

Zlatan Ekmešćić, dipl.ing.građ.

Član Savjeta plana

Zenica, 08.11.2021. godine

Grad Zenica

Služba za urbanizam

Predmet: Primjedbe i sugestije na prednacrt Regulacionog plana „Poslovno rekreativna-turistička zona Zenica-Jug“

Poštovani,

Dostavljam vam svoje primjedbe i sugestije na prednacrt Regulacionog plana „Poslovno rekreativna-turistička zona Zenica-Jug“, vezane za saobraćajnu infrastrukturu:

1. Prva primjedba se odnosi na saobraćajnu vezu između dijela predmetne zone koji je smješten na lijevoj obali rijeke Bosne sa naseljem Drivuša. Smatram da je ista neprihvatljiva iz sljedeća tri razloga:
 - zauzimanje proticajnog profila rijeke Bosne (Nejasno je na koji način je predviđeno visinsko pozicioniranje predmetne saobraćajnice.);
 - potreba za formiranjem pružnog prelaza (Prema važećim Smjernicama za projektovanje puteva, broj pružnih prelaza mora biti ograničen na najniži mogući s obzirom da je riječ o rizičnim lokacijama s aspekta saobraćajne bezbjednosti. Također, put na dužini od 20 metara od pružnog prelaza ne smije biti u uzdužnom nagibu većem od 3% što je u ovom slučaju nemoguće ispoštovati. Naime, udaljenost između pruge i regionalne ceste R445 na predmetnoj lokaciji iznosi cca 65 m, uz visinsku razliku od 5,5 m.);
 - potreba za formiranjem priključka na regionalnu cestu R445 (Uzdužni nagib priključne saobraćajnice ne bi trebao biti veći od 4% na dužini od 25 metara od ivice kolovoza regionalne ceste. Ovo je nemoguće ispoštovati zbog prethodno pomenute udaljenosti i visinske razlike između pruge i R445. Također, veoma je upitno i da li su zadovoljeni uslovi preglednosti u neposrednom području ukrštanja.).

Predlažem da se razmotri mogućnost formiranja ove veze na sjeverozapadnom dijelu predmetne zone. U tom slučaju se javlja potreba za izgradnjom podvožnjaka što je potrebno dodatno analizirati.
2. Nejasno je na koji način je usvojen broj parking mjesta. Ovo je potrebno dodatno analizirati i obrazložiti. Predlažem da se ova procjena izvrši primjenom normativnog pristupa.
3. Predlažem da se u okviru tekstualnog dijela daju posebne napomene vezane za visinsko pozicioniranje zone, odnosno da se pravovremeno izrade sve neophodne studije s ciljem definisanja nivoa velikih voda na predmetnoj lokaciji i adekvatne zaštite ovog područja od poplava.

4. Predlažem da se parking mjesta predviđena u neposrednoj blizini M-17 formiraju sa suprotne strane planirane servisne saobraćajnice kako bi se izbjegla nepotrebna pješačka kretanja na kolovozu.
5. Kada je u pitanju veza predmetne zone sa novoizgrađenim mostom „Drivuša“ i kružnom raskrsnicom kod naplatnih kućica, predlažem da se usvoji rješenje u okviru kojeg će biti dozvoljena samo desna skretanja s osnovnim ciljem smanjenja broja presjecanja saobraćajnih tokova. U tom slučaju manevri lijevih skretanja bi se vršili indirektno primjenom kružnih raskrsnica koje su locirane sa obje strane r. Bosne. Ovdje je još potrebno provjeriti i mikrolokaciju priključka, odnosno da li je isti lociran vodeći računa o tome da maksimalni uzdužni nagib nivelete glavnog saobraćajnog pravca u području ukrštanja ne smije preći vrijednost od 4%.
Također predlažem da se razmotri mogućnost povezivanja dva segmenta zone na desnoj obali rijeke Bosne formiranjem saobraćajnice neposredno uz keglu obalnog stuba mosta „Drivuša“, vodeći računa o potrebnoj visini slobodnog profila saobraćajnice i nivou velikih voda. Na taj način bi se stvorili preduslovi za formiranje denivelisane raskrsnice koja bi dodatno pojednostavila izvođenje manevara indirektnih lijevih skretanja i omogućila bolju povezanost predmetne zone sa magistralnom cestom M-17 i autoputem.
6. Predlažem da se razmotri mogućnost formiranja dodatne saobraćajnice uz obalu rijeke Bosne, ne narušavajući funkciju predviđene uređene šetnice (adekvatno razdvajanje zelenim zaštitnim pojasom). U tom slučaju bi se stvorili preduslovi za formiranje kružne raskrsnice na križanju ove i transverzalne saobraćajnice preko koje je planirana veza između dvije obale. To bi u konačnici omogućilo eliminaciju lijevih skretanja na priključcima neposredno uz kružnu raskrsnicu na M-17. Pomenute priključke je poželjno malo udaljiti od kružne raskrsnice i formirati pod pravim uglom u odnosu na predmetnu transverzalnu.
Također predlažem da se razmotri mogućnost formiranja autobusnog stajališta na dijelu predviđene transverzalne saobraćajnice, između kružne raskrsnice na M-17 i potencijalnog novog rondo, a s ciljem da se predmetna zona dodatno poveže sa gradskim centrom uvođenjem linije javnog gradskog prevoza. Potencijalna nova kružna raskrsnica bi ujedno imala i funkciju okretnice za autobuse.
7. Generalna sugestija je da se u najvećoj mogućoj mjeri izbjegnu presjecanja saobraćajnih struja, odnosno da se eliminišu lijeva skretanja na predmetnoj saobraćajnoj mreži.
8. Predlažem da se razmotri mogućnost formiranja biciklističkih staza u okviru predviđenih šetnica te da se iste povežu u jednu cjelinu.
9. Prema važećim Smjernicama za projektovanje puteva, drveće treba biti najmanje 5 m udaljeno od kolovoza. Ovo je neophodno uzeti u obzir na trasi magistralne ceste M-17.
10. Predlažem da se formira adekvatna pješačka veza između naselja Perin Han i predmetne zone.

S poštovanjem,

Zlatan Ekmešić, dipl. ing. građ.