćajne strukture (biciklističke staze, trotoari, stajališta za autobuse...)</p>	<p>Gradske ulice – pristupne planirati tako da širina kolovoza bude minimum 5 metara, a širina trotoara minimum 1,6 m.</p> <p>Na svim planiranim proširenjima i novim vezama gradskih ulica obavezna je izgradnja i ostale potrebne saobraćajne strukture (biciklističke staze, trotoari, stajališta za autobuse...).</p> <p>Ograničenje brzine kretanja vozila u sabirnim ulicama iznosi 30 km/h.</p>	<p>Kao što se precizira širina kolovoza, tako je potrebno precizirati i širinu trotoara.</p> <p>Potrebno je podići stepen obaveze izgradnje infrastrukture za održivu urbanu mobilnost. Do sada su više puta kršene norme PUP-a (npr. Bulevar kroz Donju Goricu, Ulica Zmaj Jovina), pa je neophodno naglasiti važnost postojanja ovih sadržaja.</p> <p>Ograničenje brzine je najefikasniji način za</p>

			sprečavanje teških udesa i zaštitu života, pogotovo djece i starih.
115.	<p>Formiranje infrastrukture za biciklistički saobraćaj je potreba koja će biti sve aktuelnija. Na svim gradskim saobraćajnicama koje se rekonstruišu – proširuju na 4 trake i onima koje se planiraju kao novi putni pravci, treba projektovati i biciklističke staze.</p> <p>[...]</p> <p>Uz novoplanirane saobraćajnice obavezno je planiranje biciklističkih staza, pridržavajući se svih predviđenih propisa za projektovanje istih</p>	<p>Infrastruktura za biciklistički saobraćaj je neophodna radi poboljšanja mobilnosti ljudi u Podgorici i pdosticanja održivog saobraćaja. Na svim gradskim saobraćajnicama koje se rekonstruišu – proširuju na 4 trake i onima koje se planiraju kao novi putni pravci, obavezno je projektovanje i biciklističke staze, u skladu sa Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi (Sl. list Crne Gore, br. 77/2021).</p> <p>[...]</p> <p>Uz novoplanirane saobraćajnice obavezno je planiranje biciklističkih staza, poštujući odredbe uz Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi (Sl. list Crne Gore, br. 77/2021).</p>	<p>Potrebno je dodatno naglasiti važnost izgradnje biciklističke infrastrukture za poboljšanje mobilnosti u Podgorici.</p> <p>Takođe, neophodno je propisati staze kao obavezu.</p> <p>Budući da je u međuvremenu donesen prvi Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi, predlažemo da se ovaj propis dodatno istakne kako bi planeri i budući akteri bili upoznati sa njime.</p>
115.	<p>Realizovano je u Glavnom gradu više biciklističkih koridora:</p> <p>od raskrsnice Ulice 27. Marta i Ulice Kralja Nikole do brda Gorica;</p> <ul style="list-style-type: none"> • od željezničke stanice, Ulicom Mitra Bakića, Ulicom Sava Kovačevića, Bulevarom Crnogorskih serdara, preko mosta Union Bridge, Bulevarom revolucije, Cetinjskim putem, do kružne 	<p>U Glavnom gradu postoji nekoliko biciklističkih koridora:</p> <p>od raskrsnice Ulice 27. marta i Ulice Kralja Nikole do brda Gorica;</p> <ul style="list-style-type: none"> • od Ulice Mitra Bakića, Ulicom Sava Kovačevića, Bulevarom Crnogorskih serdara, preko mosta Union Bridge, Bulevarom revolucije, Cetinjskim putem, do kružne 	<p>Dio biciklističkog koridora od Bulevara Save Kovačevića do Željezničke stanice nije realizovan, pa predlažemo da se ovaj dio izmijeni tako da početak koridora bude Ulica Mitra Bakića.</p> <p>Ne postoji koridor kroz Bulevar Jovana Tomaševića, već je jedna dvosmjerna traka</p>

	<p>raskrsnice kod Tržnog centra „Delta City“, uključujući i krak ulicama Ivana Milutinovića i Jovana Tomaševića do Bulevara Serdara Jola Piletića;</p> <ul style="list-style-type: none"> • od raskrsnice Bulevara Mihaila Lalića i Ulice Vlada Četkovića, Bulevarom Mihaila Lalića i Bulevarom Svetog Petra Cetinjskog do Kraljevog parka; • od raskrsnice Ulice 27. Marta do Krivog mosta, Ulicom Dr. Ljubomira Rašovića, Bulevarom Džordža Vašingtona do Bulevara Svetog Petra Cetinjskog; • od brda Gorica, Ulicom Ivana Crnojevića, preko mosta „Milenijum“, Ulicom 13. Jula, Moskovskom ulicom do Bulevara revolucije 	<p>raskrsnice kod Tržnog centra „Delta City“, uključujući i krak ulicom do Bulevara Svetog Petra Cetinjskog</p> <ul style="list-style-type: none"> • od raskrsnice Bulevara Mihaila Lalića i Ulice Vlada Četkovića, Bulevarom Mihaila Lalića i Bulevarom Svetog Petra Cetinjskog do Kraljevog parka; • od raskrsnice Ulice 27. Marta do Krivog mosta, Ulicom Dr. Ljubomira Rašovića, Bulevarom Džordža Vašingtona do Bulevara Svetog Petra Cetinjskog (briše se) • od raskrsnice ulica Jovana Tomaševića i 13. jula, Ulicom 13. jula, Moskovskom ulicom do Bulevara revolucije - od raskrsnice Ulice Kralja Nikole i Ulice 27. marta do Krivog mosta 	<p>izvedena od Bulevara revolucije do Bulevara Svetog Petra Cetinjskog, čime su povezana dva ranije napravljena koridora.</p> <p>Koridor od Krivog mosta do Bulevara Svetog Petra Cetinjskog nije realizovan.</p> <p>Koridor od Bulevara Ivana Crnojevića se ne može računati u biciklističku infrastrukturu, jer postoje samo piktogrami duž mosta Milenijum, kao i znak na Bulevaru Ivana Crnojevića. Prilikom obnove dijela Bulevara, Glavni grad je umjesto piktograma u Bulevaru Ivana Crnojevića napravio parking mjesta.</p> <p>Novi koridor na Zabjelu je potrebno uvrstiti u biciklističku infrastrukturu.</p>
116.	Biciklistički saobraćaj	<p>Na ovog odjeljka dodati i tekst o potrebi za infrastrukturom za parkiranje bicikala.</p> <p>Predlog teksta: U cilju podsticanja biciklističkog saobraćaja, potrebno je kontinuirano obezbjeđivati dovoljno parkirališta za bicikla na javnim lokacijama, posebno na mjestima ka kojima gravitira veliki broj ljudi (javen ustanove, škole, trgovi, šetališta, autobuska i</p>	<p>Mjesto za bezbjedno parkiranje bicikala je osnovna infrastruktura koja je neophodna za razvoj biciklističkog saobraćaja.</p>

		<p>željeznička stanica i sl.). Pored toga neophodno je obezbijediti i dovoljan broj mjesta za čuvanje bicikala u stambenim zgradama, te obavezati investitore da obezbijede prostore unutar stambenih zgrada u kojima stanari mogu čuvati bicikla.</p> <p>Potrebno je</p>	
259.	U okviru prostora nove izgradnje, treba predvidjeti i turističko-ugostiteljske, uslužne i servisne objekte i uz njih obezbijediti adekvatnu infrastrukturu, parking prostore i eventualno autobuska stajališta.	U okviru prostora nove izgradnje, treba predvidjeti i turističko-ugostiteljske, uslužne i servisne objekte i uz njih obezbijediti adekvatnu infrastrukturu, parking prostore i eventualno autobuska stajališta.	Autobuska stajališta su važan dio infrastrukture i njihova izgradnja nije manje važna od parking prostora.
283. (Normativi i standardi)	Obezbijediti dovoljan broj parking mjesta	Obezbijediti dovoljan broj parking mjesta, uključujući prostor za bezbjedno parkiranje bicikala unutar stambenih objekata	<p>Prema istraživanjima koje je sproveo Biciklo.me, nepostojanje mjesta za parkiranje bicikla je jedan od glavnih faktora koji utiče na nizak stepen upotrebe bicikla u Podgorici. Građani najčešće nemaju prostor da čuvaju biciklo u stambenim zgradama, pa često odlučuju da ga ne posjeduju ili ne koriste.</p> <p>S druge strane, normativima je propisano da se u svakoj stambenoj zgradi obezbijedi 1,1 parking mjesto za automobile. Time se stanari direktno podstiču da posjeduju automobil, dok se upotreba bicikla destimuliše.</p>

			<p>Evropska unija je već inicirala izmjene direktive EPBD kako bi se države članice obavezale da propišu minimalan broj parking mjesta za bicikla u stambenim zgradama. Crna Gora će morati da uskladi svoje propise sa tm smjericama, pa je to neophodno unijeti u Pravilnik o bližem sadržaju planskog dokumenta u narednom periodu.</p> <p>Ipak, Glavni grad može i prije izmjene tog akta dati smjernice projektantima kroz ovaj dokument.</p>
284.	<p>1.5.Kriterijumi za organizaciju višespratnog stanovanja*</p> <p>- dovoljan broj parking mjesta</p>	<p>1.5.Kriterijumi za organizaciju višespratnog stanovanja*</p> <p>- dovoljan broj parking mjesta, uključujući bezbjedno parkiranje bicikala unutar stambenih objekata</p>	Vidjeti obrazloženje iznad.
290.	<p>11. PARKIRANJE I GARAŽIRANJE VOZILA</p>	<p>Za stambene zgrade, minimum 0,5 mjesta za bicikla po stambenoj jedinici</p>	Vidjeti obrazloženje iznad.

S poštovanjem,

Biciklo.me