

ПЛАН УНАПРЕЂЕЊА ПЕШАЧЕЊА НА НИВОУ НАСЕЉА

ЦЕНТРАЛНА ГРАДСКА ЗОНА



ПЛАН УНАПРЕЂЕЊА ПЕШАЧЕЊА НА НИВОУ НАСЕЉА

ЦЕНТРАЛНА ГРАДСКА ЗОНА

Ваљево, децембар 2018

ПЛАН УНАПРЕЂЕЊА ПЕШАЧЕЊА НА НИВОУ НАСЕЉА
Централна градска зона

Инвеститор: **ГРАД ВАЉЕВО**
Карађорђева 64, Ваљево

Обрађивач: **Агенција за консултантске услуге**
Ана Ђуричић ПР Ваљево,
Доктора Пантића 99, Ваљево
и
Центар за планирање урбаног
развоја – ЦЕП, Д.О.О
Захумска 34, Београд

Руководилац студије: **Доц. др Владимир Ђорић, дис**

Ауторски тим: **Доц. др Владимир Ђорић, дис**
Наталија Томић, дис
Мирко Међо, дис
Доц. др Иван Ивановић, дис
Доц. др Драгана Петровић
Снежана Димитријевић, дис

Консултант: **Проф. др Јадранка Јовић**

САДРЖАЈ

1	Увод	1
2	Просторни обухват плана	5
3	Опис насеља	7
3.1	Кључне информације о насељу.....	7
4	Карактеристике значајне за мобилност.....	14
4.1	Просторне карактеристике зоне.....	14
4.2	Саобраћајна инфраструктура и саобраћајни захтеви.....	15
4.3	Демографска и социјална анализа.....	18
5	Центри настајања и привлачења кретања у подручју	21
6	Општи преглед могућности унапређења пешачења.....	28
6.1	Атрактивност	28
6.2	Безбедност.....	31
6.3	Удобност.....	33
6.4	Естетика пешачког окружења.....	36
6.5	Остали предлози за побољшање услова пешачења	40
7	Ревизија на нивоу улица.....	49
8	Акциони план - Активности за унапређење пешачења	66



1 УВОД

Након израде Плана одрживе урбане мобилности, односно локалне стратегије унапређења пешачења методологијом је предвиђена израда плана унапређења пешачења на нивоу насеља. План унапређења пешачења на нивоу насеља града Ваљева заснован је на смерницама пројекта “CityWalk – ка енергетски одговорним местима: успостављање градова за унапређење пешачења у дунавској регији”, који је суфинансиран од стране Дунавског транснационалног програма Европске уније. Циљ пројекта је да помогне градовима у Дунавском региону да смање емисије и буку, постану сигурнија и боља места за живот кроз унапређење одрживих облика мобилности са акцентом на пешачење.

Пратећи искуства из света и њихову позитивну праксу из ове области, план ће бити формиран за централну зону града Ваљева. Ужи центар града је подручје велике атрактивности кога карактерише велики број јавних институција, јавних простора, простора за рекреацију и релаксацију, трговинских и угоститељских објеката и др. Последишно, управо ово

подручје града користи највећи број становника и тиме је обезбеђен најшири утицај на популацију и посетиоце града.

План унапређења пешачења на нивоу насеља је резултат детаљне анализе услова пешачења на нивоу централне зоне града Ваљева. Важан сегмент у припреми плана представља укључивање свих заинтересованих страна и јавности. Често су становници веома компетентни да дају идеје и покрену иницијативе за промене у начину коришћења улица, стварању додатног простора за пешаке и бициклисте што њихов центар града може учинити атрактивнијим местом за живот, рад и рекреацију. Укључивање грађана и кључних актера који су значајно повезани са саобраћајем, у припрему плана предвиђено је током целог процеса. Јавност је такође била укључена у припрему Плана унапређења пешачења насеља кроз истраживање и Walkshop¹ радионицу.

Пешачење и боља приступачност садржајима активним начинима кретања имају многоструке користи које се могу посматрати са здравственог, еколошког, економског и социо-културног аспекта. То су пре свега смањење трошкова појединаца, смањење трошкова превоза, ефикасније коришћење земљишта, динамичнији живот у локалној заједници, унапређење здравља и физичке кондиције, економски развој и друго.

Циљ плана унапређења пешачења на нивоу насеља је да се идентификују могућности и правци побољшања и унапређења пешачења у централној зони града. План се фокусира на идентификацију и отклањање конкретних препрека за унапређење пешачке мобилности и предлоге конкретних решења.

¹ Савремени начин истраживања у коме становници учествују у прикупљању података на терену кроз обилазак улица пешачењем.



Слика 1. Укључивање грађана, стручне и шире јавности

Планом је/су:

- Дефинисана просторна обухватност плана (зона са пописом улица које су предмет плана).
- Дефинисана база значајних информација које описују карактеристике у вези са пешачењем (површина простора намењених пешачењу, основни демографски подаци, број и дужина улица итд.), као и опис локације у оквиру града, њене везе са осталим деловима града, саобраћајни проблеми, итд. Демографска и социјална анализа су важне јер доприносе разумевању густине насељености и структуре становништва (израчунавања густине насељености, демографски раст (природни и

механички прираштај), структуре у односу на пол, старост, образовање, итд.).

- Представљени главни центри атракције и генератори кретања, односно значајни елементи који утичу на активности пешака: коришћење земљишта, присуство објеката и њихов карактер. Овим су идентификоване локације на којима су побољшања најпотребнија како би их учинили атрактивним за пешаке (заузеће пешачких површина, небезбедна места, загушења, деонице са великим брзинама возила и др.).
- Идентификовани проблеми у односу на пешачење у два сегмента: опште карактеристике (позитивне и негативне карактеристике у односу на пешачење) и детаљне провере улица у насељу.
- Дефинисане мере за побољшање услова пешачења којима су предложене опште и специфичне физичке интервенције. Специфичне интервенције су базиране на решавању конкретних проблема у конкретној улици док се опште интервенције односе на целокупан систем улица.

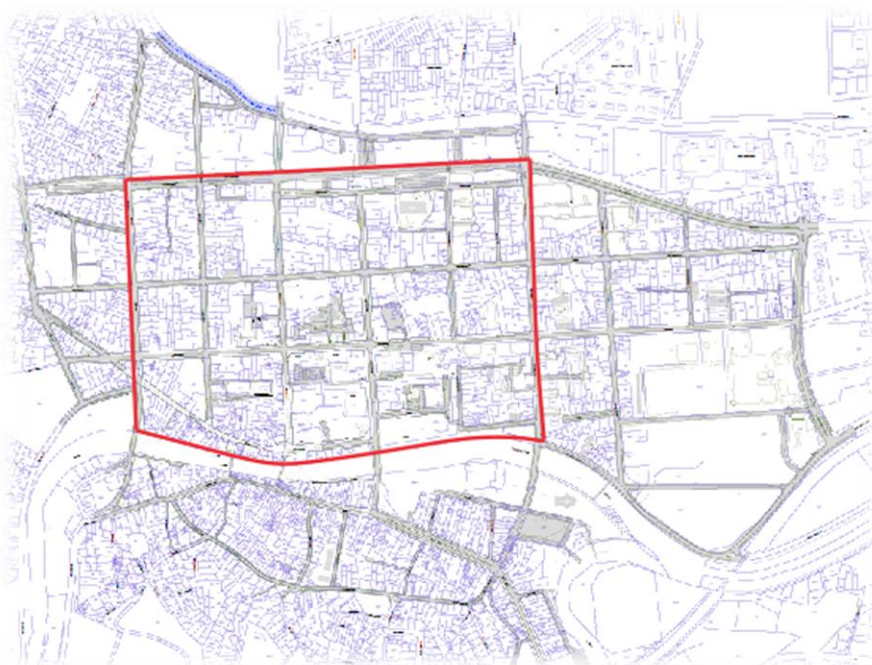
Планом су такође предвиђене и мере које су у односу на просторну обухватност дефинисане на нивоу насеља, и то:

- мере које промовишу главне генераторе и атракторе пешачења,
- мере које отклањају баријере при пешачењу и коришћењу бицикли,
- проширење пешачких зона,
- основни елементи унапређења траса пешачења: атрактивност, удобност, безбедност и естетика пешачког окружења,
- интеграција и планирање бициклистичких мрежа,
- потпуно или делимично ограничавање аутомобилског саобраћаја на делу зоне,
- формирање вануличних паркинг простора или вишеспратних паркинга објеката за аутомобиле итд.



2 ПРОСТОРНИ ОБУХВАТ ПЛАНА

Граница плана на западу прати Душанову улицу, почевши од угла са улицом Владике Николаја до реке Колубаре, затим се простира коритом реке Колубаре све до Синђелићеве улице, источна граница иде од реке Колубаре до угла са улицом Владике Николаја и на северу је то Улица Владике Николаја све до угла са Душановом улицом.



Слика 2. Приказ просторног обухвата плана

Планом су обухваћене следеће улице:

- Душанова улица (од раскрснице са улицом Владике Николаја до корита реке Колубаре)

- Поп Лукина улица (од раскрснице са улицом Владике Николаја до раскрснице са улицом Кнеза Милоша)
- Улица Војводе Мишића (од раскрснице са улицом Владике Николаја до раскрснице са улицом Кнеза Милоша)
- Улица Вука Караџића (од раскрснице са Железничком улицом до корита реке Колубаре)
- Мишарска улица
- Улица Владе Даниловића (од раскрснице са Железничком до раскрснице са Карађорђевој улицом)
- Синђелићева улица (од раскрснице са улицом Владике Николаја до корита реке Колубаре)
- Улица Владике Николаја (од раскрснице са Душановом улицом до раскрснице са Синђелићевом улицом)
- Улица Доктора Пантића (од раскрснице са Душановом улицом до раскрснице са Синђелићевом улицом)
- Карађорђева улица (од раскрснице са Душановом улицом до раскрснице са Синђелићевом улицом)
- Улица Проте Матеје
- Улица Кнеза Милоша (пешачка зона)
- Чика Љубина улица

У оквиру уличне мреже у централном делу града који је предмет овог Плана саобраћај се углавном одвија двосмерно.

Улице у којима је саобраћај једносмеран су:

- Железничка (у делу од Синђелићеве до Владе Даниловића у смеру ка Владе Даниловића)
- Владе Даниловића (у делу од Пантићеве до Карађорђевој у смеру ка Карађорђевој)
- Мишарска (у смеру ка Железничкој)

Подручје покривено планом је површине око 0.5 км². Подељено је на петнаест блокова. Одликује их претежно мешовито (колективно и индивидуално) становање у комбинацији са пословним активностима по ободима блокова. Блокови уз Карађорђеву улицу су блокови са највећом атрактивношћу с обзиром на објекте који се у њима налазе: Градска управа, Основни суд, Прекршајни суд, Ваљевска Гимназија, Народни музеј, Матична библиотека “Љубомир Ненадовић”, Поште Србије, Висока пословна школа, затим низ трговинских и угоститељских објеката и др. Управо ту је лоцирана и пешачка зона која представља део улице Кнеза Милоша. Са јужне стране, простор је ограничен коритом реке Колубаре и тај део је амбијентално најлепши део града.

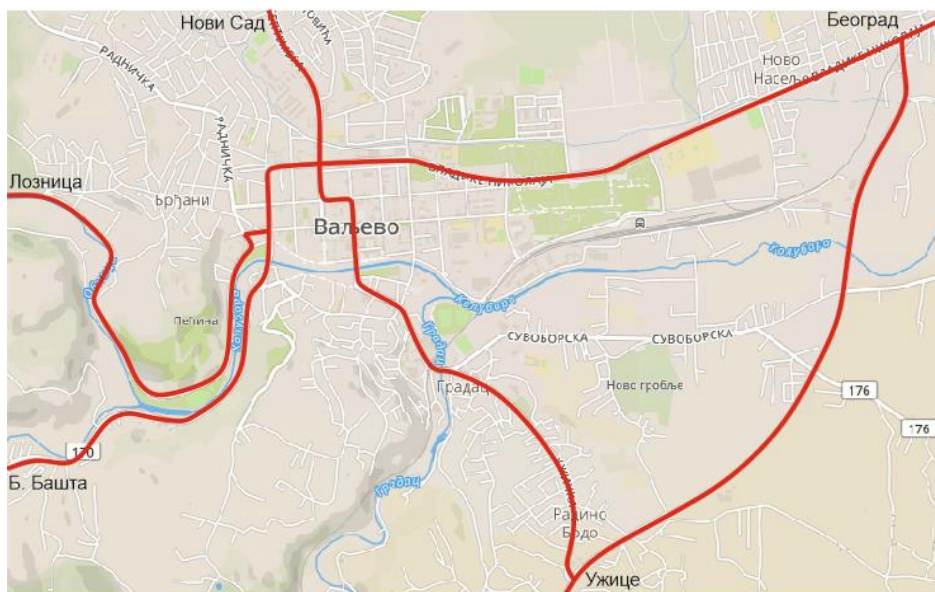


3 ОПИС НАСЕЉА

3.1 КЉУЧНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ О НАСЕЉУ

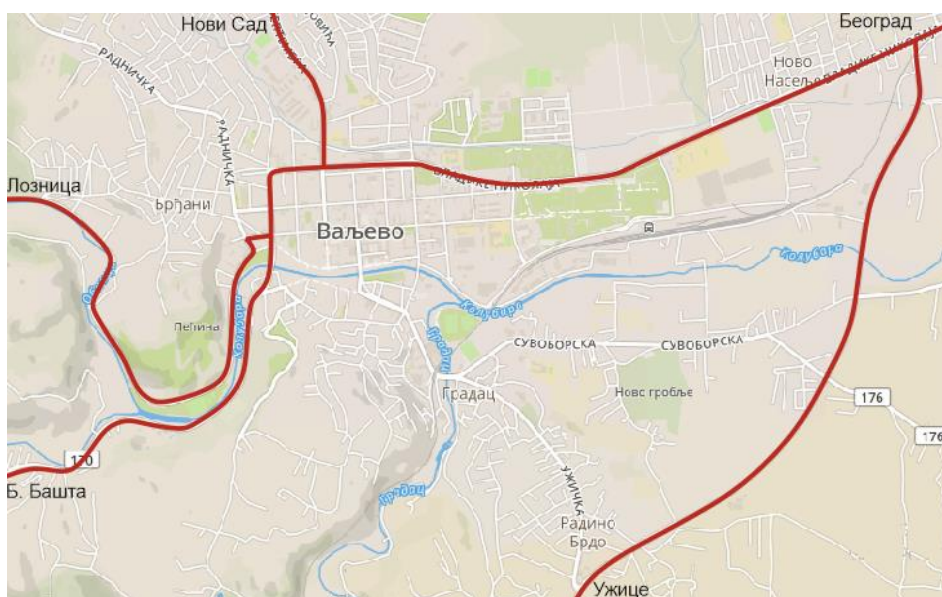
Град Ваљево је моноцентрично организован, тако да су готово сви административни, трговински и објекти веће атракције концентрисани у центру града. Централна зона је историјско и функционално тежиште са највећом густином активности, јавним и другим садржајима који су од великог значаја за читаву локалну заједницу. Богато наслеђе/стара градска чаршија, хумана градска матрица слојевите историјске и животно богате разнолике структуре, пружају могућност остварења високог нивоа идентитета града и локалне заједнице и стварају место погодно за живљење богато разноликим контактима.

Централну градску зону одликује улична мрежа ортогоналног типа (укрштања саобраћајница су под правим углом). Карактеристично је да се део токова транзитног саобраћаја води ободом зоне кроз улицу Владике Николаја, али део транзитних токова и сече зону што се може образложити краћом трасом кретања. Транзитни саобраћај вођен је Душановом улицом, Улицом Владике Николаја, али је кретање теретних возила дозвољено и кроз централну зону, кроз деонице улица Војводе Мишића, Доктора Пантића и Вука Караџића.



Слика 3. Кретање транзитних токова кроз град

Посматрану централну зону града оивичавају три државна пута: Државни пут 1.Б реда број 21 (Нови Сад – Ириг – Шабац – Коцељева – Ваљево – Косјерић – Ариље – Ивањица – Сјеница) који се у оквиру граница плана преклапа са улицом Владике Николаја; Државни пут 1.Б реда број 27 (Државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Трбушница) – Лозница – Осечина – Ваљево – Лајковац – Ћелије – Лазаревац – Аранђеловац – Топола – Рача – Свилајнац) у оквиру граница плана преклапа се са Душановом улицом и улицом Владике Николаја; Државни пут 2.А реда број 170 (Ваљево – Поћута – Дебело Брдо – Рогача – Бајина Башта – Калуђерске баре – Кремна) у оквиру граница плана поклапа се са сегментом Душанове улице.



Слика 4. Положај државних путева у односу на подручје плана

Категоризација уличне мреже која је предмет плана је преузета из постојеће категоризације целокупне уличне мреже. У табели су приказане основне карактеристике улица које обухватају тип односно категорију, дужину саобраћајнице и дужину тротоара.

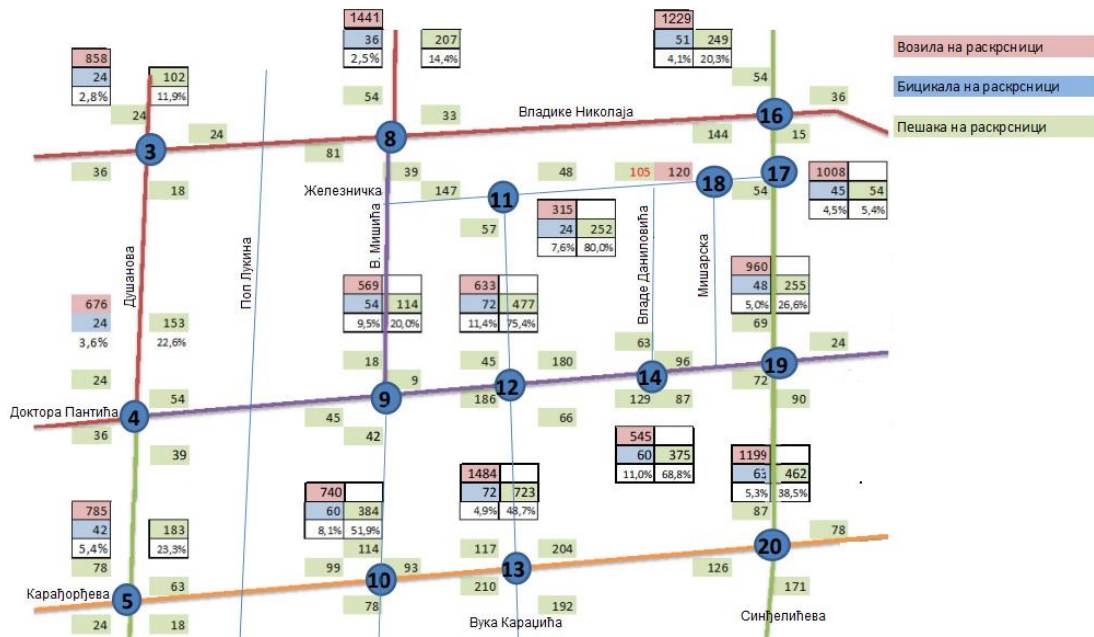
Табела 1. Категоризација и карактеристике саобраћајне мреже

Р.Б.	Назив улице	Тип саобраћај.	Дужина улице	Дужина тротоара
1	Душанова (од раскрснице са улицом Владике Николаја до корита реке Колубаре)	I реда	0.55км	1.1км
2	Поп Лукина улица (од раскрснице са улицом Владике Николаја до раскрснице са улицом Кнеза Милоша)	Секундарна	0.50км	1.0км
3	Улица Војводе Мишића (од раскрснице са улицом Владике Николаја до раскрснице са улицом Кнеза Милоша)	Магистрална градска	0.60км	1.2км
4	Улица Вука Караџића (од раскрснице са Железничком улицом до корита реке Колубаре)	II реда	0.55км	1.1км
5	Улица Владе Даниловића (од раскрснице са Железничком до раскрснице са Карађорђевој)	Секундарна	0.30км	0.6км
6	Улица Владе Даниловића (у блоку)	Секундарна	0.25км	0.5км
7	Синђелићева улица (од раскрснице са улицом Владике Николаја до корита реке Колубаре)	I реда	0.60км	1.2км
8	Улица Владике Николаја (од раскрснице са Душановом улицом до раскрснице са Синђелићевом улицом)	Магистранла градска	0.85км	1.7км
9	Улица Доктора Пантића (од раскрснице са Душановом улицом до раскрснице са Синђелићевом улицом)	II реда	0.85км	1.7км
10	Железничка	Секундарна	0.50км	1.0км
11	Карађорђева	Сабирна	0.80км	1.6км
12	Улица Проте Матеје	Секундарна	0.19км	0.4км
13	Улица Кнеза Милоша	Пешачка зона	0.40км	0.8км
14	Чика Љубина	Секундарна	0.45км	0.9км
15	Мишарска	Секундарна	0.17км	0.34км

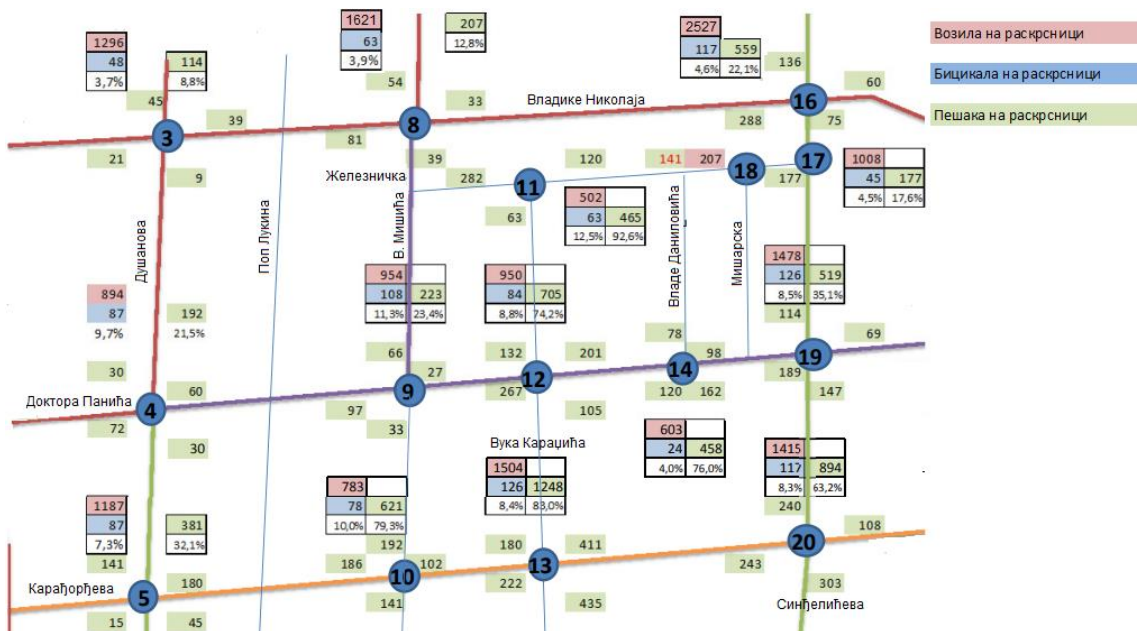
Претходна истраживања на уличној мрежи центра града у часовима са максималним протоком показала су да је у саобраћајном току најзаступљенији путнички аутомобил са учешћем од 82%, док је са процентуалним учешћем од 9% бицикл на другом месту. Теретна возила се у саобраћајном току у центру града појављују са учешћем између 2 и 3%.

У централној зони Вањева значајно је учешће бицикличких и пешачких кретања. Посебно је изражено пешачење из периферних насеља ка центру града. Најинтензивнији пешачки токови забележени су у Карађорђевој улици у којој пешачка кретања у односу на бициклисте и путничке аутомобиле узимају учешће од око 50% у јутарњем, односно 80% у поподневном вршном часу. С обзиром на атрактивност Карађорђевој улици ови резултати су и очекивани. Анализирајући раскрснице на поменутој улици, највеће

присуство пешака забележено је на укрштању Карађорђеве и улице Вука Караџића. На осталој уличној мрежи пешаци су присутни у мањој мери у односу на Карађорђеву улицу али и даље са значајним учешћем. Кретања бициклом су значајно већа у поподневном вршном часу (у односу на јутарњи) у Карађорђевој и Синђелићевој улици са просечним учешћем од око 9% у саобраћајном току. Повољна конфигурација терена у оквиру анализираних зона иде у прилог овако значајног коришћења бицикла.



Слика 5. Бројања саобраћаја у јутарњем вршном периоду



Слика 6. Бројања саобраћаја у поподневном вршном периоду

На великом броју раскрсница у централној зони саобраћај је регулисан светлосним сигналимa, док је на осталим раскрсницама анализираног

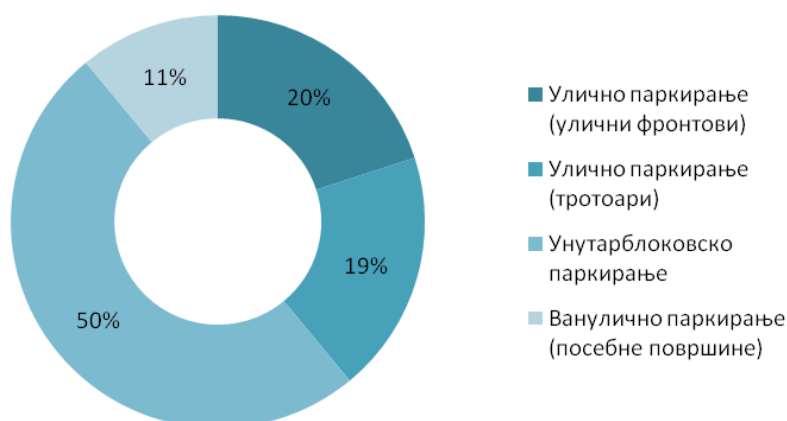
простора саобраћај регулисан хоризонталном и вертикалном сигнализацијом. Смањењем броја директних конфликта између пешака и моторног саобраћаја на овај начин, обезбеђен је висок ниво безбедности пешачења. Координисани рад светлосних сигнала функционише на коридорима Владике Николаја, Доктора Пантића и Карађорђевој улици. Велико растојање између раскрсница без пешачких прелаза на деоницама између раскрсница значајно утиче на смањену приступачност објектима. Последице, постоји велики број непрописних прелазака пешака ван пешачких прелаза. Резултати претходних студија којима су утврђене вредности просечних брзина по деоницама и ниво услуге на сигнализаним раскрсницама указују на постојање проблема у динамичком саобраћају.

Табела 2. Брзина путовања и оцена нивоа услуге

	Брзина путовања - V (км/час)		Просечна брзина путовања - V _s (км/час)	Оцена нивоа услуге
	Смер 1	Смер 2		
Владике Николаја	47	43	45	Б
Карађорђевој	27	32	29.5	Ц (Б)
Доктора Пантића	28	31	29.5	Ц (Б)

Релативно мале брзине иду у прилог безбедности пешака и бициклиста и смањују вероватноћу појаве саобраћајне незгоде. Са друге стране корисници бицикала су услед недостатка одвојених стаза и трака намењених бициклистима принуђени да користе тротоаре и саобраћајнице што директно утиче на степен изложености ризику од саобраћајне незгоде и на смањену безбедност кретања.

У централној градској зони Ваљева паркирање је омогућено дуж уличних фронтана на готово комплетној уличној мрежи. Паркирање је организовано на коловозу (у саобраћајној траци), на тротоару и изван коловоза (на посебним паркиралиштима и унутар блокова).



Слика 7. Расподела по типу паркинга простора у централној зони Ваљева

У централној зони постоје велике унутарблоковске површине које су искоришћене за ванулично паркирање. Ови простори обезбеђују око 61% укупних паркинг места у зони. Око 19% паркинг места налазе се на тротоарима (заузимајући простор за кретање пешака), а 20% у саобраћајној траци (заузимајући простор за кретање возила). Возила се свесно смештају на површине у основи намењене пешацима.

Велики потенцијал за унапређење управљања паркирањем се налази у могућности бољег искоришћења унутарблоковских површина које могу да прихвате део возила паркираних на уличним фронтима.

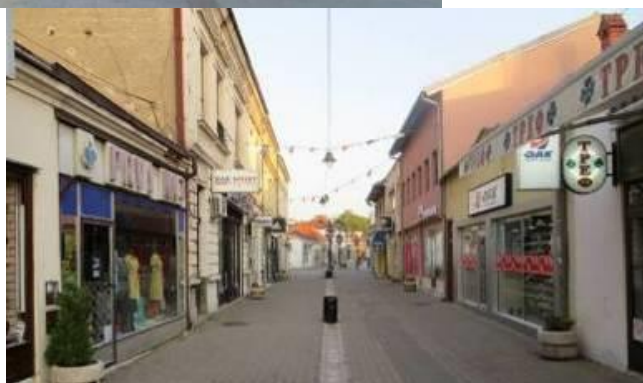
Комплетан расположиви капацитет за паркирање у централној зони покривен је зонским системом наплате. У првој зони постоји временско ограничење од 120 минута и обухвата улице: Карађорђева од раскрснице са улицом Војводе Мишића до раскрснице са Синђелићевом улицом, Војводе Мишића од раскрснице са улицом Доктора Пантића до пешачке зоне и Вука Караџића од раскрснице са улицом Доктора Пантића до раскрснице са улицом Проте Матеје. У другој зони нема временског ограничења. Цене су по мишљењу становника ниске и износе 23 (за I зону) односно 46 (за II зону) динара по сату.

Улице у централној градској зони имају изграђене тротоаре. Све централне улице су оптерећене пешачким саобраћајем, док је Карађорђева улица она којом се највише пешачи (као последица разноврсности садржаја). Три улице које су намењене искључиво или превасходно пешачком саобраћају су:



Чика Љубина (део између улица Синђелићеве и Вука Караџића)

Кнеза Милоша (део од улице Душанове до улице Војводе Мишића)



Војводе Мишића (део
деонице од улице Кнеза
Милоша скоро до
Карађорђево)





4 КАРАКТЕРИСТИКЕ ЗНАЧАЈНЕ ЗА МОБИЛНОСТ

4.1 ПРОСТОРНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ЗОНЕ

Посматрано подручје, односно централна зона града Ваљева представља простор кога одликују становање средњих густина, стамбени објекти високе и средње спратности као и индивидуално становање, пословни простори и простори јавне намене.

Дуг период развоја центра града утицао је на то да се постојећи градски блокови састоје из објеката различитих по намени, грађевинском бонитету, и различитих амбијенталних и архитектонских својстава. Објекти су углавном опремљени старом инфраструктуром. Јавни и комерцијални објекти централних функција концентрисани су у неколико градских блокова у историјском средишту.

У централној градској зони према процени живи око 8000 становника у укупно око 2760 домаћинстава. Густина становања на овом подручју износи око 16000 становника/км². Према густини становања централна зона града је сврстана у групу средњих густина које карактерише мешано, колективно и индивидуално становање. Број радних места у овој зони процењен је на око 1900 док густина радних места износи око 3800 радних места/км².

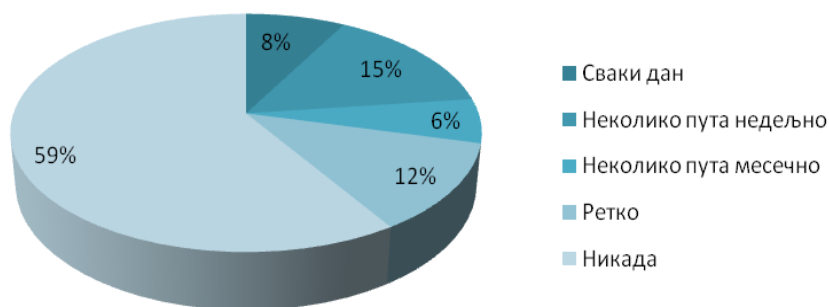
Моноцентричност града са израженом концентрацијом центара атрактивности узрокује висок степен испостављених захтева за кретањем ка овом делу града. Као последица тога, долази до великог броја захтева за паркирањем и потребе за пешачким кретањима. Паркирање на уличним фронтима је организовано тако да угрожава реализацију пешачког и

бициклическог саобраћаја не остављајући овим видовима кретања довољно физичког простора. За кретање моторних возила су обезбеђене довољне ширине улица, а све претходно поменуто говори о неједнаком третману активних видова превоза у односу на моторизоване. Корисници паркинг простора у централној зони Ваљева су: резиденти или становништво урбаног дела (блока), корисници пословних објеката, туристи и корисници трговинских објеката, запослени. Појављује се и потреба за реализацијом доставе робе што такође утиче на захтеве за уличним и вануличним паркирањем током дана.

4.2 САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА И САОБРАЋАЈНИ ЗАХТЕВИ

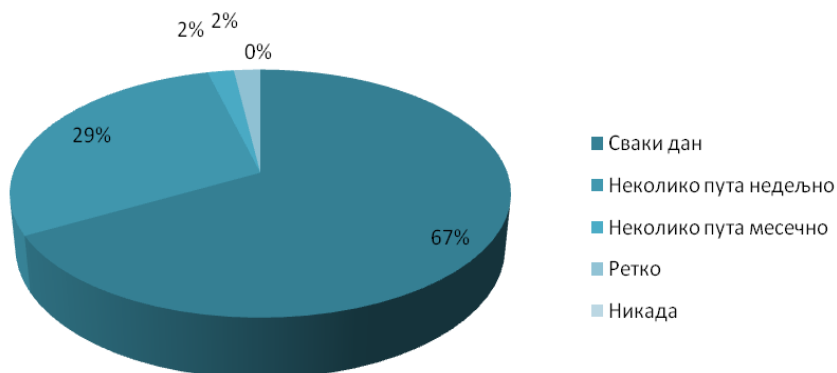
Продужеци главних саобраћајница централне зоне обезбеђују повезаност са периферним деловима града и околним насељима. Са северне стране то су продужетак Душанове и Војводе Мишића. Главна излазна саобраћајница са источне стране је Владике Николаја, а ортогонална мрежа централне зоне преко паралелних улица Доктора Пантића и Карађорђевог обезбеђује додатни капацитет на правцу исток-запад. Сабирање саобраћаја се остварује преко Узун Миркове улице ради остваривања везе са Улицом Владике Николаја. Јужни излазни правци су продужеци улица Вука Караџића и Синђелићеве које се такође касније спајају у улици Кнеза Михаила. Продужеци улица (Владике Николаја, Доктора Пантића и Карађорђевог) са западне стране су пресечени Душановом улицом која преузима већину саобраћаја и води га ван зоне. Гранање Душанове улице ствара излазе ка Лозници преко Пећине (Улицом Мајора Илића) и Бајиной Башти (Бирчаниновом улицом).

И поред тога што су **бициклисти** бројни у саобраћајном току, у центру града не постоје бициклическе траке. Непостојање неопходне инфраструктуре значајно утиче на смањен ниво безбедности ове групе корисника транспортног система. У периоду од 2013. до 2017. године у саобраћајним незгодама на територији Ваљева погинуло је 5 бициклиста што чини 13% погинулих лица у саобраћајним незгодама, док на нивоу Србије чине 9% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама. У истом периоду 175 бициклиста је повређено (30 деце), што чини 15 % свих повређених лица у саобраћајним незгодама на територији Ваљева, док је на нивоу Србије њихов проценат знатно мањи и износи 8%. Са друге стране, одговарајући простор за безбедно паркирање бицикла не постоји у довољном капацитету.



Дијаграм 1. Учестаност вожње бицикла становника центра града

Пешачење је такође високо заступљени вид кретања у центру града Ваљева. Око 67% становника централне зоне свакодневно пешачи.



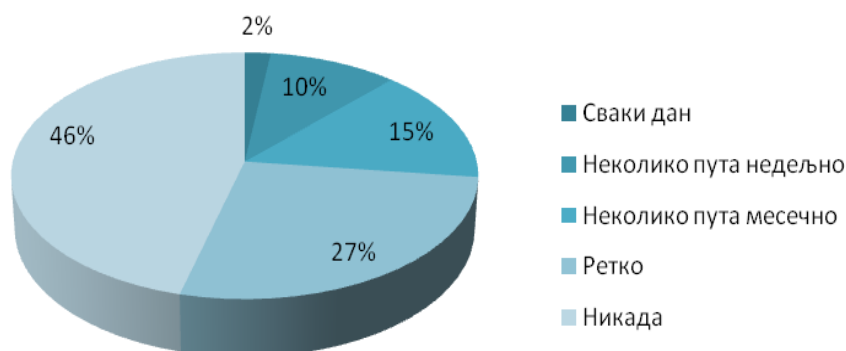
Дијаграм 2. Учестаност пешачења становника центра града

Дуж саобраћајница централне градске зоне постоје тротоари. Међутим, тротоарске површине су врло често заузете паркираним возилима, а и значајан број тротоара није реализован у складу са стандардима и не омогућава двосмерни пешачки саобраћај. Ово посебно долази до изражаја када је реч о испуњавање основних стандарда приступачности за кретање особа са посебним потребама и рањивим категоријама учесника у саобраћају (труднице, старе особе, родитељи са децом итд.). Још један недостатак постојеће инфраструктуре који се посебно односи на мобилност особа са инвалидитетом али и старијих особа је недостатак упуштених ивичњака на пешачким прелазима, осим у Карађорђевој улици. Значајан сегмент у пешачком кретању представља постојање пешачких прелаза. Дуж свих градских саобраћајница у централној зони постоје пешачки прелази који су углавном лоцирани на раскрсницама, док на већини локација међублоковских пролаза пешачки прелази недостају.

Анализа стања безбедности пешака у саобраћају показује да је у периоду од 2013. до 2017. године 9 пешака погинуло, што чини 24% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама на територији Ваљева, док су на нивоу Србије у том периоду погинули пешаци чинили 25% свих погинулих лица у саобраћајним незгодама. У посматраном периоду број повређених пешака био је 194 (од тога 35 деце), што чини 16% свих повређених лица у саобраћајним незгодама, док је на нивоу Србије њихово учешће било 15%.

Централно градско подручје је опслужено **линијама јавног градског превоза** и повезано са свим деловима града. Све линије јавног градског превоза су дијаметралне, односно пролазе кроз центар града и повезују периферне делове града. У самој централној зони постоје 4 стајалишта јавног градског превоза: у Карађорђевој улици стајалиште у самом центру („Апотека 101“), у улици Вука Караџића два стајалишта („Гимназија“ и стајалиште „код Споменика Вуку Караџићу“) и у Синђелићевој улици („Синђелићева“). Међустанично растојање од стајалишта „Апотека 101“ до стајалишта „Гимназија“ износи 350м, до стајалишта „код Споменика Вуку Караџићу“ износи 550м, до стајалишта „Синђелићева“, 400м. Растојање од стајалишта „Синђелићева“ до стајалишта „Гимназија“ износи 800м, а до стајалишта „код Споменика Вуку Караџићу“, 350м. Између стајалишта „Гимназија“ и стајалишта „код Споменика“ међустанично растојање је 500м.

У систему јавног превоза путника постоји 10 линија од којих је једна сезонска. Пет линија пролази у правцу север-југ преко стајалишта „код Споменика Вуку Караџићу“ и „Гимназија“ (2 линије) или „Синђелићева“ и „Гимназија“ (3 линије). Интервали су углавном часовни (3 од 5 линија) . На правцу исток запад има 4 линије преко стајалишта „Јадар“, „Апотека 101“ („Нарцис“) и „Основна школа“ од којих три са часовним интервалима. Централна зона је стога добро опслужена јавним превозом и на овом подручју се и поред малих растојања може користити и као прави градски превоз. Међутим, у укупној видовној расподели путовања, јавни градски превоз учествује са веома малим процентом (2% становника насеља свакодневно користи јавни превоз док 73% ретко или никада не користи). Постоји више разлога, али се генерално могу издвојити недовољна информисаност путника, слаба доступност делова града јавним превозом, цена карте и квалитет возила јавног превоза. Само нека стајалишта у централној зони су наткривена али су генерално јако слабо опремљена у смислу информација о линијама и реду вожње. Корисници система су претежно они који га свакодневно користе и немају другу транспортну опцију. Међу корисницима који свакодневно користе јавни превоз истичу се запослени с обзиром на чињеницу да су поједине линије и ред вожње прилагођени радном времену компанија са већим бројем запослених.

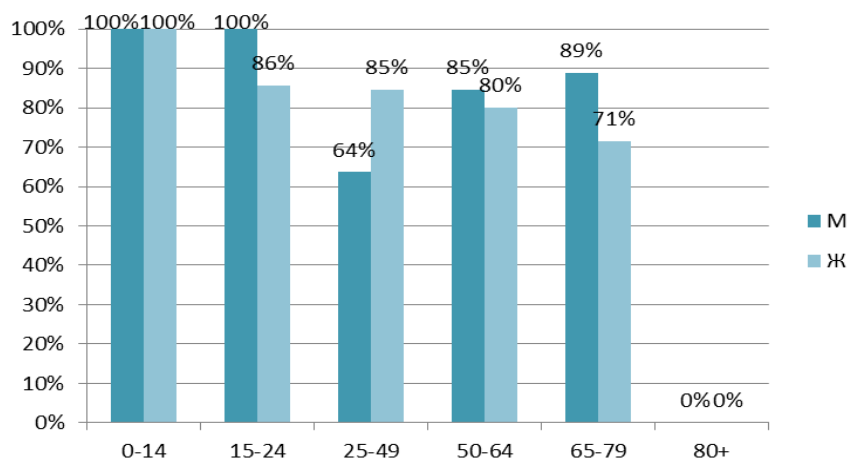


Дијаграм 3. Учестаност употребе јавног превоза становника центра града

4.3 ДЕМОГРАФСКА И СОЦИЈАЛНА АНАЛИЗА

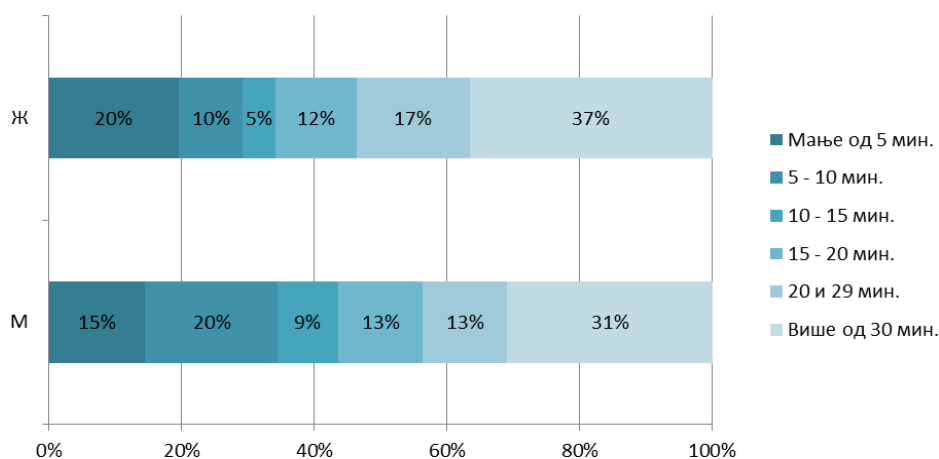
Демографска и социјална анализа помаже разумевању **густине насељености** и структуре становништва у различитим квалитативним и социјалним димензијама и тиме доприноси одабиру најпогодније стратегије за побољшање мобилности пешака. На подручју покривеном планом процењује се број домаћинстава од око 2760. Процењени број становника је око 8000 што чини 9% становника града Ваљева и густину становања од око 16000 становника/км². Густина становања је већа када је реч о самом централном делу посматраног подручја где је углавном присутно колективно становање. На ободним зонама централног дела града претежно је индивидуално становање па је сходно томе и густина становања на овом подручју мања.

Центар града карактерише висока **заступљеност пешачења и вожње бицикла**. Око 67% становника центра града свакодневно пешачи док 8% свакодневно вози бицикл. Мали број (свега 4%) ретко пешачи и то су углавном становници који на неки начин имају ограничену способност пешачења. Најзаступљенији су пешаци старости између 25 и 65 година што је и логично с обзиром да се у овој зони налази велики број активности у вези са радом. Међу старијом популацијом становника који често пешаче доминирају мушкарци.



Дијаграм 4. Пешачење у односу на полну и старосну категорију

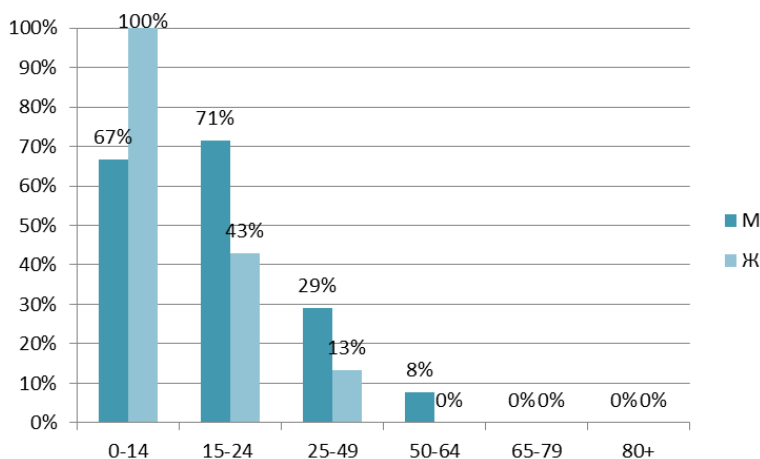
Посматрајући **време трајања** пешачења становника центра града долази се до податка да особе женског пола пешаче дуже, а често дуже и од 30 минута (37%). На краћим дистанцама, до 20 минута пешачења доминантнији су становници мушког пола, што указује да су они склонији да на дужим растојањима користе путнички аутомобил или неки други вид превоза.



Дијаграм 5. Расподела трајања пешачења у односу на пол

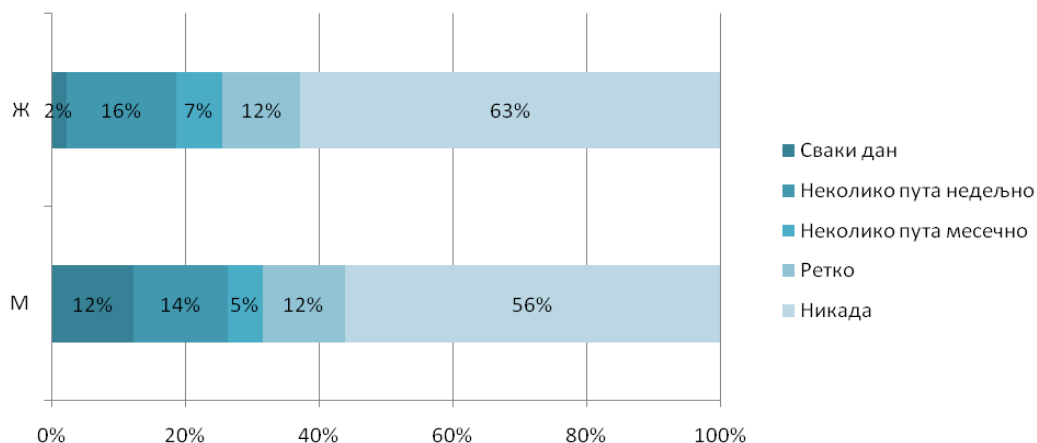
Најкраће време пешачења (до 5 минута) карактеристично је за стално запослене, с обзиром да су радне активности присутне у самом центру града. Ученици имају знатно дуже време пешачења (69% пешачи више од 30 минута) као последицу просторног размештаја школа које се налазе по ободу централне зоне.

Бицикл учествује са око 9% у саобраћајном току у централној зони града. Анализом **учестаности коришћења бицикла** утврђено је да становници ужег градског центра због веће пешачке доступности мање користе бицикл у односу на становнике осталих делова града. Девојчице старости до 15 година више користе бицикл од дечака, али већ од следеће старосне групе мушкарци су доминантнији у коришћењу бицикла.



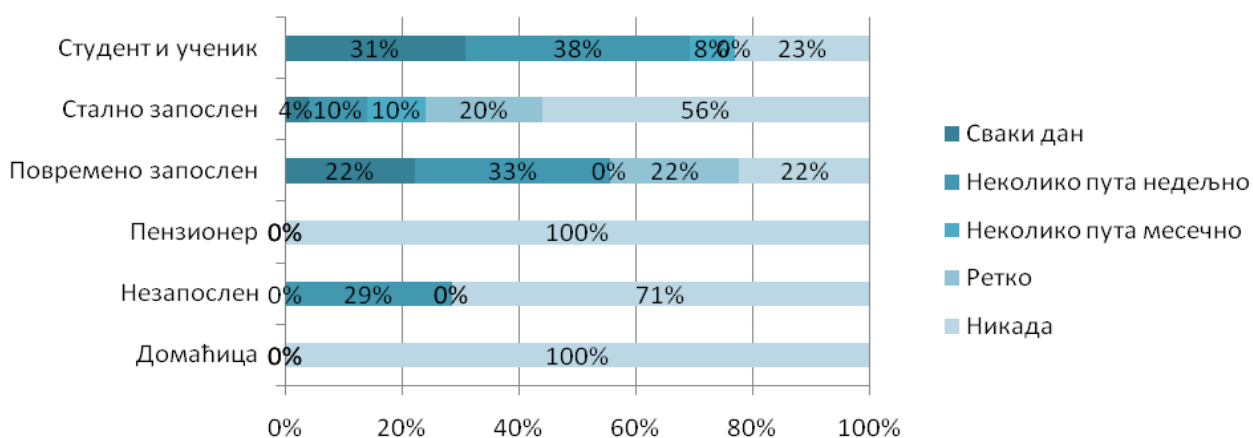
Дијаграм 6. Вожња бицикла у односу на полну и старосну категорију

Полна структура указује да становници мушког пола чешће користе бицикл, 12% њих свакодневно користи бицикл док је проценат код становника женског пола износи само 2%. Такође, 63% становника женског пола никад не користи бицикл, док је код мушког становништва тај проценат мањи и износи 56%.



Дијаграм 7. Учестаност вожње бицикла у односу на пол

Студенти и ученици, незапослени и повремено запослени највише свакодневно користе бицикл. Са друге стране, пензионери и домаћице никада не користе бицикл.



Дијаграм 8. Учестаност вожње бицикла у односу на активну групу



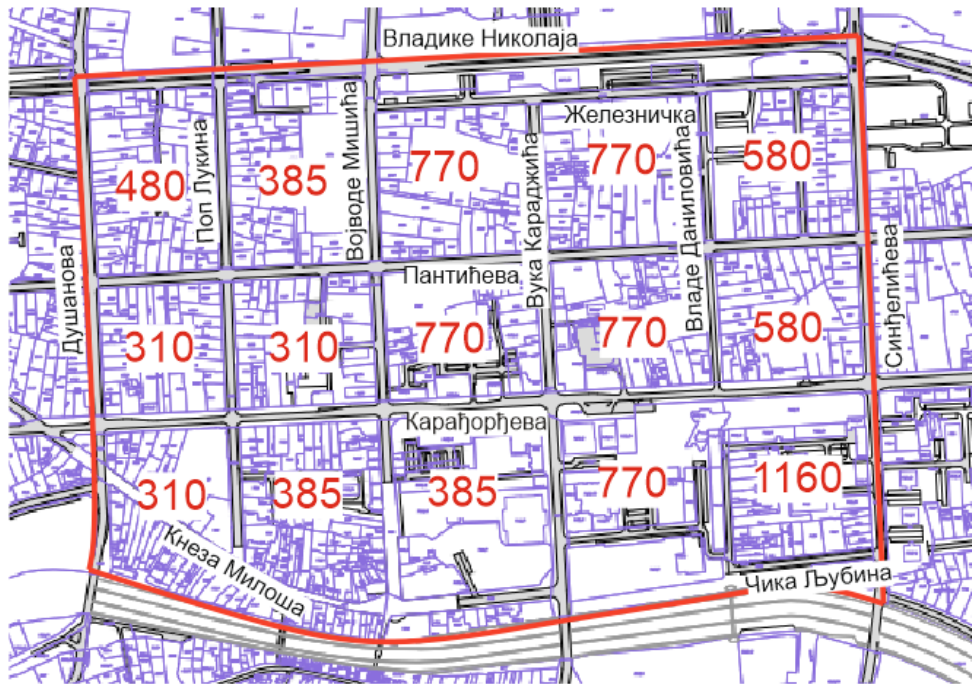
5 ЦЕНТРИ НАСТАЈАЊА И ПРИВЛАЧЕЊА КРЕТАЊА У ПОДРУЧЈУ

Саобраћајни генератори и атрактори су институције, објекти или области које генеришу или привлаче саобраћај. То могу бити стамбени, комерцијални, пословни, рекреативни или други садржаји за које се очекује да ће бити изворна или крајња дестинација за кретања током одређеног дела дана.

Временска расподела кретања указује на велику разлику у кретањима која се реализују у јутарњем вршном часу у односу на остале часове (17,4%). Истичу се још два релативно значајна часа у поподневном периоду: 15и час са око 7,4% и 19и час са око 7% укупних дневних кретања. Укрштањем са подацима о бројањима саобраћаја на уличној мрежи централне зоне види се да се без обзира на овакву расподелу кретања становника Ваљева у централној зони највећи саобраћајни токови јављају у поподневном вршном часу (од 15 до 16 часова).

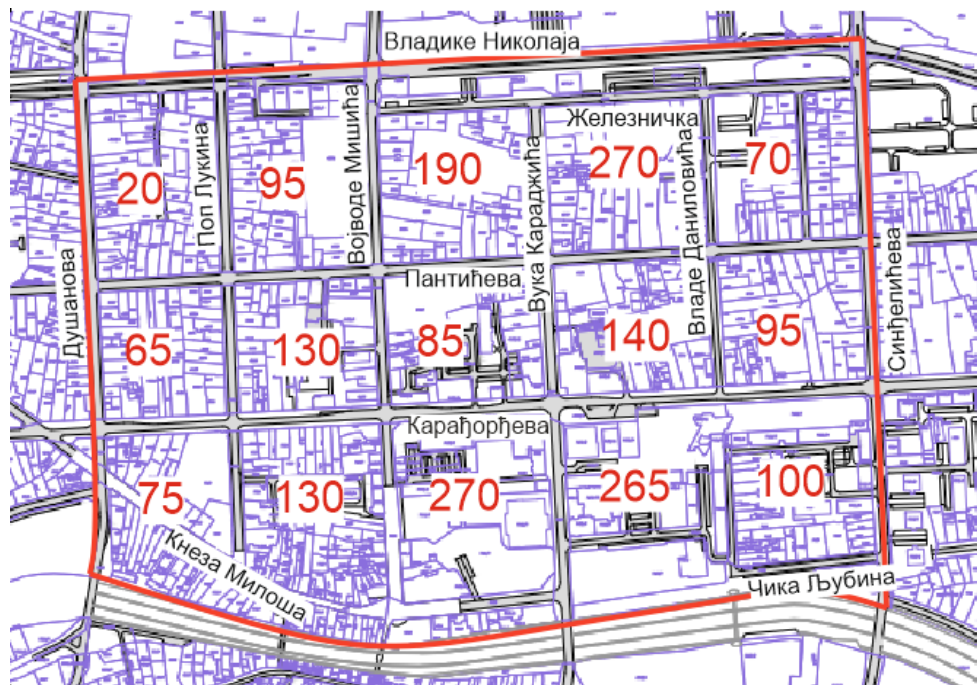
СТАМБЕНЕ ЗОНЕ

Главне саобраћајне генераторе у централној зони града чине стамбене зоне. Зоне које су концентрисане у ужем центру града карактерише становање претежно колективног типа. Ободне зоне карактерише углавном индивидуално становање.



Слика 8. Просторна расподела становника у централној зони града

Сви делови подручја су изразито мешовити, што је и нормално за централне градске зоне. Ипак, густина становања је већа у односу на густину активности у вези са радом.



Слика 9. Просторна расподела броја радних места у централној зони града

Овакав однос активности доводи до тога да у јутарњем вршном периоду централна зона генерише већи број кретања (одлазак људи на посао и деце у школу), у односу на број кретања које привлачи (долазак људи на посао). У

току дана централна градска зона је веома активна с обзиром на велики број садржаја. У поподневним часовима активност зоне не престаје, а повратак кући запослених чини да у периоду око 16 часова долази до највећег саобраћајног оптерећења у централној зони (што су показали подаци бројања саобраћаја).

Када је реч о стамбеним зонама, постоји недостатак унутарблокових комуникација које би у значајној мери смањиле растојања и времена кретања.

ПЕШАЧКА ЗОНА

Део улице Кнеза Милоша, Чика Љубина и Војводе Мишића су пешачке зоне. У њима се налази више трговачких радњи и кафића, али је истовремено и позорница за културно-уметничка дешавања. Пешачке зоне су окосница вечерњих излазака како младих, тако и шетње старијих суграђана. У њима се налазе трговачки објекти, који пружају понуду за шопинг и одмор у многобројним кафићима. Међутим, пешачке зоне на неки начин губе на атрактивности у последњем периоду па последично не привлаче велики број корисника током дана.

Јавне институције, угоститељски објекти и други атрактивни садржаји у централној градској зони поред кретања која генеришу запослени у поменути садржајима, такође привлаче и генеришу кретања корисника садржаја.

ГРАДСКА УПРАВА

Градска управа се налази у Карађорђевој улици. Радно време Градске управе је од 7:30 до 15:30 часова. Највећи број кретања буде привучен у јутарњем периоду када запослени долазе на посао. Током дана број кретања који је овде привучен и емитован је приближно равномерно распоређен. У поподневним часовима, након завршетка радног времена управе она постаје саобраћајни генератор. Паркинг простор који се налази између Градске управе и Карађорђеве улице и располаже са 32 обележена паркинг места додатно привлачи саобраћај на ову локацију.

Општински, основни и виши суд

Општински, основни и виши суд су јавне институције смештене у Карађорђевој улици. Почетак радног времена је у 7:30 часова када се и радна кретања привлаче, током дана кретања коју су привучена и емитована су мањег обима и равномерно распоређена, све до 15:30 часова

када се завршава радно време и сва радна кретања која су привучена у јутарњим часовима се емитују.

СЛУЖБА ЗА КАТАСТАР НЕПОКРЕТНОСТИ

Служба за Катастар непокретности се налази се у улици Војводе Мишића. Највећи број кретања буде привучен у јутарњем периоду када запослени долазе на посао, а генерисана након радног времена у поподневном периоду. У току дана постоје и активност посетилаца објекта које су релативно равномерне.

ПОШТА

Пошта је смештена у улици Вука Караџића. Рано време поште је од 8 до 19 часова. Привучена и генерисана кретања су равномерно распоређена током дана.

ДОМ ЗДРАВЉА

Дом здравља се налази у Железничкој улици. Има око 230 запослених радника. Радно време Дома здравља је од 7 до 21 час. Привучена и генерисана кретања су равномерно распоређена током дана.

СТОМАТОЛОШКА СЛУЖБА

Стоматолошка служба се налази у засебној згради у центру града, у Карађорђевој улици. Укупно броји 59 запослених радника. Радно време Стоматолошке службе је од 7 до 21 час, када и буду привучена односно генерисана радна кретања. У осталом делу дана привучена и емитована кретања су равномерно распоређена.

ВИСОКА ПОСЛОВНА ШКОЛА СТРУКОВНИХ СТУДИЈА

Висока пословна школа струковних студија у Ваљеву основана је 1979. године. Данас уписује 290 студената по години на три студијска програма. У јутарњем часовима већи број кретања буде привучен на локацији школе.

ГИМНАЗИЈА

Ваљевска гимназија налази се у улици Вука Караџића. Основана је 1870 године. У Ваљевској гимназији данас учи око 760 ђака у 28 одељења.

Ангажовано је 72 наставна радника а настава се обавља у две смене. Прва смена почиње у 07:45 часова. У том периоду она само привлачи кретања, све до завршетка прве и почетка друге смене у 14 часова када у приближном броју и емитује и привлачи кретања. Око 20 часова завршава се друга смена и тада ова локација само емитује кретања.

ДЕЧИЈИ ВРТИЋ “ЗВОНЧИЋ”

Налази се у улици Владе Даниловића. Располаже капацитетом од 227 места за децу. Радно време вртића је од 6 до 16 часова. Највећи број кретања привлачи у јутарњим и поподневним часовима.

КРЕАТИВНА РАДИОНИЦА „ПИНОКИО“

Креативна радионица „Пиноко“ је смештена у Карађорђевој улици. Почела је са радом 2000. године. Бави се креативним васпитним радом са децом узраста од 2 године до старијег предшколског узраста.

РОБНА КУЋА

Налази се у улици Вука Караџића. Иза робне куће налази се паркинг простор који располаже са 20 обележених паркинг места. Својим садржајем робна кућа привлачи и емитује кретања током целог дана.

У централној градској зони налазе се и други значајни садржаји, али они представљају мање генераторе и атракторе. То су:

ЦЕНТАР ЗА КУЛТУРУ

Центар за културу Ваљево основан је 1956. године. Површине је 2150 квадратних метара. Објектом доминира Велика сала са 600 места. Центар за културу проширио је свој обим делатности и почео са сопственом продукцијом културног програма организујући значајан број изложби, креирајући дечји "културни центар", подржавајући пројекте младих и за младе. Током организовања активности привлачи велики број кретања док се у осталом периоду не може сматрати значајним ни саобраћајним генератором ни атрактором.

МАТИЧНА БИБЛИОТЕКА “ЉУБОМИР НЕНАДОВИЋ”

Матична библиотека "Љубомир Ненадовић" је најстарија установа из области културе у Ваљеву. Библиотека има веома развијену културну и издавачку делатност, а одликује се и добром завичајном збирком. У мањој мери привлачи и емитује кретања током дана.

МУЗЕЈ И МУСЕЛИМОВ КОНАК

Народни Музеј Ваљево основан је 1951. године на иницијативу локалне самоуправе и већ више од пола века успешно обавља послове заштите и презентације културне баштине на територији града Ваљева, као и у општинама колубарског округа. Данас је то модеран музеј, са сталном поставком за 21. век „Трећа димензија прошлости – поглед из будућности”, која води кроз прошле векове и открива богату прошлост ваљевског краја.

ХАЛА СПОРТОВА

Хала спортова у Ваљеву је вишенаменска спортска дворана. Налази се у Карађорђевој улици. Капацитет дворане је 2500 места. Највећи број кретања привлачи за време организовања спортских догађаја, док у осталом периоду не представља значајан саобраћајни атрактор или генератор.

ДОМ ПЕНЗИОНЕРА ВАЉЕВО

Дом пензионера града Ваљева налази се у улици Проте Матеје. Не представља значајан саобраћајни генератор или атрактор.

ХОТЕЛ “НАРЦИС”

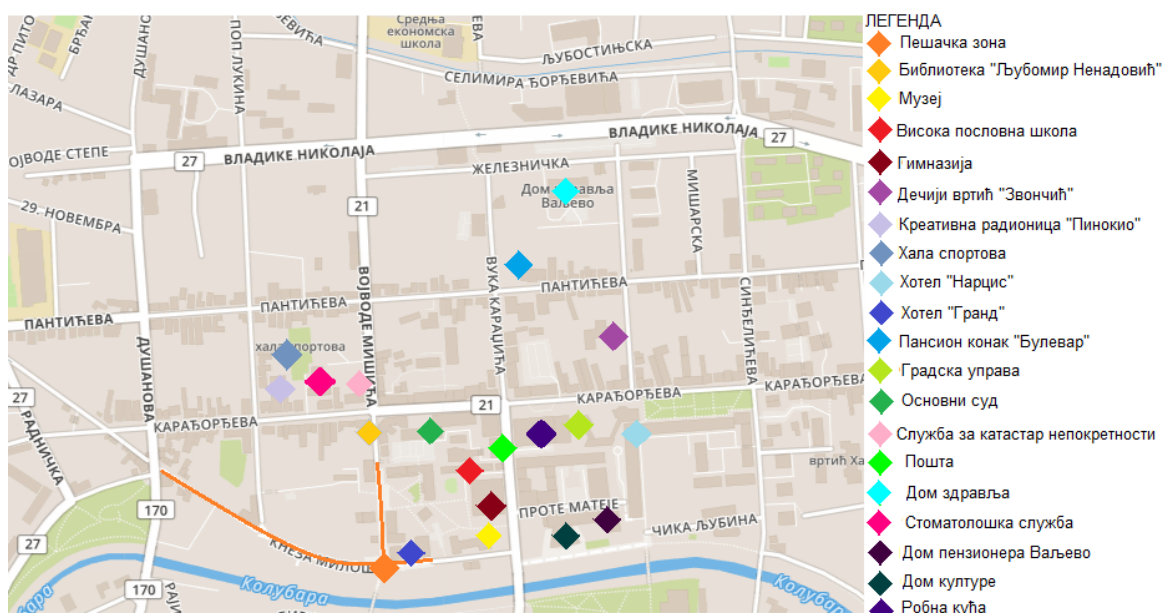
Хотел “Нарцис” се налази надомак пешачке зоне, у улици Владе Даниловића. Располаже са 78 соба, 4 апартмана и 133 лежаја. Капацитет ресторана је 320 места.

Хотел „Гранд“ је смештен у самом центру града у пешачкој зони у улици Кнеза Милоша. Располаже са 80 лежаја у 30 соба и 5 апартмана.

ПАНСИОН КОНАК „БУЛЕВАР“

Пансион конак „Булевар“ се налази у улици Вука Караџића. Располаже са 25 лежаја.

Укупан број ноћења који је остварен на нивоу града у 2014.години износи 90054, од тога 80132 домаћих и 9922 страних гостију.



Слика 10. Локација генератора и атрактора на подручју града

Карађорђева улица у сегменту од Војводе Мишића до Синђелићеве има највећу атрактивност. У том делу налази се већина јавних институција, трговинских и угоститељских објеката. Остале улице карактеришу садржаји мањих густина па су оне мање атрактивне.



6 ОПШТИ ПРЕГЛЕД МОГУЋНОСТИ УНАПРЕЂЕЊА ПЕШАЧЕЊА

За остваривање пешачког кретања неопходно је достићи четири критеријума квалитета пешачког простора: атрактивност, безбедност, удобност и естетику пешачког окружења. Критеријум безбедности се сматра предусловом за реализацију било какве активности у одређеном простору, док се остали критеријуми могу посматрати као предуслови за мотивисање већег броја људи да пешаче, односно да проводе време у отвореном простору.

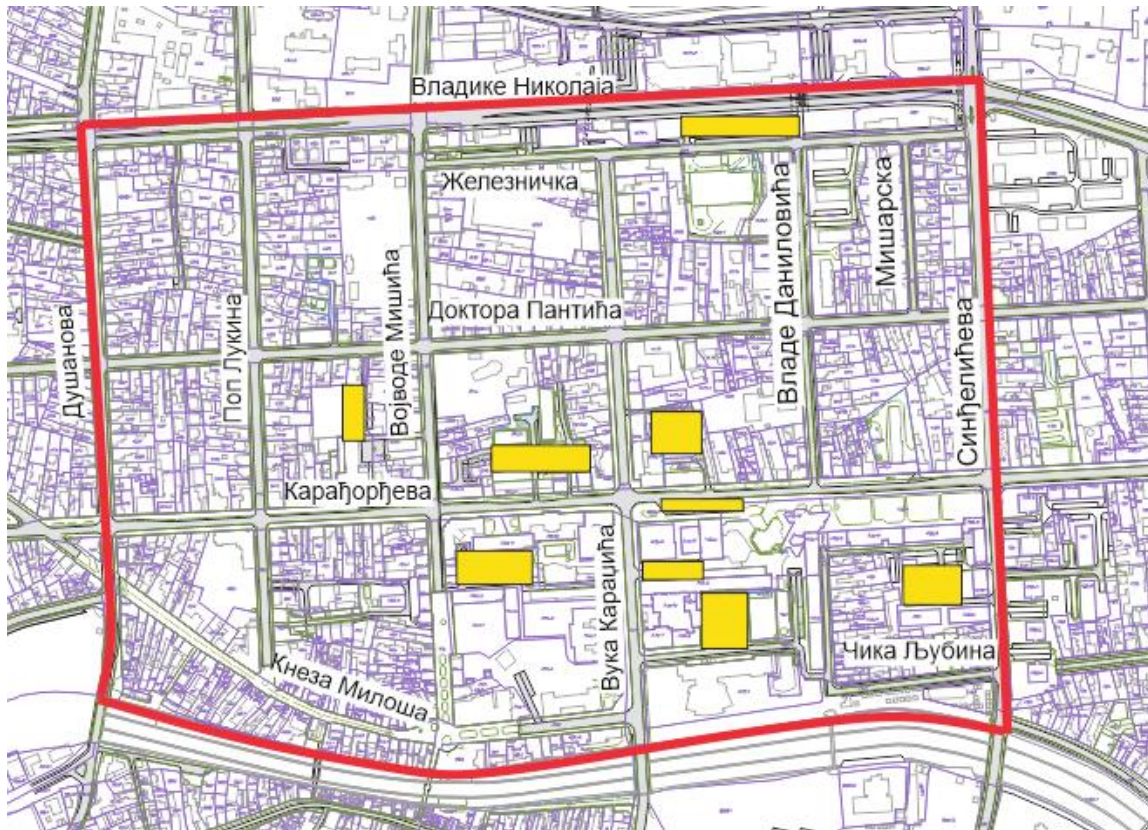
6.1 АТРАКТИВНОСТ

Један од кључних услова већег коришћење пешачења при кретању јесте постојање „разлога” за шетњу. Град Ваљево је моноцентрично организован, тако да су готово сви административни, трговински и објекти веће атракције у центру града. Централна зона је историјско и функционално тежиште са највећом густином активности, јавним и другим садржајима који су од великог значаја за читаву локалну заједницу. Поред претходно наведених садржаја централне градске зоне, значајан потенцијал развоја пешачког саобраћаја представља река Колубара, као амбијентално најлепши део центра Ваљева. Са леве стране реке су пешачке зоне у улицама Кнеза Милоша и Чика Љубиној, а са десне стране је старо градско језгро, Тешњар. Међутим, на неки начин пешачка зона губи на атрактивности у последњем периоду. У будућности је неопходно усмерити активности на додатно повећање атрактивности пешачке зоне кроз реализацију бројних садржаја који би привукли кориснике али и повећањем приступачности улице кроз остваривање боље везе са околином. Са друге стране потребно је

планирати њено проширење без угрожавања висококапацитивних саобраћајница. Становници Ваљева препознају Карађорђеву улицу као најатрактивнију јер је и концентрација активности највећа у њој што су показали подаци о броју пешака на улицама (Слика 5 и Слика 6). Већој атрактивности посматраног подручја доприносе и велики број мањих садржаја, попут трговинских и угоститељских објеката који се на овом простору налазе.

Велика концентрација садржаја централне зоне и њена атрактивност утичу на већи број радних места која су у овој зони присутна. Већина путовања у вршном часу су последица радних кретања. Један од главних инструмената којим фирме могу да управљају мобилношћу својих запослених је „план путовања“. План путовања се састоји од пакета мера имплементираних од стране фирме којима се кроз подстицаје утиче на начин путовања својих запослених, тако да се смањи број људи који возе путнички аутомобил до посла. Подстицај предузећа да развију и имплементирају планове путовања везане за посао својих запослених су добар начин да се смањи број километара који се прелази индивидуалним аутомобилима и нивои емисија штетних гасова. Заинтересоване компаније, у сарадњи са градским већем, могу заједно развити план путовања на посао који охрабрује пешачење, вожњу бицикла и коришћење јавног превоза. Школе, факултети и друге институције се такође могу охрабрити да ураде исто, успостављајући план за своје студенте, посетиоце и особље. Охрабривањем путника да размишљају о различитим начинима како да реализују своје путовање може довести до трајног преласка на одрживе видове кретања.

Велики број атрактивних садржаја привлачи и моторни саобраћај у центар града. Стратешким планом се предвиђа и уређење паркирања на нивоу централне зоне града. Потенцијал за развој и уређење паркирања представљају унутар блоковске површине које, адекватним уређењем, могу постати значајан извор нових капацитета (надземне гараже). На наредној слици су приказане предвиђене и могуће локације за уређење паркиралишта.



Слика 11. Потенцијалне локације за уређење вануличних паркиралишта

На означеним локацијама већ постоје паркиралишта, али постоји потенцијал да се на овим локацијама додатним уређењем повећа капацитет. Најпогодније уређење паркиралишта је употребом фастпарк објеката. Стратешким планом је у наредних 5 година предвиђено да се уреди исто толико локација на овај начин и обезбеди могућност управљања паркирањем.

Издвојене су локације преко пута градске управе, код Дома здравља, иза Суда, у блоковима код Улице Проте Матеје и изнад Чика Љубине. Предвиђени су фастпарк објекти на два нивоа. У блоку оивиченом улицама Синђелићевом, Чика Љубином, Проте Матеје и Карађорђевом површине око 2760m^2 могло би да се реализује око 140 паркинг места. Уређење паркиралишта у блоку оивиченом улицама Карађорђевом, Владе Даниловића, Доктора Пантића и Војводе Мишића изградњом фастпарка површине око 2160m^2 број паркинг места повећао би се на 200 чиме би се створили услови за уклањање 32 паркинг места испред Градске управе. Изградња фастпарка у блоку непосредно уз улицу Проте Матеје, површине око 2280m^2 остварио би се капацитет од 120 паркинг места. На локацији паркинг простора иза Суда објекат поменутог типа површине око 2160m^2 обезбедио би 110 паркинг места. Осим што би могао да прихвати и паркинг места из улице Вука Караџића и Војводе Мишића из једног смера (које је потребно уклонити са циљем изградње бицикличке стазе) могао би да као паркинг простор опслужује халу спортова у терминима дешавања већих

спортских манифестација. Изградњом фастпарка на локацији преко пута Дома здравља површине око 5400 m² број паркинг места би се повећао на 280. Повећањем капацитета овог паркиралишта били би створени услови за прихватање паркинг места из улице Доктора Пантића из једног смера које потребно уклонити са циљем провлачења бицикличке стазе у првој фази и Железничке улице у другој фази.

Повећање броја паркинг места неминовно доноси додатне захтеве за паркирањем и додатни саобраћај. У том смислу, предлогом Плана је предвиђено смањење укупног броја паркинг места у централној зони. Смањења треба остварити на уличним фронтима премештањем на уређена ванулична паркиралишта. У ослобођеним профилима предвиђа се формирање и уклапање бицикличких и пешачких стаза и трака.

6.2 БЕЗБЕДНОСТ

Као највеће проблеме безбедности саобраћаја на нивоу насеља грађани препознају неадекватну инфраструктуру, густину саобраћаја и велике брзине возила.

И поред непостојања бицикличке инфраструктуре висока заступљеност коришћења бициклизма указује са једне стране на изузетан потенцијал развоја и подстицаја овог вида превоза, док са друге стране указује на значајан проблем нивоа безбедности корисника овог вида кретања. Бициклисти се крећу заједно са моторним саобраћајем или пешацима. Град се развијао претежно ка путничком аутомобилу иако је учешће бициклиста у саобраћајном току значајно. Улични фронтови су заузети паркирањем, не остављајући простора (барем не у истој мери) за пешаке и бицикliste. Паркирање на тротоару је заступљено на највећем броју улица у централној зони чиме је нарушена безбедност кретања пешака. Осим паркираних возила на тротоару неретко се могу уочити и рекламни панои, роба из околних продавница, баште кафића и степеништа за улазак у објекте којима је редукована неопходна ширина пролаза пешачких комуникација.



Слика 12. Заузетост тротоара

Пешачке површине је потребно додатно заштитити од злоупотреба коришћења у сврху паркирања. За ослобађање тротоара од нерегуларно паркираних возила могу се предузети грађевинске и техничко-регулативне мере којима би се физички спречило паркирање на тротоарским површинама. Такође, као један од механизма решавања овог проблема могу се применити законодавне, превентивне и репресивне мере. Ове мере су фокусиране на промену понашања учесника у саобраћају, како не би долазило до узурпације тротоарских површина паркираним возилима. Утицај на промену свести учесника у саобраћају представља правац деловања који решавању овог проблема даје карактер одрживог.

Када је реч о најрањивијим категоријама учесника у саобраћају као што су особе са инвалидитетом, старије особе, деца, труднице итд, посебно је спроводити мере инклузивног карактера које обухватају разноврсне потребе свих учесника у саобраћају. У конкретном случају централне градске зоне Ваљева може се кренути са грађевинским интервенцијама упуштања ивичњака на пешачким прелазима. Такође, правилно вођење слабовидих и слепих особа изградњом тактилних стаза са свим неопходним елементима које би овој категорији корисника уличне инфраструктуре указала на потенцијално опасне ситуације, укрштања са другим видовима саобраћаја и постојеће физичке баријере. Обезбеђивање чистих тротоарских коридора неопходних ширина подразумева и уклањање осталих раније поменутих баријера.

Посебно је значајно имати у виду да се на траси од изворне до циљне тачке кретања рањивих категорија учесника у саобраћају мора обезбедити континуитет у приступачности. Једна баријера на путу до циљне тачке може утицати на прекид кретања, а баријера не мора да буде само физичке природе већ постоје и баријере које су последице лоше политике управљања саобраћајним системом, баријере изазване понашањем корисника, информационе баријере итд.

Поред претходно наведених побољшања и уређења површина намењених за кретање пешака неопходно је и кроз различите облике кампања и едукацијом утицати на пешаке да се безбедно крећу. Значајно је да се након обезбеђивања неопходне и квалитетне инфраструктуре, као основног предуслова, корисник обучи на који начин ту инфраструктуру безбедно треба да користи.

Такође становници су идентификовали и један од проблема који спада у домен опште безбедности на коме свакако треба радити, а то је питање присуства опасних и напуштених паса. Решење овог проблема би требало потражити у испитивању надлежности и одговорности комуналне службе града.

6.3 УДОБНОСТ

Удобност пешака је у највећем броју случајева нарушена паркираним возилима на тротоару као и многобројним садржајима који се могу наћи на пешачким површинама. Осим тога недовољна ширина тротоара али и његово одсуство у појединим сегментима мреже такође, значајно умањује удобност. Унутарблоковске површине су заузете паркирањем. Потенцирано је на обезбеђивању што је могуће већег броја паркинг места, често чак и на рачун тротоара.

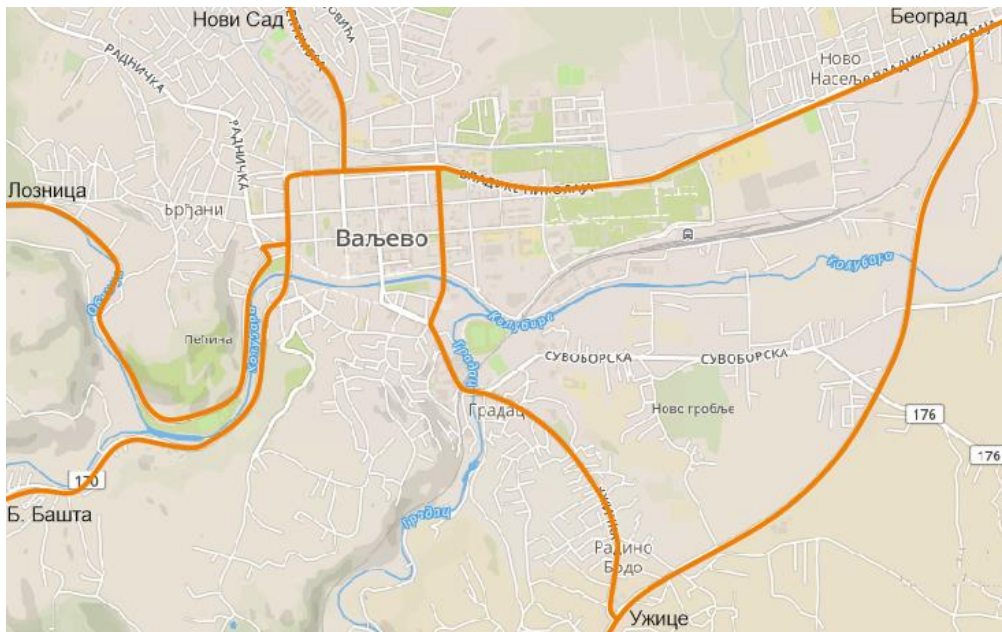


Слика 13. Изглед унутрашњости блока (са улазом из Синђелићеве)

Овакав начин организације и расподеле простора је усмерен примарно на путничке аутомобиле и требало би кроз урбанистичко архитектонска решења да буде равноправније распоређен. У циљу стварања пријатног окружења, улице је потребно обогатити уличним мобилијаром и зеленилом.

Као што је поменуто у претходном делу део транзитног саобраћаја пролази кроз централну градску зону (због скраћења дужине и времена путовања користе се улице Војводе Мишића, Доктора Пантића и Вука Караџића). Учешће теретног саобраћаја у оквиру транзитних токова није занемарљиво што додатно утиче на смањење комфора пешачких и бициклистичких кретања.

Планом се предлаже могућност активирања Синђелићеве улице при вођењу транзитних и теретних токова која би представљала везу између улице Владике Николаја на северу и улице Кнеза Михаила односно Ужичке улице на југу. На тај начин би дошло до скраћења дужине и времена путовања транзитних токова из/према Ужицу, ослобађања центра града од транзитног саобраћаја и сабирања транзитних токова на само једну градску улицу.



Слика 14. Вођење транзитних токова кроз град - предлог решења

Удобност бициклиста је у старту упитантна јер као што је поменуто неопходна инфраструктура за безбедно кретање бициклиста не постоји. Са друге стране, паркинг за бицикле је присутан на малом броју локација.

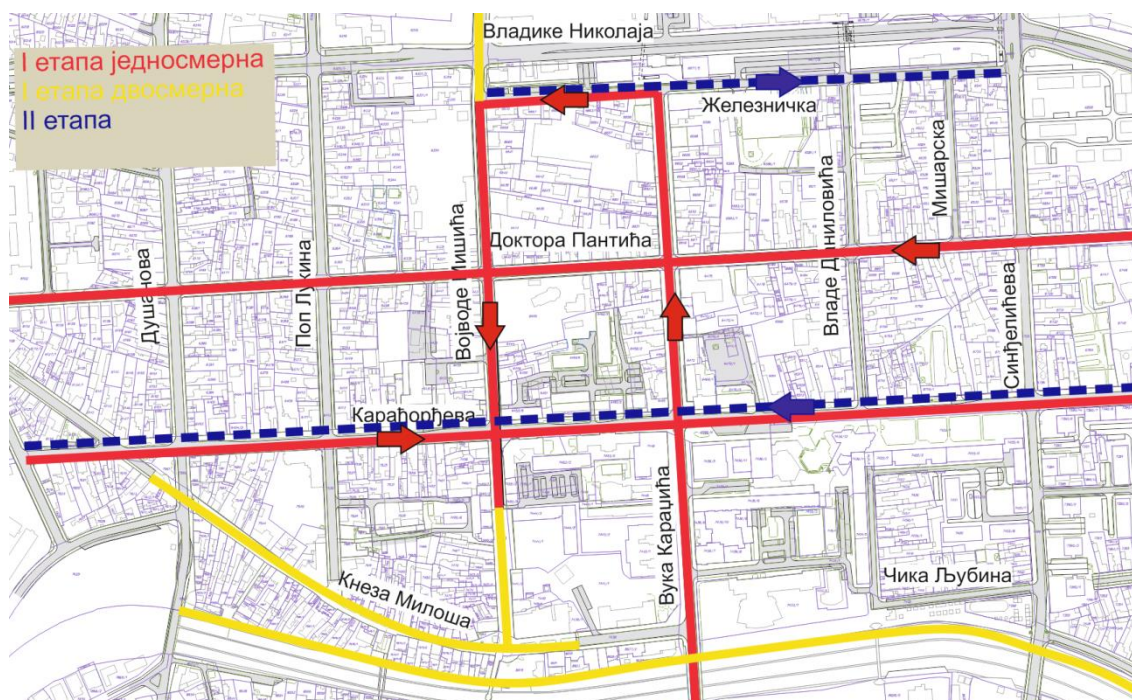
Подстицање повећања учешћа бициклистичких кретања у централној зони града може имати утицаја на смањење учешћа индивидуалних путничких возила, броја захтева за паркирањем, и побољшање еколошке слике и енергетске ефикасности. Оно што би нарочито поспешило коришћење бицикла јесте изградња бициклистичких стаза и трака у централном делу насеља и њихово повезивање са приградским насељима.

У централној градској зони предлаже се изградња бициклистичких трака у две етапе. У првој етапи планиране су следеће трасе бициклистичких трака:

- једносмерна бициклистичка трака у Карађорђевој улици која би била изведена као бојена бициклистичка трака на тротоару у смеру ка Узун Мирковој на десној страни до Синђелићеве улице
- једносмерна бициклистичка трака у Панتيћевој улици са леве стране ка Душановој (у супротном смеру од кретања возила)
- једносмерна у улици Војводе Мишића у супротном смеру од саобраћаја на левој страни ка пешачкој зони (у сегменту од Владике Николаја до Железничке двосмерна)
- једносмерна у улици Вука Караџића у супротном смеру од саобраћаја на десној страни ка Железничкој улици
- једносмерна у Железничкој од Вука Караџића до Војводе Мишића
- потез који иде коритом реке Колубаре.

У другој етапи планира се изградња другог смера бициклистичке траке у улици Вука Караџића, као и у Карађорђевој улици, а паралелно и изградња

бициклическе траке у једном смеру у Железничкој улици ка Војводе Мишића.



Слика 15. Планирана мрежа бициклических стаза

Планом се предвиђа и превођење пешачке зоне у улици Кнеза Милоша у зону смиреног саобраћаја која би омогућила кретање бициклическим путем уз обавезну брзину од највише 10 км/час.

Да би изградња планиране бициклическе стазе на нивоу центра града дала очекиване резултате неопходно је изградњом шире мреже бициклических стаза извршити повезивање централног дела града Ваљева и приградских насеља. С тим у вези, предложене су следеће потенцијалне руте за ову инфраструктуру:

- Попучке-центар града Ваљева (дуж дуплих трака у профилу уливно-изливне траке (до Стефил фабрике), наставак истом страном на тротоару заједно са пешацима до прелаза код улице Бошка Стојановића (пешачко бициклическа стаза), а затим другом страном у зеленом појасу, где постоји простор до Узун Миркове улице)
- Петница-центар града Ваљева (у зеленом појасу Сувоборске улице)
- центар града Ваљева - кањон реке Градац (стазом ван профила саобраћајнице до кружног тока)
- центар града Ваљева - парк Пећина (коритом реке Колубаре)
- долина реке Колубаре у делу уређеног корита



Слика 16. Комплетна планирана бицикличка мрежа

Изградњу и обележавање бицикличких стаза неопходно је да прати и обезбеђивање простора за паркирање бицикла на погодним локацијама. Ради повећања удела бициклизма у укупној видовној расподели, а у складу са неповољнијом конфигурацијом терена изван централне зоне могуће је омогућити интеграцију с јавним превозом постављањем држача за бицикле на возилима јавног градског превоза. На тај начин пружа се могућност кориснику да у централну градску зону дође бициклом, борави и повратак оствари јавним превозом.

6.4 ЕСТЕТИКА ПЕШАЧКОГ ОКРУЖЕЊА

Мноштво боја, интересантне зграде, леви излози, кафићи на отвореном и други људи, између осталог привлаче пешачка кретања. Централна зона града Ваљева нуди велики број таквих садржаја, има богат уметнички живот и бројне културне манифестације. Главни градски трг је реновиран 2010. године. Изградњом „новог“ градског трга, ставља се у функцију простор у централној градској Карађорђевој улици, чиме се постојећа зелена површина претвара у репрезентативну целину са фонтаном и тиме омогућава грађанима кретање кроз зелене површине. Ово је постао нови центар за окупљање грађана и посетилаца Ваљева. Карађорђева улица је такође реконструисана. Реконструкцијом је улица постала безбеднија, паркирање је омогућено у нивоу коловоза, поједини фреквентнији пешачки прелази су подигнути у нивоу тротоара, који су проширени и поплочани стазама за слабовиде особе.



Слика 17. Трг испред Градске управе

Сегменти улица Кнеза Милоша, Чика Љубине и Војводе Мишића чине пешачку зону. Пешачка зона представља део старог градског језгра са високоатрактивним садржајима за трговину, рекреацију и забаву.



Слика 18. Пешачка зона у улици Кнеза Милоша

Трг Живојина Мишића је средиште пешачке зоне, налази се поред хотела Гранд. Овај трг је и раскрсница путева који воде према Тешњару, Десанкином тргу, Народном музеју или улицом кнеза Милоша до парка на Јадру. На тргу се налази више угоститељских објеката и продавница, као и чесма. У непосредној близини трга Живојину Мишићу је и Десанкин трг. У оквиру трга се налази и уређен парк са фонтаном, као и неколико угоститељских објеката, бутика и других продавница. Тргом доминира и зграда „Штедионице“ која је подигнута 1905. године.



Слика 19. Трг Десанке Максимовић

У централној зони је и река Колубара. Активирање пешачко бициклическе стазе у кориту реке отворило би могућност стварања веза са пешачком зоном и боље коришћење природног амбијента Колубаре. У кориту реке могли би се реализовати различити садржаји који би ову зону значајно унапредили и промовисали.



Слика 20. Корито реке Колубаре

Дуж десне обале реке протеже се Тешњар, старо градско језгро формирано још за време турске владавине. Тешњар нуди многобројне садржаје, између осталог ту си кафићи али и многобројне радионице старих заната. Крајем августа организује се културна манифестација „Тешњарске вечери“.



Слика 21. Тешњар

Недалеко од централне зоне налази се и „Парк Виде Јоцић“ или „Парк на Јадру“ уређен почетком XX века. Његове зелене површине красе скулптуре познате српске вајарке Виде Јоцић. Он уједно представља и почетак дуже пешачке стазе, јер се на њега наставља стаза која води кроз парк шуму Пећина.

6.5 ОСТАЛИ ПРЕДЛОЗИ ЗА ПОБОЉШАЊЕ УСЛОВА ПЕШАЧЕЊА

Карађорђева улица представља главну градску саобраћајницу дуж које се налазе објекти велике атрактивности. На јужној страни централне зоне је река Колубара која представља и амбијентално најлепши део града. Унапређење приступачности активним начинима кретања између ове две целине може се постићи унапређењем услова пешачења на нивоу сваког од блокова који се налазе између ових целина. Али на тај начин повећала би се и атрактивност самих блокова.

Унапређењем услова пешачења на нивоу блока (позиција 1 - Слика 33) оивиченог Карађорђевом, Синђелићевом, Чика Љубином и улицом Проте Матеје (кроз приватан паркинг стамбене зграде) створила би се директна пешачко-бицикличка веза између Карађорђевог и Чика Љубине улице која би допринела смањењу растојања пешачења и повећању атрактивности овог блока. Простор је преоптерећен обележеним паркинг местима у коме се пешаци и бициклисти стављају у подређени положај.



Слика 22. Унутарблоковски простор (улаз из Синђелићеве улице)

Блок (позиција 2- Слика 33) оивичен Карађорђевом, улицом Вука Караџића, Чика Љубином и улицом Проте Матеје представља мешовиту зону стамбеног и пословног садржаја у којој се налазе и Градски трг, Управа града Ваљева, Дом културе, Дом пензионера, Туристичка организација града и Робна кућа. Улица Проте Матеје која се налази у блоку представља везу између улица Владе Даниловића и Вука Караџића. Активности у вези са унапређењем пешачења у овом блоку потребно је усмерити на урбанистичком решењу уређења простора за пешаке и бицикliste или уређењу паркинг површине унутар блока по принципу фастпарка (јефтиније или скупље решење).



Слика 23. Попуњеност профила улице Проте Матеје

Блок (позиција 3 - Слика 33) оивичен улицама Карађорђевој, Вука Караџића, Војводе Мишића и Кнеза Милоша има велику атрактивност с обзиром на објекте који се у њему налазе: Основни суд, Прекршајни суд, Ваљевска Гимназија, Народни музеј, Поште Србије, Висока пословна школа итд. Део зоне је пешачка зона. Баријерама испред Високе пословне школе онемогућен је приступ путничким аутомобилима из улице Вука Караџића и отежан приступ пешацима и бициклистима. Израдом пројекта урбанистичког и саобраћајног уређења простора, унутар блока је могуће остварити бољу пешачку и бициклистичку повезаност са улицама и садржајима који се налазе у зони и око зоне. У средини блока обезбеђен је велики број паркинг места у простору потпуно резервисаном за путничка возила. Изградњом фастпарк гараже у блоку би се повећали капацитети за паркирање и тиме омогућило уклањање паркирања из ободних улица. Постојеће пробоје ка Карађорђевој улици, Народном музеју и Десанкином Тргу би требало у оквиру решења ослободити од препрека за кретање бициклом и пешице.



Слика 24. Унутарблоковски простор иза Суда

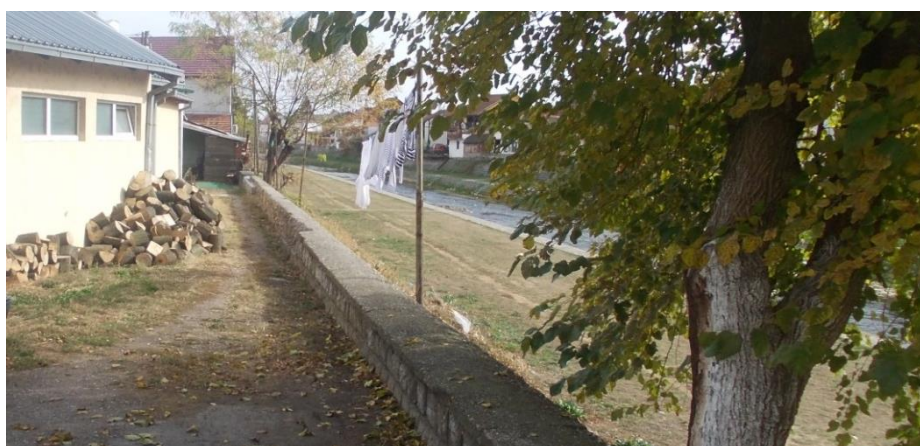
Блок (позиција 4 - Слика 33) оивичен улицама Карађорђевој, Војводе Мишића, Поп Лукином и Кнеза Милоша у себи садржи део пешачке улице и високо атрактивне садржаје са трговину и рекреацију. Реализовањем

пешачко-бициклическе комуникације кроз блок повећала би се приступачност и отворила могућност активирања нових објеката и уређење унутарблоковских површина.



Слика 25. Могући пробој ка будућој библиотеци

Блок (позиција 5 - Слика 33) оивичен улицама Карађорђево, Поп Лукином, Душановом и улицом Кнеза Милоша такође у себи садржи пешачку зону. Овај блок као и претходни нема везу са коритом реке Колубаре. Активирање пешачко бициклическе стазе у кориту реке отворило би могућност стварања веза са пешачком улицом и боље коришћење природног амбијента Колубаре. У кориту реке могли би се реализовати различити садржаји који би ову зону значајно унапредили и учинили атрактивнијом. Стварање попречних веза које би морале да буду реализоване кроз приватне поседе омогућило би становницима/власницима проширивање пословног простора и могућност додатне зараде.



Слика 26. Потенцијали пробоја ка кориту Колубаре

Блокове између Карађорђево и улице Доктора Пантића карактеришу претежно стамбени објекти и мањи трговински и угоститељски објекти који су углавном концентрисани ка Карађорђевој улици и улици Вука Караџића.

У блоку (позиција 6 - Слика 33) оивиченом Карађорђевом, Синђелићевом, Владе Даниловића и улицом Доктора Пантића не постоји добра пешачко-бициклическа повезаност. Из Карађорђевог улице постоји улаз до средине блока намењен само паркирању и станарима без могућности пробоја до Пантићеве улице. Такође из Синђелићеве улице се не може оставрити пробој до улице Владе Даниловића.

Блок (позиција 7 - Слика 33) оивичен Карађорђевом улицом, Владе Даниловића, Доктора Пантића и улицом Вука Караџића садржи директну пешачко-бициклическу везу између улица Доктора Пантића и Карађорђевог кроз паркинг површину која се налази у блоку. Паралелно се налази и још један пешачки пролаз. Уређењем паркинг простора по принципу фастпарка повећао би се капацитет на начин да се омогући прихватање паркинг места са паркинг површине испред Градске управе и ободних улица. Такође, повећала би се и атрактивност блока.



Поглед из Пантићеве
улице

Поглед ка
Карађорђевој



Унутарблоковски паркинг
преко пута градске управе



Слика 27. Потенцијали пробој од Пантићеве до Карађорђевог

У блоку (позиција 8 - Слика 33) оивиченом улицама Карађорђевом, Вука Караџића, Војводе Мишића и улицом Доктора Пантића постоје улази са свих страна сем из улице Вука Караџића. Улаз из Пантићеве је пешачки, а улаз путничким аутомобилом је могућ из Војводе Мишића и Карађорђеве. Решење унутарблоковског садржаја и паркирања би требало да обезбеди равноправност за све кориснике простора (становнике, паркираче, пешаке и бициклисте) и омогући пријатан амбијент и мобилност свима. Значајно из угла пешачења је постојање цркве Пресвете Богородице. Остваривањем везе са двориштем цркве, приступачност, пешачење и коришћење бицикла би били унапређени. Пуна приступачност би могла бити обезбеђена остваривањем и последње везе, везе са Улицом Вука Караџића за шта је потребно да становници или власници објеката препознају свој интерес у формирању овакве везе, што би могао да буде случај ако би у оквиру своје парцеле изградили комерцијалне објекте.



Поглед ка Карађорђевој улици

Поглед ка дворишту цркве

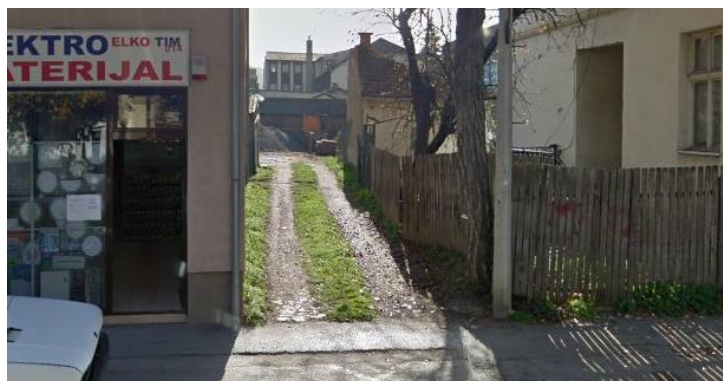


Неуређен унутарблоковски простор – поглед ка Војводе Мишиће



Слика 28. Потенцијали унутарблоковског простора (улаз из Карађорђевој улици)

Блок (позиција 9 - Слика 33) оивичен Карађорђевом, улицом Војводе Мишића, Поп Лукином и Доктора Пантића садржи директну везу улице Војводе Мишића са Карађорђевом улицом. Хала спортова капацитета 2500 места не поседује паркинг. Уклањање привремених објеката у блоку отворило би и потенцијал формирања везе са улицом Доктора Пантића. А реализација паркинга на ослобођеној површини отворила би веће могућности у управљању паркирањем. Примена концепта дељења паркинг места на овој локацији би била корисна због намене објеката који се не користе у исто време (хала спортова, стоматолошка служба и др.)



Потенцијални пробој од Пантићеве улице

Простор око спортске хале заузет објектима



Слика 29. Потенцијали блока око спортске хале

Блок (позиција 10 - Слика 33) оивичен Карађорђевом, Поп Лукином, Душановом и улицом Доктора Пантића је ободни блок централне зоне са малом атрактивношћу, пре свега намењен индивидуалном становању па зато ни пролаз кроз блок није могућ због велике густине изградње објеката. Величина блока (150x150м) и немогућност проласка кроз блок не ствара велики проблем у приступачности.

Блокове између улица Доктора Пантића и Владике Николаја карактерише мања атрактивност и претежно стамбени објекти.

Блок (позиција 11 - Слика 33) оивичен улицама Доктора Пантића, Синђелићевом, Владе Даниловића и улицом Владике Николаја је ободни блок централне зоне. Блок карактерише слаба пешачко-бицикличка приступачност. Додатно, Мишарска улица онемогућава повезивање кроз блок.

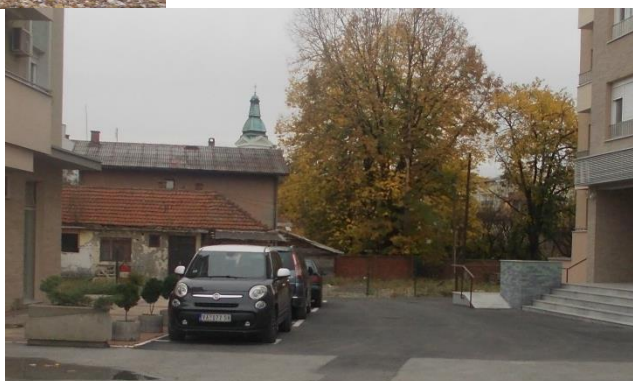
Блок (позиција 12 - Слика 33) оивичен улицом Доктора Пантића, Владе Даниловића, Владике Николаја и улицом Вука Караџића садржи пешачко-бициклическе пролазе из Железничке улице и улице Владе Даниловића до средине блока. Даље би требало омогућити пробој до улице Доктора Пантића и на тај начин остварити директну везу између Железничке и Доктора Пантића. Да би се то постигло неопходно је омогућити пролаз кроз приватни паркинг стамбене зграде.

У блоку (позиција 13 - Слика 33) између Доктора Пантића, Вука Караџића, Владике Николаја и Војводе Мишића постојећа саобраћајница која опслужује новоформиране вишеспратнице омогућава везу између Железничке улице и Улице Вука Караџића. Веза са остатком, доњом половином блока (ка Пантићевој улици), је физички прекинута и претпоставља се да ће наставити да се граде вишеспратни објекти на преосталом делу површине зоне. У контексту чувања пре свега пешачко-бициклических веза требало би сачувати везу која може да се оствари са Улицом Војводе Мишића.



Поглед ка Железничкој улици

Поглед ка Улици доктора Пантића



Слика 30. Потенцијали унутарблоковске површине са колективним становањем

Унутарблоковска приступачност у блоку (позиција 14 - Слика 33) између улица Доктора Пантића, Војводе Мишића, Владике Николаја и Поп Лукине остварује се уласком малих улица из Владике Николаја и Доктора Пантића. Значајан део блока заузима парцела Министарства одбране са великом парковском површином. И поред малих могућности коришћења оваквих површина потребно је указати на велики потенцијал ове локације за

решавање проблема паркирања у Улици Војводе Мишића и остваривања пешачко бициклическе везе улица Владике Николаја и Пантићеве улице.

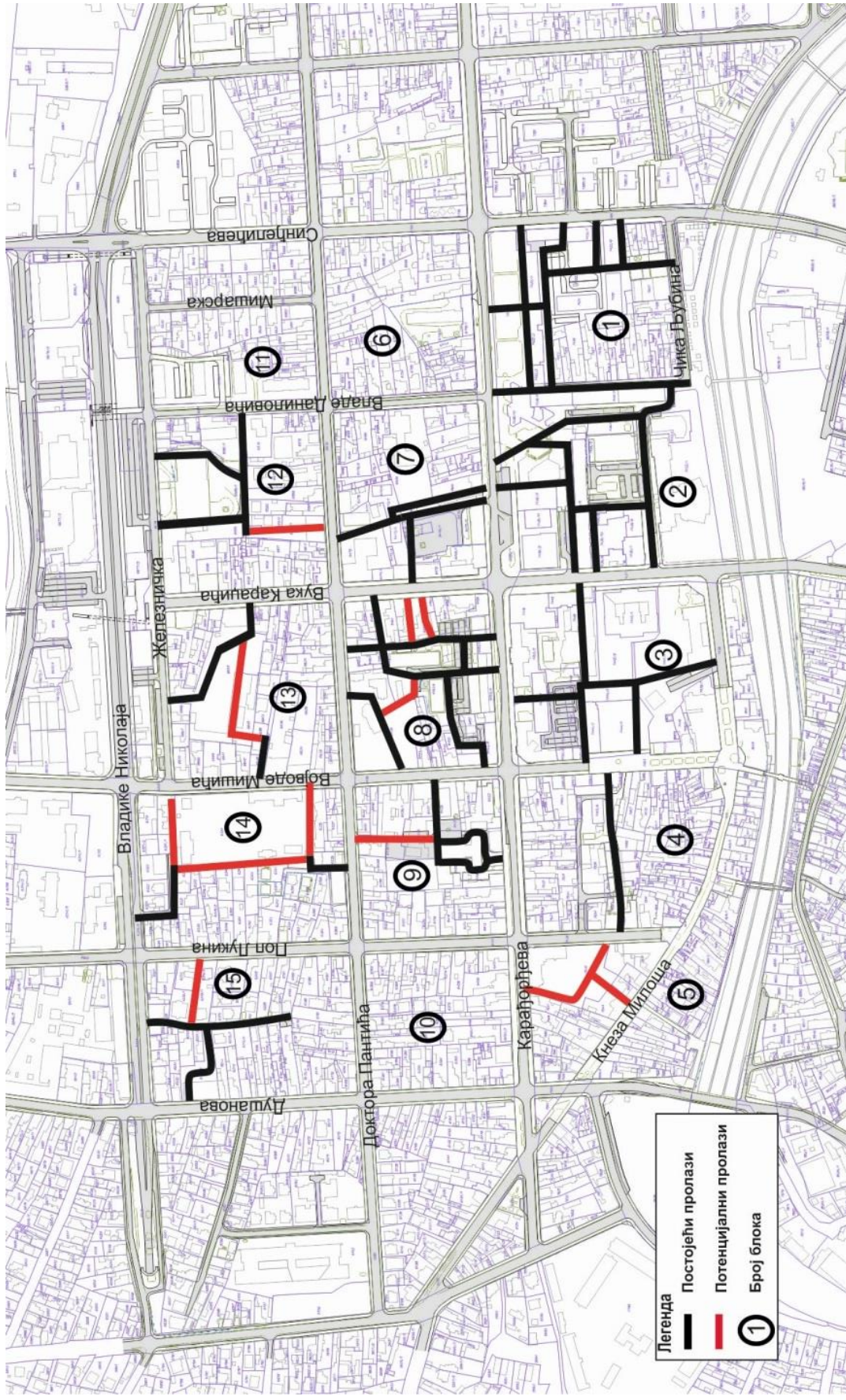


Слика 31. Унутарблоковска парковска површина

У блоку (позиција 15 - Слика 33), на ободу централне зоне, оивиченим улицама Доктора Пантића, Поп Лукином, Владике Николаја и Душановом, унутарблоковска приступачност остварује се уласком улице из Владике Николаја до средине блока. Веза са Душановом улицом је остварена преко паркинга приватног објекта (са блокадом проласка за путничка возила), а са Поп Лукином постоји нерегулисана веза преко приватних поседа. Потребно је технички уредити попречну везу (Душанова - Поп Лукина) за пешаке и бициклисте и на тај начин побољшати приступачност.





Слика 32. Потенцијална веза са унутарблоковском улицом




Слика 33. Потенцијални унутарблоковски пролази


7 РЕВИЗИЈА НА НИВОУ УЛИЦА


Назив улице	Доктора Пантића
	
ДИЗАЈ УЛИЦЕ	
Тротоари	Потребна побољшања (лоше стање, недовољна ширина, препреке (паркирање, степеници, баште))
Бициклическе стазе	Не постоје (планирана једносмерна, потенцијално у супротном смеру од возила са леве стране од Узун Миркове до Душанове)
Саобраћајне траке за возила	Адекватне ширине од 3.5м (даје простор за 1м за бициклисте и 6м за коловоз)
Паркинг	Потребно побољшање (на тротоару са обе стране), нови објекти имају ванулични паркинг, места за инвалиде само код цркве. (У каснијој фази уклањање паркирања са стране бициклическе стазе и надокнада на паркинг простору код Дома здравља)
Раскрснице	Адекватне (регулисане светлосним сигналимa, резервисане траке за лева скретања, видљивост лоша због близине објеката)
Пешачки прелази	Адекватни (лоцирани на раскрсницама), потребно упуштање ивичњака
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Адекватно
Улични мобилијар	Потребно побољшање (недостају места за седење)
Пејзаж	Адекватан
Безбедност	Адекватна (благо нарушена услед паркирања возила)
Употреба земљишта	Адекватна
Путоказна сигнализација	Адекватна
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно


Назив улице	Поп Лукина (Од Владике Николаја до Пантићеве и од Карађорђевог до пешачке зоне)
	
ДИЗАЈ УЛИЦЕ	
Тротоари	Потребна побољшања (лоше стање, недовољна ширина, препреке)
Бициклическе стазе	Не постоје (планирана једносмерна уз обавезно уклањање паркирања са једне стране улице, паралелне траке у супротним смеровима са улицом Војводе Мишића)
Саобраћајне траке за возила	Адекватна ширина <ul style="list-style-type: none"> • од по 3м по смеру у делу до Пантићеве • по 2,5м у делу до пешачке зоне
Паркинг	Потребно побољшање (на тротоару са обе стране), нови објекти имају ванулични паркинг, обележити места за инвалиде
Раскрснице	Адекватне (регулисане хоризонталном и вертикалном сигнализацијом)
Пешачки прелази	Адекватни на раскрсницама, а недостају на локацијама међублоковских пробоја
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Потребно побољшање у смислу локације и квалитета
Улични мобилијар	Потребно побољшање (недостају места за седење)
Пејзаж	Адекватан
Безбедност	Адекватна (благо нарушена услед паркирања на тротоару са једне стране, а генерално добра због малих брзина и протока)
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Потребна побољшања
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно


Назив улице		Поп Лукина (од Пантићеве до Карађорђево)	
			
ДИЗАЈ УЛИЦЕ			
Тротоари	Адекватни (у мањој мери су присутне сметње као што су баште, степениште и паркирање)		
Бициклическе стазе	Не постоје (планирана једносмерна у каснијим фазама проширења бициклическе мреже у центру)		
Саобраћајне траке за возила	Адекватне од по 2,5м по смеру		
Паркинг	Адекватно на улици, ван улице потребно побољшање		
Раскрснице	Адекватне (регулисане хоризонталном и вертикалном сигнализацијом)		
Пешачки прелази	Адекватни на раскрсницама, потребно упуштање ивичњака на прилазу пешачком прелазу		
Саобраћајна сигнализација	Адекватна		
УДОБНОСТ КОРИСНИКА			
Осветљење	Потребно побољшање у смислу локације и квалитета		
Улични мобилијар	Потребно побољшање (недостају места за седење)		
Пејзаж	Адекватан		
Безбедност	Адекватна, мале брзине и протоци		
Употреба земљишта	Адекватна		
Путокази	Потребна побољшања		
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА			
Пешаци	Адекватно		
Возачи	Адекватно		
Бициклисти	Адекватно		


Назив улице	Проте Матеје
	
ДИЗАЈ УЛИЦЕ	
Тротоари	Потребна побољшања (лоше стање, недовољна ширина, сметње, паркирањем заузета цела страна)
Бициклическе стазе	Не постоје, бициклисти се крећу по саобраћајници
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са ширином од 3м
Паркинг	Потребно побољшање (на тротоару са леве стране), ван улице на тротоару не оставља простора за пешаке (промена угла 0 степени)
Раскрснице	Адекватне (али је видљивост генерално лоша због примарне улоге за паркирање)
Пешачки прелази	Нису релевантни
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Потребно побољшање локације осветљења
Улични мобилијар	Не постоји
Пејзаж	Адекватан
Безбедност	Нарушена услед паркирања на тротоару и улици
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Потребна побољшања
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно


Назив улице		Синђелићева
		
ДИЗАЈ УЛИЦЕ		
Тротоари	Потребна побољшања (паркирана возила, лоше стање у 2. сегменту, недовољна ширина, препреке као што су баште и продавнице)	
Бицикличке стазе	Не постоје, бициклисти се крећу по коловозу	
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са ширином од 4м	
Паркинг	Не постоји на левој страни, ванулична паркиралишта у новим објектима су адекватна.	
Раскрснице	Адекватне	
Пешачки прелази	Адекватни	
Саобраћајна сигнализација	Адекватна	
УДОБНОСТ КОРИСНИКА		
Осветљење	Адекватно	
Улични мобилијар	Не постоје места за седење	
Пејзаж	Адекватан	
Безбедност	Нарушена услед јаких токова	
Употреба земљишта	Адекватна	
Путокази	Потребна побољшања	
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА		
Пешаци	Адекватно	
Возачи	Адекватно	
Бициклисти	Адекватно	


Назив улице	Војводе Мишића (од Владике Николаја до Пантићеве)
	
ДИЗАЈН УЛИЦЕ	
Тротоари	Потребна побољшања (лоше стање, недовољна ширина, препреке као што су степеништа и жардињере за спречавање паркирања)
Бициклическе стазе	Не постоје (планирано провлачење једносмерне бициклическе траке у смеру ка Карађорђевој у супротном смеру од саобраћаја на левој страни (само од В. Николаја до Железничке двосмерна)
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са ширином од 2,5м
Паркинг	Потребно побољшање у смислу промене позиције паркинг места на пола-пола (пола на коловозу, пола на тротоару)
Раскрснице	Адекватне (регулисане светлосном сигнализацијом)
Пешачки прелази	Адекватни на раскрсницама а недостају на локацијама међублоковских пробоја
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Потребно побољшање у смислу локације и квалитета
Улични мобилијар	Адекватан
Пејзаж	Адекватан
Безбедност	Благо нарушена због вођења транзитних токова, а генерално добра због малих брзина и токова
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Адекватни
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно


Назив улице	Војводе Мишића (од Пантићеве до Карађорђево)
	
ДИЗАЈН УЛИЦЕ	
Тротоари	Потребна побољшања (лоше стање, недовољна ширина, препреке као што су продавнице и баште кафића)
Бицикличке траке	Не постоје (планирано провлачење једносмерне бицикличке траке у смеру ка Карађорђевој у супротном смеру од саобраћаја на левој страни)
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са ширином од 2,5м
Паркинг	Потребно побољшање
Раскрснице	Адекватне (регулисане светлосном сигнализацијом)
Пешачки прелази	Адекватни на раскрсницама, а недостају на локацијама међублоковских пробоја
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Адекватно
Улични мобилијар	Потребно побољшање у смислу клупа за седење
Пејзаж	Адекватно са могућим унапређењем на страни са бицикличком стазом
Безбедност	Благо нарушена због паркирања са обе стране, а генералноо добра због малих брзина и токова
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Адекватни
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно


Назив улице	Војводе Мишића (од Карађорђевог до пешачке зоне)
	
ДИЗАЈН УЛИЦЕ	
Тротоари	Потребна побољшања (лоше стање, недовољна ширина, препреке)
Бицикличке стазе	Не постоје (планирана једносмерна трака)
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са ширином од 2,5м
Паркинг	Потребно побољшање
Раскрснице	Адекватне (регулисане светлосном сигнализацијом)
Пешачки прелази	Адекватни на раскрсницама
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Адекватно
Улични мобилијар	Не постоје клупе
Пејзаж	Адекватан
Безбедност	Благо нарушена због паркирања са обе стране и улаза у унутарблоковско паркиралиште, а генерално добра због малих брзина и токова
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Адекватни
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно


Назив улице	Вука Караџића (од Владике Николаја до Пантићеве)
	
ДИЗАЈН УЛИЦЕ	
Тротоари	Адекватни, а потребна побољшања у смислу сметњи
Бициклическе стазе	Не постоје (планирана једносмерна у смеру ка Владике Николаја у супротном смеру од кретања саобраћаја на десној страни)
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са ширином од 3,5м
Паркинг	Адекватан
Раскрснице	Адекватне
Пешачки прелази	Адекватни на раскрсници (фале на локацији међублоковских пробоја)
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Адекватно
Улични мобилијар	Не постоје места за седење и стајалишта јавног превоза заузета уличним мобилијаром
Пејзаж	Високо квалитетан (обострани дрворед)
Безбедност	Благо нарушена услед паркирања на тротоару, а генерално добра због профила саобраћајнице
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Адекватни
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно

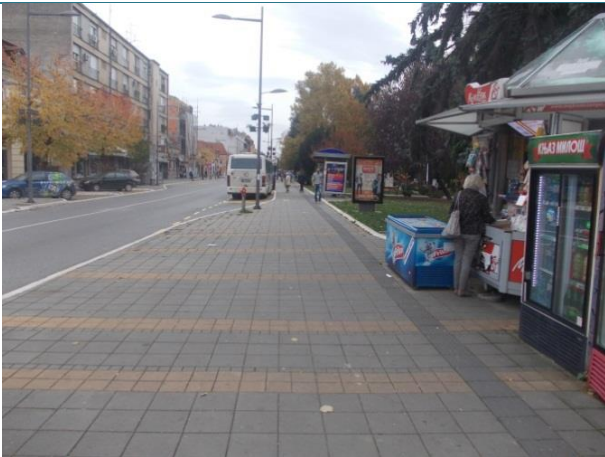
Назив улице	Бука Караџића (од Пантићеве до Карађорђево)
	
ДИЗАЈ УЛИЦЕ	
Тротоари	Потребна побољшања (лоше стање коловоза, ширина, сметње)
Бицикличке стазе	Не постоје (планирана једносмерна у смеру ка Владике Николаја, у супротном смеру од кретања возила на десној страни)
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са ширином од 2,5м
Паркинг	Потребна побољшања
Раскрснице	Адекватне
Пешачки прелази	Адекватни на раскрсници (фале на локацији међублоковских пробоја)
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Адекватно
Улични мобилијар	Не постоје места за седење
Пејзаж	Адекватан, могуће унапређење хладовине на страни бицикличке траке
Безбедност	Благо нарушена услед паркирања са обе стране, а генерално добра због профила саобраћајнице
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Адекватни
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно


Назив улице	Вука Караџића (од Карађорђево до Колубаре)
	
ДИЗАЈН УЛИЦЕ	
Тротоари	Потребно побољшање (ширина, лоше стање коловоза, сметње)
Бицикличке стазе	Не постоје (планирана једносмерна у смеру ка Владике Николаја, у супротном смеру од кретања саобраћаја са десне стране)
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са ширином од 2,5м
Паркинг	Потребно побољшање
Раскрснице	Адекватне
Пешачки прелази	Адекватни
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Адекватно
Улични мобилијар	Не постоје места за седење
Пејзаж	Адекватан, могуће унапређење након уклањања паркирања
Безбедност	Благо нарушена услед паркирања са обе стране и улаза у унутарблоковско паркиралиште, а генерално добра због профила саобраћајнице
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Адекватни
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно


Назив улице		Владе Даниловића (од Железничке до Пантићеве)	
			
ДИЗАЈН УЛИЦЕ			
Тротоари	Потребно побољшање (недовољна ширина услед постојања паркинг места која заузимају цео тротоар и не остављају места за кретање пешака, стање, сметње као што су башта, продавница и роба из киоска)		
Бициклическе стазе	Не постоје (зелени појас са леве стране пружа могућност провлачења бициклическе стазе)		
Саобраћајне траке за возила	Адекватне		
Паркинг	Потребна побољшања у смислу уклањања паркинг места са тротоара или проширивање тротоара на рачун зелене површине		
Раскрснице	Адекватне		
Пешачки прелази	Адекватни на раскрсници са Пантићевом, не постоје на раскрсници са Железничком		
Саобраћајна сигнализација	Адекватна		
УДОБНОСТ КОРИСНИКА			
Осветљење	Адекватно		
Улични мобилијар	Не постоје клупе за седење		
Пејзаж	Адекватан		
Безбедност	Нарушена паркирањем возила са леве стране која не остављају довољно места за пешаке па се они крећу коловозом		
Употреба земљишта	Адекватна		
Путокази	Адекватни		
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА			
Пешаци	Адекватно		
Возачи	Адекватно		
Бициклисти	Адекватно		

Назив улице	Владе Даниловића (од Пантићеве до Карађорђевој)	
		
ДИЗАЈН УЛИЦЕ		
Тротоари	Потребно побољшање леве стране у смеру ка Карађорђевој, присутне сметње као што су баште и роба из локалних објеката као и степениште	
Бициклическе стазе	Не постоје	
Саобраћајне траке за возила	Адекватна, улица је у овом делу једносмерна у смеру ка Карађорђевој	
Паркинг	Потребно побољшање, преко пута вртића формирање „kiss and ride“ зоне са уклањањем паркинг места преко пута зоне	
Раскрснице	Адекватне	
Пешачки прелази	Адекватни на раскрсницама али недостаје пешачки прелаз на локацији код вртића.	
Саобраћајна сигнализација	Адекватна	
УДОБНОСТ КОРИСНИКА		
Осветљење	Адекватно	
Улични мобилијар	Адекватан	
Пејзаж	Потребно побољшање и уређење зеленила дуж улице са леве стране	
Безбедност	Адекватна	
Употреба земљишта	Адекватна	
Путокази	Адекватни	
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА		
Пешаци	Адекватно	
Возачи	Адекватно	
Бициклисти	Адекватно	

Назив улице	Владе Даниловића (у блоку)		
			
ДИЗАЈН УЛИЦЕ			
Тротоари	Потребно побољшање (ширина, стање, препреке)		
Бициклическе стазе	Не постоје		
Саобраћајне траке за возила	Потребно побољшање (недовољна ширина, лоше стање коловоза)		
Паркинг	Потребно побољшање		
Раскрснице	Адекватне		
Пешачки прелази	Не постоје		
Саобраћајна сигнализација	Потребно побољшање		
УДОБНОСТ КОРИСНИКА			
Осветљење	Адекватно		
Улични мобилијар	Не постоји		
Пејзаж	Потребно побољшање		
Безбедност	Нарушена услед паркирања возила		
Употреба земљишта	Адекватна		
Путокази	Адекватни		
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА			
Пешаци	Адекватно		
Возачи	Потребно побољшање		
Бициклисти	Адекватно		

Назив улице	Карађорђева (од Душанове до Синђелићеве)
	
ДИЗАЈН УЛИЦЕ	
Тротоари	Адекватни, потребна побољшања само у смислу сметњи
Бицикличке стазе	Не постоје (планирана двосмерна)
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са ширином од 4м
Паркинг	Потребно побољшање у смислу уклањања паркинг испред Градске управе
Раскрснице	Адекватне
Пешачки прелази	Адекватни
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Адекватно
Улични мобилијар	Адекватан
Пејзаж	Адекватан
Безбедност	Адекватна
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Адекватни
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно

Назив улице	Железничка (од раскрснице са Синђелићевом улицом до раскрснице са улицом Владе Даниловића)	
		
ДИЗАЈН УЛИЦЕ		
Тротоари	Потребно побољшање (прекинути дуж улице, наизменично смењивање тротоара и зеленог појаса, недовољна ширина)	
Бициклическе стазе	Не постоје, бициклисти се крећу у траци заједно са осталим саобраћајем. Планирана је једносмерна бициклическа трака у смеру ка Синђелићевој)	
Саобраћајне траке за возила	Адекватне	
Паркинг	Потребно побољшање и уклањање паркинг места на удаљености мањој од 5м од раскрснице	
Раскрснице	Адекватне	
Пешачки прелази	Потребно побољшање у смислу фреквенције	
Саобраћајна сигнализација	Адекватна	
УДОБНОСТ КОРИСНИКА		
Осветљење	Адекватно	
Улични мобилијар	Не постоје места за седење, канте за отпатке	
Пејзаж	Потребно побољшање	
Безбедност	Нарушена услед прекинутих тротоара па последично кретања пешака и бициклиста заједно са осталим саобраћајем и слабе фреквенције пешачких прелаза	
Употреба земљишта	Адекватна	
Путокази	Адекватни	
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА		
Пешаци	Адекватно	
Возачи	Адекватно	
Бициклисти	Адекватно	

Назив улице	Железничка (од раскрснице са улицом Владе Даниловића до раскрснице са улицом Војводе Мишића)
	
ДИЗАЈН УЛИЦЕ	
Тротоари	Потребно побољшање (прекинути дуж улице, наизменично смењивање тротоара и зеленог појаса, недовољна ширина)
Бициклическе стазе	Не постоје, бициклисти се крећу у траци заједно са осталим саобраћајем. Планирана је двосмерна од Војводе Мишића до Вука Караџића, а једносмерна у смеру ка Синђелићевој)
Саобраћајне траке за возила	Адекватне са потребним побољшањем стања коловоза
Паркинг	Потребно побољшање и уређење вануличног паркиралишта преко пута Дома здравља
Раскрснице	Адекватне
Пешачки прелази	Потребно побољшање у смислу фреквенције пешачких прелаза који недостају и на месту пешачких комуникација са вануличним паркингом и улицом Владике Николаја
Саобраћајна сигнализација	Адекватна
УДОБНОСТ КОРИСНИКА	
Осветљење	Адекватно
Улични мобилијар	Потребно побољшање (више места за седење и канти за отпатке)
Пејзаж	Потребно побољшање
Безбедност	Нарушена услед прекинутих тротоара па последично кретања пешака и бициклиста заједно са осталим саобраћајем и слабе фреквенције пешачких прелаза.
Употреба земљишта	Адекватна
Путокази	Адекватни
ПОНАШАЊЕ КОРИСНИКА	
Пешаци	Адекватно
Возачи	Адекватно
Бициклисти	Адекватно

8 АКЦИОНИ ПЛАН - АКТИВНОСТИ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ ПЕШАЧЕЊА

Назив улице	Кратак опис предложених активности	Предвиђени трошкови	Очекивани резултати	Приоритет (1-5, 5 највиши, 1 најнижи)
Доктора Пантића	Унапређење квалитета тротоара	60000 ЕУР Само извођење	Бољи квалитет тротоара	4
	Уклањање паркирања са десне стране у смеру ка Синђелићевој (у другој фази ²) и премештање на локацију код Дома здравља (140 места у нивоу/280 на два нивоа), опремање простора између пешачке и бициклистичке стазе урбаним мобилијаром (клупе, итд.)	2000 ЕУР	Лепши улични профил за пешаке и бициклисте	2, (потребна изградња фастпарка код Дома здравља или само уређење)
	Провлачење једносмерне бициклистичке траке у смеру супротном од кретања возила са десне стране у смеру ка Синђелићевој улици (у првој фази без уклањања паркирања)	7000 ЕУР Само извођење	Повећан број бициклиста, унапређење безбедности бициклиста	4
	Обезбеђивање довољне ширине пролаза за пешаке (регулисање башти, продавница)	/	Повећан комфор за пешаке	5
	Обезбеђивање довољне ширине пролаза за пешаке (уклањање степеништа за улазак у локале)	/	Повећан комфор за пешаке и добијање минималне ширине пролаза	4
	Контрола и санкционисање заузетости пешачких површина паркирањем	2000 ЕУР	Унапређење комфора и безбедности за пешаке	4
	Извођење пешачког прелаза на локацији међублоковских пробоја (на деоници између В. Даниловића и Вука Караџића)	300 ЕУР	Побољшање повезаности и активности у улици	4

²Прва фаза подразумева одлуку да се примењују што је могуће јефтиније мере (без грађевинских интервенција) док би у другој фази то била и изградња фастпаркова са измештањем паркинг места и реконструкција пешачких и обезбеђивање бициклистичких површина одвојених од осталог саобраћаја

Назив улице	Кратак опис предложених активности	Предвиђени трошкови	Очекивани резултати	Приоритет (1-5, 5 највиши, 1 најнижи)
Поп Лукина (од В. Николаја до Пантићеве и од Карађорђево пешачке зоне)	Уклањање паркирања са једне стране и провлачење једносмерне бицикличке траке у смеру супротном од Војводе Мишића (кад Вука Караџића буде имала двосмерну бицикличку стазу ³)	3000 ЕУР Само извођење	Унапређени улични профил за пешаке и бициклисте	1
	Увођење зоне смиреног саобраћаја са ознакама ограничења 10 км/час, калотама и знаком (на делу од Карађорђево до пешачке зоне)	500 ЕУР Само постављање сигнализације	Регулисање приступа пешачкој зони	5
	Зона смиреног саобраћаја од Карађорђево до пешачке зоне (наставак претходне мере у случају да се одлучи на скупљу и квалитетнију варијанту)	20000 ЕУР конкурс извођење реконструкције улице	Једнаки услови коришћења саобраћајних површина	2
	Унапређење квалитета осветљења	10000 ЕУР	Повећање комфора за пешачење и унапређење безбедности и сигурности	3
Поп Лукина (од Пантићеве до Карађорђево)	Провлачење једносмерне бицикличке траке (у каснијим фазама проширења бицикличке мреже у центру кад Вука Караџића буде имала двосмерну)	1500 ЕУР Само извођење	Проширење бицикличке мреже	1
Проте Матеје	Увођење зоне смиреног саобраћаја са ознакама ограничења 10 км/час, калотама и знаком (равноправан приступ)	500 ЕУР	Регулисање и уређење простора улице Проте Матеје	5, (најјефтиније решење базирано на постојећем стању)
	Нивелација пешачких и бицикличких површина (простор између Проте Матеје, Владе Даниловића и пешачке зоне Колубаре)	5000 ЕУР	Редуковање баријера за пешачење, бициклизам и особе са инвалидитетом	5

³Тек након комплетирања планиране бицикличке мреже може се ићи на проширење мреже у централној зони, може се назвати и фазом 3

Назив улице	Кратак опис предложених активности	Предвиђени трошкови	Очекивани резултати	Приоритет (1-5, 5 највиши, 1 најнижи)	
Проте Матеје	Урбанистичко решење уређења простора и за бициклисте и пешаке без изградње фастпарка	200000 ЕУР Конкурс извођење	+	Регулисање и уређење простора улице Проте Матеје	3, (могућа варијанта ако се не одлучи за фаст парк на овој локацији)
	Конкурс за урбанистичко-архитектонско решење простора у улици Проте Матеје и извођење	5000 ЕУР		Припрема за реализацију уређења унутарблоковске површине	2, (у случају одабира варијанте са фастпарком)
	Фастпарк за паркирање возила са урбанистичко архитектурним решењем уређења простора и за бициклисте и пешаке	540000 ЕУР ⁴		Регулисање и уређење простора улице Проте Матеје	1, (најскупље решење са фастпарком)
	Контрола и санкционисање нерегуларног паркирања	1000 ЕУР		Унапређење комфора и обезбеђивање приступач. за пешаке и бициклисте	4
Синђелићева	Обезбеђивање довољне ширине пролаза за пешаке (регулисање башти, продавница)	/		Повећан комфор за пешаке	5
	Контрола и санкционисање нерегуларног паркирања у траци од Владике Николаја до Пантићеве	1000 ЕУР		Ослобађање уличног профила и несметани рада јавног превоза	5
	Уклањање паркирања са десне стране од Пантићеве до Чика Љубине на унутарблоковски паркинг (улаз из Синђелићеве, између Карађорђевог и Колубаре) и опремање тротоара урбаним мобилијаром (клупе, итд.)	2000 ЕУР		Прихватљивији улични профил за пешаке	2, (потребно уређење унутарблок. простора између Карађорђевог и Колубаре)
	Позиционирање и уређење стајалишта јавног превоза	500 ЕУР Само извођење		Обезбеђивање безбедне и приступачне локације стајалишта јавног превоза	4

⁴Ова мера је и део стратешког плана

Назив улице	Кратак опис предложених активности	Предвиђени трошкови	Очекивани резултати	Приоритет (1-5, 5 највиши, 1 најнижи)
Војводе Мишића (од В. Николаја до Пантићеве)	Провлачење једносмерне бицикличке траке у супротном смеру од саобраћаја на левој страни, а од В. Николаја до Железничке двосмерна	2500 + 1000 ЕУР Само извођење	Проширење бицикличке мреже	4
	Унапређење квалитета тротоара	11000 ЕУР	Бољи квалитет тротоара	4
	Промена позиције паркинг места на пола-пола (пола на тротоару а пола на коловозу)	2500 ЕУР	Омогућавање реорганизације профила и провлачење бицикличке траке	4
Војводе Мишића (од Пантићеве до Карађорђево)	Уклањање паркирање са десне стране (мали број места)	1000 ЕУР	Ослобађање профила	3
	Провлачење једносмерне бицикличке траке у супротном смеру од саобраћаја на левој страни	1500 ЕУР Само извођење	Проширење бицикличке мреже	4
	Обезбеђивање довољне ширине пролаза за пешаке (регулисање башти, продавница)	0	Повећан комфор за пешаке	5
Војводе Мишића (од Карађорђево до пешачке зоне)	Техничко регулисање приступа у зону умиреног саобраћаја постављањем знака за зону умиреног саобраћаја	300ЕУР	Регулисање приступа пешачкој зони	5
	Урбанистичко решење уређења простора и за бициклисте и пешаке	50000 ЕУР Конкурс извођење +	Регулисање и уређење простора улице	3, (скупља варијанта са естетским уређењем)
Вука Караџића (од Железничке до Пантићеве)	Провлачење једносмерне бицикличке траке у супротном смеру од саобраћаја на десној страни	1500 ЕУР Само извођење	Проширење бицикличке мреже	4
	Измештање 12 места са десне стране на ванулично паркирање и провлачење другог смера бицикличке стазе	20000 ЕУР	Проширење бицикличке мреже	1
	Позиционирање и уређење стајалишта јавног превоза	300 ЕУР	Обезбеђивање безбедне и приступачне локације стајалишта јавног	4

Назив улице	Кратак опис предложених активности	Предвиђени трошкови	Очекивани резултати	Приоритет (1-5, 5 највиши, 1 најнижи)
Вука Караџића (од Пантићеве до Карађорђево)	Измештање 11 места са десне стране на ванулично паркирање и провлачење другог смера бициклическе стазе	20000 ЕУР	Проширење бициклическе мреже	1
	Провлачење једносмерне бициклическе траке у супротном смеру од саобраћаја на десној страни	1500 ЕУР Само извођење	Проширење бициклическе мреже	5
	Обезбеђивање довољне ширине пролаза за пешаке (регулација продавница и степеништа)	/	Повећан комфор за пешаке	5
	Извођење пешачког прелаза на локацији међублоковских пробоја	300 ЕУР	Побољшање активности у улици	4
Вука Караџића (од Карађорђево до Колубаре)	Уклањање 2 паркинг места са леве стране под 0 степени на тротоару (у близини сервисне саобраћајнице робне куће)	200 ЕУР	Повећан комфор за пешаке	5
	Уклањање привремених објеката у близини робне куће	200 ЕУР	Повећан комфор за пешаке	5
	Провлачење једносмерне бициклическе траке у супротном смеру од саобраћаја на десној страни	2000 ЕУР Само извођење	Проширење бициклическе мреже	5
	Измештање 9 места са десне стране на ванулично паркирање и провлачење другог смера бициклическе стазе (након уређења простора иза суда са фастпарк објектом)	2000 ЕУР Само извођење	Проширење бициклическе мреже	1
Владе Даниловића (од Железничке до Пантићеве)	Обезбеђивање довољне ширине пролаза за пешаке са десне стране (регулис., баште, продавница и степеништа)	1000 ЕУР	Повећан комфор за пешаке	5
	Обезбеђивање довољне ширине пролаза за пешаке са леве стране (киоск и паркирање) коришћењем простора на зеленој површини	500 ЕУР	Повећан комфор за пешаке и ослобађање простора за бициклисте	4
	Постављање пешачког прелаза на раскрсници са Железничком улицом	100 ЕУР	Унапређење безбедности пешака	5
	Измештањем 24 места са леве стране на ванулично паркиралиште код Дома здравља (3. фаза) ствара се довољан простор за пешаке, а зелена површина се потенцијално може користити за бициклисте	1000 ЕУР	Повећан комфор за пешаке и ослобађање простора за бициклисте	1
	Извођење пешачких прелаза на локацији међублоковских пробоја	300 ЕУР	Побољшање активности у улици	4

Назив улице	Кратак опис предложених активности	Предвиђени трошкови	Очекивани резултати	Приоритет (1-5, 5 највиши, 1 најнижи)
Владе Даниловића (од Пантићеве до Карађорђево)	Обезбеђивање довољне ширине пролаза за пешаке (регулисање башти и боље одржавање зеленила)	/	Повећан комфор и атрактивност за пешаке	5
	Регулисање остављања деце у вртићу формирањем „kiss and ride“ зоне са уклањањем паркинг места преко пута зоне	300 ЕУР Само извођење	Смањење загушења, повећана безбедност и комфор	4
	Извођење пешачких прелаза на локацији код вртића	100 ЕУР	Повећана безбедност и комфор пешака	4
Владе Даниловића (у блоку)	Урбанистичко решење уређења простора и за бициклисте и пешаке без изградње фастпарка	250000 ЕУР Конкурс извођење	+ Регулисање и уређење простора унутар блока	3, (могућа варијанта ако се не одлучи за фастпарк на овој локацији)
	Конкурс за урбанистичко-архитектонско решење простора унутар блока	5000 ЕУР	Припрема за реализацију уређења унутарблоковске површине	2, (у случају одабира варијанте са фастпарком)
	Фастпарк за паркирање возила са урбанистичко архитектурским решењем уређења простора и за бициклисте и пешаке	650000 ЕУР ⁵	Регулисање и уређење простора унутар блока	1, (најскупље решење са фастпарком)
	Увођење једносмерног режима кретања кроз блок	150 ЕУР	Смањење загушења, повећана безбедност и комфор за све групе корисника	5
	Контрола и санкционисање заузетости површина нерегуларним паркирањем	500 ЕУР	Смањење загушења, повећана безбедност и комфор за све групе корисника	4

⁵Ова мера је и део стратешког плана

Назив улице	Кратак опис предложених активности	Предвиђени трошкови	Очекивани резултати	Приоритет (1-5, 5 највиши, 1 најнижи)
Карађорђева	Провлачење бојене бициклистичке траке на тротоару	6000 ЕУР Само извођење	Проширење бициклистичке мреже	4
	Затварање дела Карађорђевог улице у одређеним данима одређено време (нпр. недељом поподне)	2000 ЕУР	Проширивање пешачких површина	3
	Измештање или смањење паркинг простора (32 места) испред градске управе (након уређења фастпарк објекта у блоку са супротне стране Карађорђевог улице)	50000 ЕУР Реконструкција	Формирање градског трга	1
	Извођење пешачког прелаза на локацији испред градске управе	300 ЕУР	Побољшање активности у улици	4

*Потенцијално се овде могу наћи и мере које нису у вези са улицама у зони као што су пешачко бициклистичка стаза дуж корита реке Колубаре и повезивање са пешачком улицом Кнеза Милоша