

ИНИЦИЈАТИВА ЗА ИЗМЕНЕ ОДЛУКЕ О ТЕХНИЧКОМ РЕГУЛИСАЊУ САОБРАЋАЈА И ФОРМИРАЊУ ЗОНА 30 И ЗОНА УСПОРЕНОГ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БОРА

Пројекат: Стазе урбане мобилности на територији града Бора

Пројекат је доступан на mobilitybor.com

Носилац пројекта: Удружење Сигурне стазе (<https://www.sigurnestaze.com/>)

Менаџер пројекта: Игор Велић, мастер инж. саобраћаја

Стручни сарадник: Драгана Драгићевић, дипл. инж. машинства

Иницијатива се везује за циљеве декаде безбедности саобраћаја 2021. до 2031. проглашене од стране Уједињених нација. И за један од циљева одрживог развоја Уједињених нација који носи назив „Одрживи градови и заједнице“ који има за циљ стварање одрживих градова – градова који су приступачни, са добрим системом јавног превоза, бициклистичком и пешачком инфраструктуром и великим бројем зелених површина.

Ова иницијатива реализује се у оквиру програма „Активни грађани – боље друштво: заговарањем ка сарадњи и демократском развоју Србије“ (javnozagovaranje.bos.rs), који реализује Београдска отворена школа (bos.rs) уз подршку америчког народа путем Америчке агенције за међународни развој (USAID) (usaid.gov/serbia).

Садржај документа искључиво је одговорност организације Сигурне стазе и не представља нужно ставове USAID -а, Владе САД или БОШ-а.



ПРЕДНОСТИ ЗОНЕ 30 И ЗОНЕ УСПОРЕНОГ САОБРАЋАЈА

Закон о безбедности саобраћаја зону 30 дефинише као део пута, улице или насеља у којој је брзина кретања возила ограничена до 30 km/h.

Док зону успореног саобраћаја дефинише као део пута, улице или део насеља у коме коловоз користе пешаци и возила. Возач је обавезан да се у зони успореног саобраћаја креће тако да не омета кретање пешака и бициклиста, брзином кретања пешака, а највише 10 km/h. И ове зоне морају бити обележене прописаном саобраћајном сигнализацијом.

У стручној литератури се може наћи и следећа дефиниција: Зона 30 је компактан и јасно ограничен део урбанизованог подручја насеља или града, унутар ког је дефинисан посебан режим саобраћаја свих корисника и посетилаца, уз ограничење брзине моторних возила до 30 km/h. Док зоне успореног саобраћаја називају „living streets“ или „home zone“ што нам говори да људи у њима треба да се осећају као код куће. Да би се то постигло потребно је уређење уличне сцене у виду озелењавања ниским растињем или дрворедом дуж улице. Такође, простор би морао да се испуни стандардним уличним мобилијаром (*клупе за седење итд.*).

Реално стање на терену нам говори да у Србији зоне 30 и зоне успореног саобраћаја постоје само као мртво слово на папиру, док њихова примена изостаје. Постоји неколицина примера у Србији где су ове зоне обележене само саобраћајном сигнализацијом, док уређење простора није ни на видику.

У правилнику о саобраћајној сигнализацији је дефинисан знак за ове зоне. Међутим, није довољно само поставити знакове на границама ових зона и очекивати да се урадило ко зна шта велико. Такве ствари су нажалост карактеристичне за локалне самоуправе широм Србије.

Примера ради, град Бор нема формиране зоне 30, као што нема ни зоне успореног саобраћаја, бициклистичке стазе и траке, Катастар саобраћајне сигнализације, Стратегију за безбедност саобраћаја, акционе планове, План одрживе урбане мобилности итд.

Ове зоне подразумевају другачији приступ решавању проблема и другачије обликовање саобраћајног простора уз примену иновативних, практичних и једноставних решења која би задовољила све учеснике у саобраћају и кориснике овог простора. Другим речима, уређењем ових зона треба се фокусирати на човека и стварним захтевима и потребама које имају крајњи корисници.

Такође, приликом формирања ових зона посебна пажња мора се посветити особама са одређеном врстом инвалидитета којима би требало обезбедити адекватну инфраструктуру и подршку, како би сви корисници имали подједнако право и могућност за учешће у саобраћају.

Да би дошли до задовољавајућег решења потребно је сагледавање целокупне уличне мреже града Бора и предузимање низа саобраћајно-регулативних, грађевинских, урбанистичких и архитектонских мера чији би циљ био формирања јединственог и безбедног простора доступног за све кориснике.

Пре пројектовања и формирања ових зона неопходно је урадити низ истраживања и анализа, формирати елаборат безбедности саобраћаја за зоне, са посебном анализом обима и потреба пешачких токова.

Овакве ствари су једноставно неопходне како би добили задовољавајуће решење. Саобраћај је динамична ствар, те стога захтева константно праћење и анализирање. Идеално би било пројектовати такав систем који ће грешке исправљати.

Примера ради, у зони успореног саобраћаја пешаци и возила користе исту површину, те би стога услове у саобраћају требало прилагодити пешацима и бициклистима, док возила треба да се третирају као гости.

Зато је потребно саобраћај успорити прерасподелом саобраћајних површина (нпр. наизменично паркирање) и применом урбаног мобилијара (*клубе, жардињере итд.*).

У овим зонама деца треба да уче да возе бицикл, скејт или ролере. Колико само има улица на територији града Бора на којој су пешаци приморани да се крећу колозовом пошто су тротори заузети паркираним возилима.

Идеални делови града за овакво уређење су поред вртића, паркова, спортских терена, стамбених комплекса, насеља са приватним кућама туристичких улица и градских шеталишта итд.

Који би били аргументи за пројектовање ових зона и шта оне доносе са собом?

Саобраћај је једна од четири егзистенцијалне функције сваког животног простора (*рад, становање, рекреација и саобраћај*) чији је циљ повезивање осталих функција уз што мање негативних ефеката.

Као најзначајније штетне последице саобраћаја данас се истичу: Исцрпљивање природних ресурса, загађење околине буком, издувним гасовима и отпадним материјама, саобраћајне незгоде и њихове последице, социјално загађивање међуљудских односа изазвано саобраћајем, а посебно саобраћајним незгодама.

Формирањем ових зона добили би мултифункционалност. Улица је основни архитектонски простор града, није намењена само за кретање моторних возила, већ и за кретања осталих учесника у саобраћају (*пешака, бициклиста, особа са инвалидитетом...*) и од ње зависи живот насеља и људи који ту живе.

Безбедност би се подигла на виши ниво. Смањењем брзине, смањује се број и последице саобраћајних незгода.

Такође, са смањењем брзине долази и смањење буке, емисије штетних гасова, гужве, стреса итд. Овим концептом смиривања саобраћаја и хуманог инжењеринга свакако долази до побољшања квалитета јавног простора и добија се пријатан и усклађен изглед.

Пошто ове зоне дестимулишу моторизоване учеснике а стимулишу присуство пешака и бициклиста неки возачи ће избегавати руте на којима се налазе и одлучивати се за пешачење и бициклистички саобраћај.

Док се у Европи и свету системски ради на промоцији нових врста мобилности где се простор обликује како би подстицао кретање других видова превоза (*бицикл,*

електрични тротинет, електричне бицикле...), код нас још увек нема снаге, воље и жеље да се саобраћајни проблеми реше.

Код нас још увек важи мишљење да када се каже мобилност мисли се пре свега на кретање моторних возила, док је заправо мобилност кретање људи.

И све нам је окренуто моторном саобраћају, док се бициклисти, пешаци, деца и особе са инвалидитетом гурају у страну, и то мало слободног простора који имају се додељује аутомобилима.

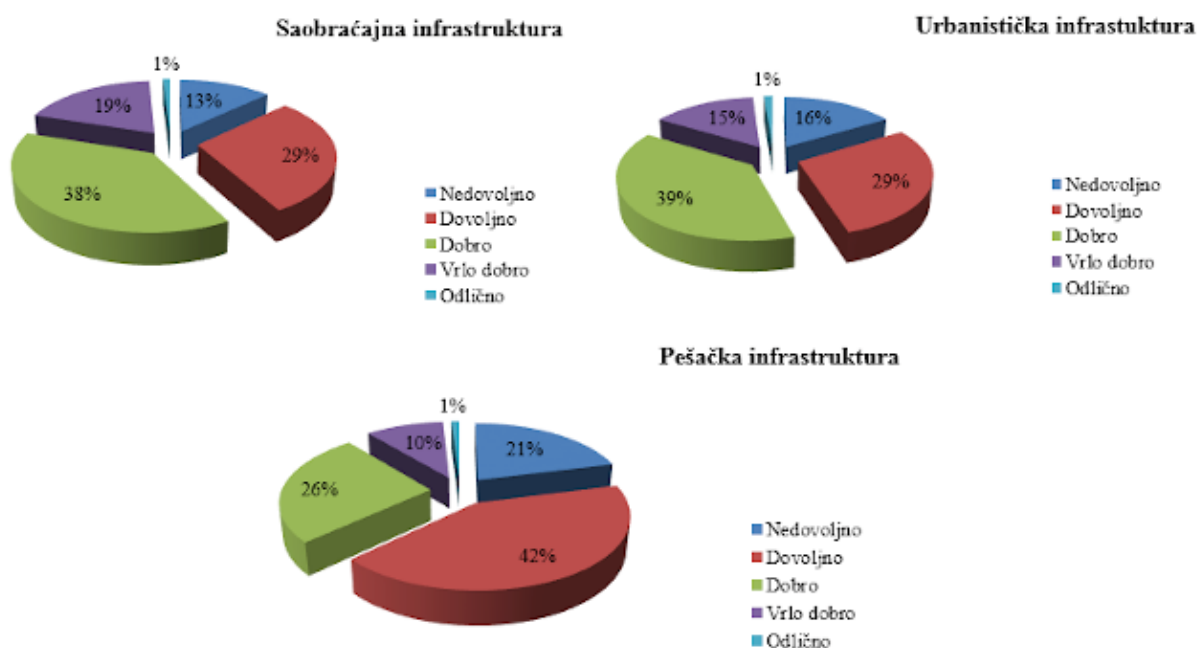
Предност ових зона која је јако важна је то што и деци омогућава да користе бицикл као превозно средство. По тренутно важећем Закону о безбедности саобраћаја, деци испод 12 година је забрањено да учествују у јавном саобраћају, осим у зони школе, зони успореног саобраћаја, зони 30 и бициклическим стазама.

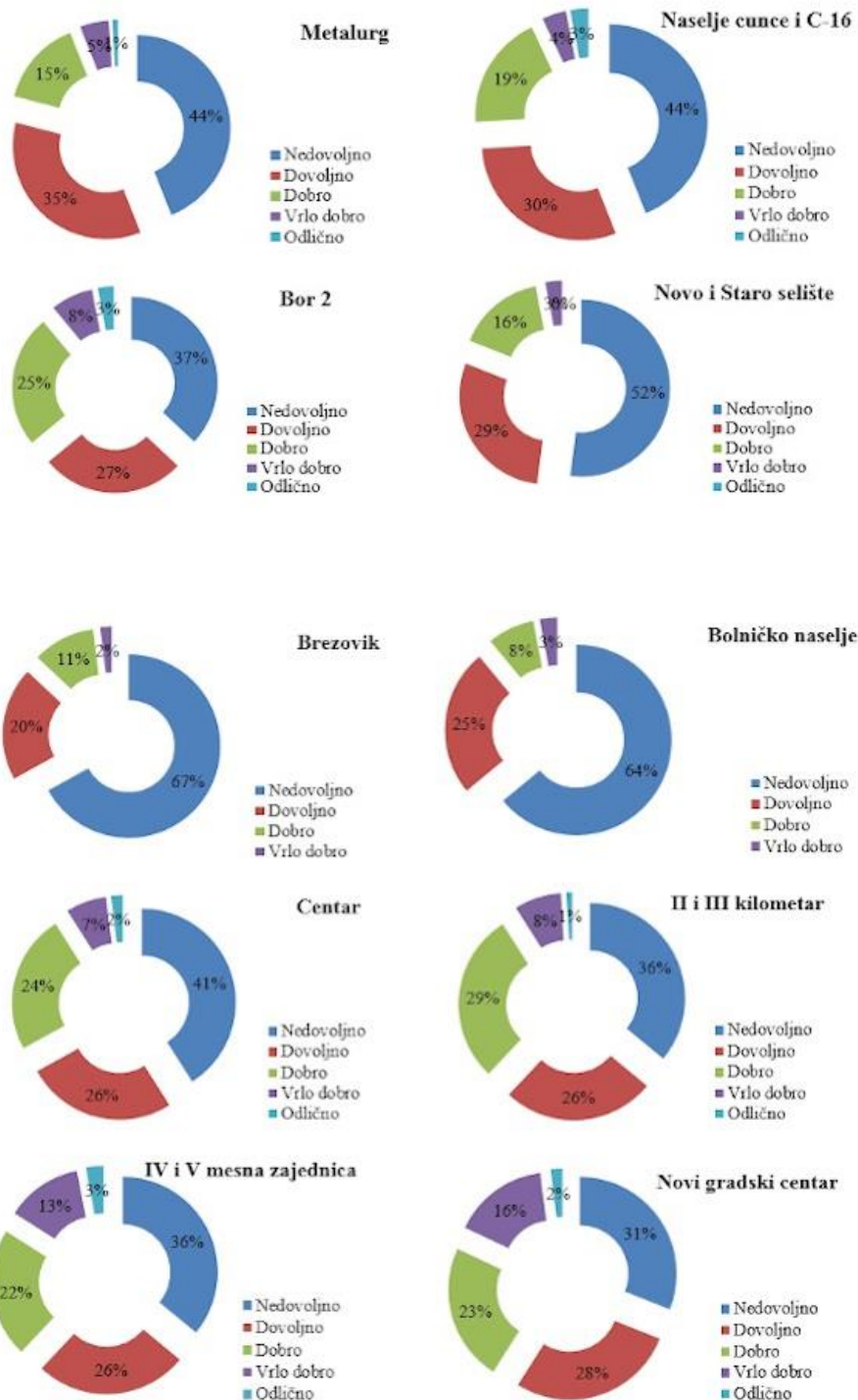
Самим тим, увођењем ових зона створили би се услови за безбедно учествовање деце у саобраћају.

Да би се саобраћајни проблеми на територији града Бора почели решавати свакако су нам потребне разне врсте студија и истраживања и предузимање грађевинских, саобраћајно-техничких, саобраћајно-регулативних, архитектонских и урбанистичких мера.

ШТА КАЖУ ГРАЂАНИ БОРА?

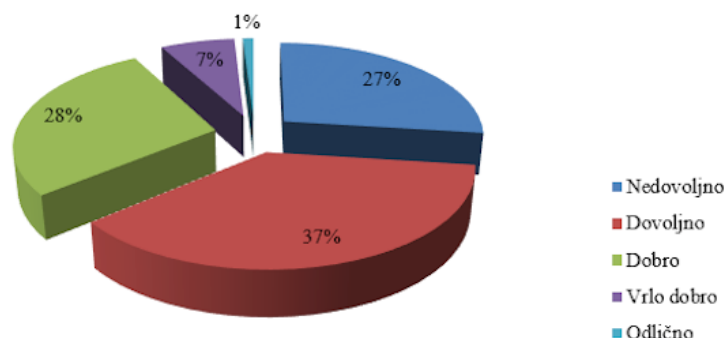
У истраживању које је спровело удружење Сигурне стазе велики проценат грађана Бора је инфраструктури за рањиве учеснике у саобраћају (*пешаци, старија лица, особе са инвалидитетом, бициклисти...*) дао лоше оцене. Резултати истраживања показују да се ниске оцене инфраструктурне понуде града Бора, осликавају и на појединачна насеља у граду, где се у значајном проценту издваја оцена као што је недовољна.



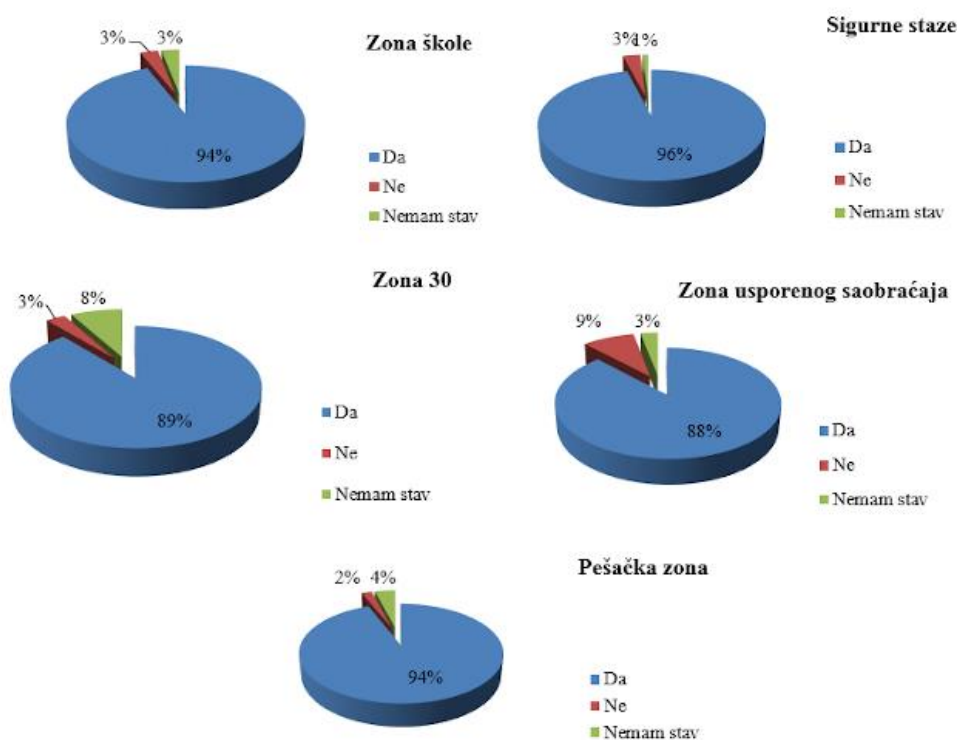


Разлог овако лоших оцена стања безбедности саобраћаја у Бору, може бити повезан и са лошим оценама грађана о томе какво је поступање возача према рањивим учесницима у саобраћају (*пешаци, бициклисти, деца, особе са инвалидитетом и слично*). Највећи проценат испитаника (37%) поступање возача оцењује довољном оценом, а потом следе добра (28%) и недовољна (27%).

Postupanje vozača prema ranjivim učesnicima u saobraćaju

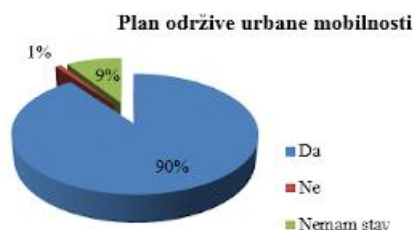


Пракса широм света је показала да политичке и инжењерске мере усмерене ка повећању безбедности рањивих учесника у саобраћају, доприносе повећању целокупног нивоа безбедности саобраћаја. На наредној слици може се видети да највећи проценат грађана Бора подржава мере (*формирање зона 30, зона успореног саобраћаја, пешачких зона и сигурних стаза*) који имају за циљ да доведу до нижих брзина кретања у граду, а све са циљем промовисања активних видова превоза.

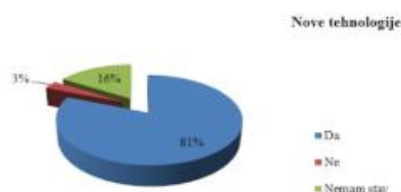


Стратегија безбедности саобраћаја је важан документ којим се омогућава упознавање са стањем безбедности саобраћаја у којем се тренутно налази област, приказ стања безбедности саобраћаја коме се тежи, као и давање смерница којима је могуће најлакше и најбрже достићи жељено стање. Значајан проценат испитаника (94%) сматра да је потребно да град Бор донесе Стратегију безбедности саобраћаја.

С друге стране, такође велики проценат испитаника (90%) сматра да је потребно да град Бор донесе План одрживе урбане мобилности. Сам План одрживе урбане мобилности је важна политичка мера која је дефинисана као циљ за побољшање приступачности градским областима, која обезбеђује висок квалитет и одрживост мобилности и превоза у некој области.



Такође, велики проценат грађана Бора сматра да је потребно изменити Одлуке о техничком регулисању саобраћаја на територији града Бора (80%) и увести Катастар саобраћајне сигнализације (74%). Док 81% испитаника подржава примену нових технологија у стратешком управљању урбаном мобилношћу.



Опширније о стању саобраћајне и урбанистичке инфраструктуре за рањиве учеснике у саобраћају на територији града Бора прочитајте на наредном линку <https://www.sigurnestaze.com/web/vesti/104/Istrazivanje-o-saobraćajnoj-i-urbanistickoj-infrastrukturi.pdf>

ПРЕДЛОГ ЗОНА 30 И ЗОНА УСПОРЕНОГ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БОРА

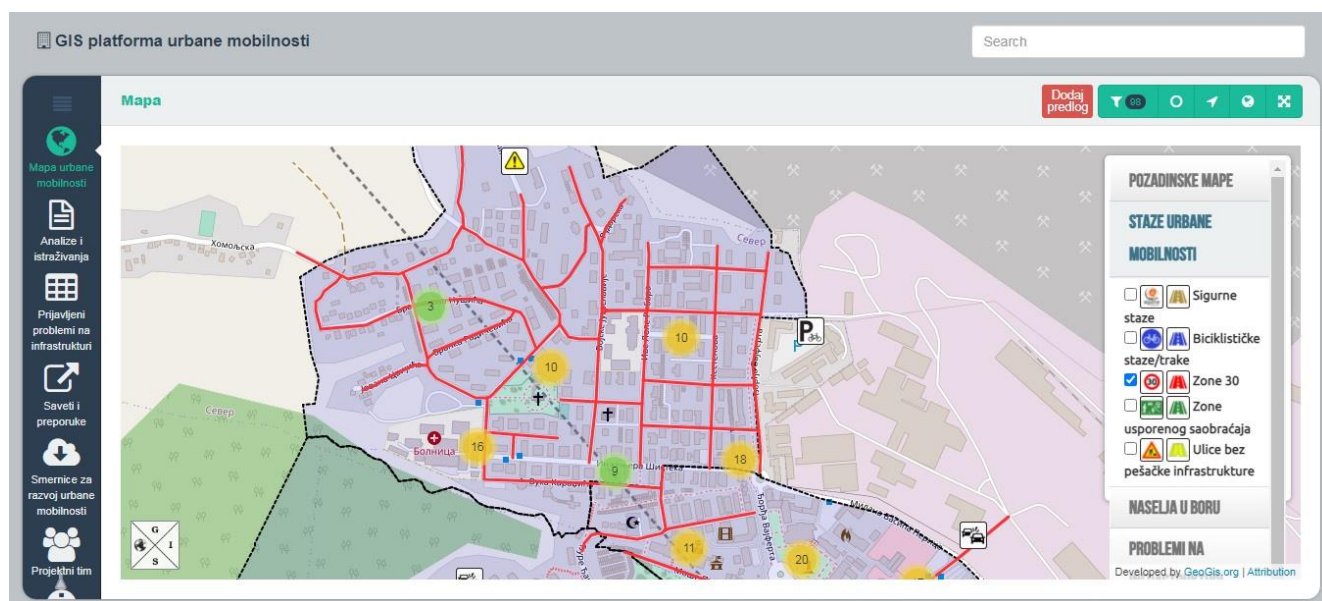
Наш предлог је доступан на првој интерактивној ГИС платформи за одрживу урбану мобилност у Југоисточној Европи mobilitybor.com.

Циљ је да се саобраћајним повезивањем зона 30, зона успореног саобраћаја и бициклистичких стаза/трака у Бору формирају **Стазе урбане мобилности** које би биле прилагођене рањивим учесницима у саобраћају (деца, старија лица, особе са инвалидитетом, бициклисти итд.)

Градска насеља у којима треба размислити о другачијем планирању саобраћајног и урбанистичког простора пошто немају инфраструктуру за рањиве учеснике у саобраћају или је инфраструктура у лошем стању су следећа: *Бор 2, Металург, Нови градски центар, Слатинско, Ц-16, Металург, Старо и Ново Селиште, Брезоник, јули, Првомајска, Јована Дучића, Болничко насеље, итд.*

Предлог улица у којима је потребно пројектовати зону 30 (дуж целе улице или само одређен део у зависности проблема на терену и потреба становника тог насеља)¹: *Краља Петра I, Барска, Београдска, Боре Станковића, Боровоје „Ика“, Бошка Бухе, Бранислава Нушића, Бранка Радичевића, Бранка Ћопића, Васе Пелагића, Веселина Маслеше, Владимира Назора, Вука Караџића, Гаврила Принципа, Генерала Павла Илића, Данила Киша, Двадесетосмог марта, Девет Југовића, Димитрија Туцовића, Доситеја Обрадовића, Драгише Мишовића, Дринска, Ђердапска, Ђорђа Андрејевића Куна, Ђорђа Вајферта, Ђорђа Симеоновиха, Ђуре Ђаковића, Ђуре Јакшића, Иве Андрића, Иве Поле Рибара, Јована Вучковића, Јована Дучића, Јована Цвијића, Карађорђева, Кестенова, Колубарска, Косте Абрашевића, Ласла Лукача, Љубе Јовановића Топионичара, Мајданпечка, Марка Миљанова, Међеда Усеиновича, Миклош Радноти, Миленковић Бранислав Срђа, Мишарска, Неготинска, Николе Тесле, Његошева, Омладинских бригада, Орловића Павла, Осмог марта, Пере Радовановића, Петра Кочића, Петра Лубарде, Пионирска, Пиротска, Првог маја, Саве Ковачевића, Светозара Марковића, 7. јула, Слатинска, Стевана Мокрањца, Танаска Рајића, Тимочке буне, Топлице Милана, Филипа Кљајића, Филипа Филиповића, Хајдук Вељка, Хомољска, Цара Лазара, Церска и Црновршких бригада.*

Предлог је доступан на ГИС платформи mobilitybor.com



¹ Имена улица су скинута са Open street map



USAID
OD AMERIČKOG NARODA



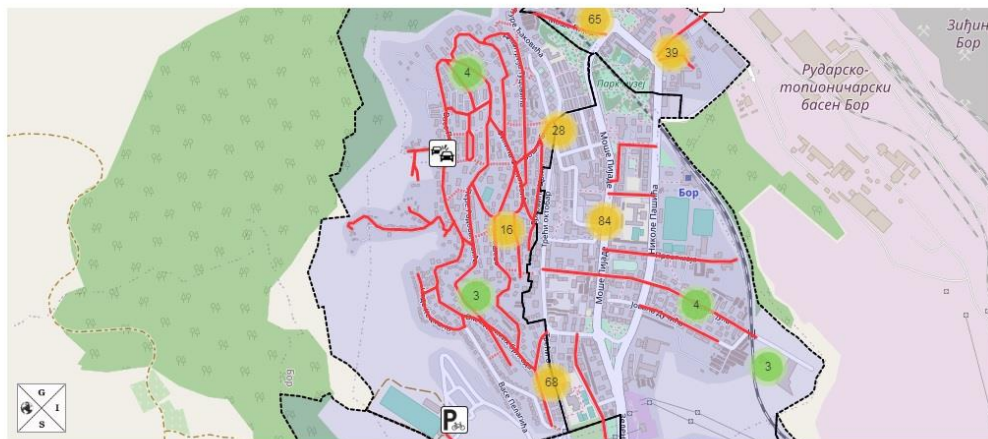
GIS platforma urbane mobilnosti

Search

Mapa

Dodaj predlog

- Mapa urbane mobilnosti
- Analize i istraživanja
- Prijavljeni problemi na infrastrukturi
- Saveti i preporuke
- Smernice za razvoj urbane mobilnosti
- Projektni tim



- POZADINSKE MAPE**
- STAZE URBANE MOBILNOSTI**
- ☐ Sigurne staze
 - ☐ Biciklističke staze/trake
 - ☒ Zone 30
 - ☐ Zone usporenog saobraćaja
 - ☐ Ulice bez pešačke infrastrukture
- NASELJA U BORU**
- PROBLEMI NA**
- Developed by GeoGis.org | Attribution

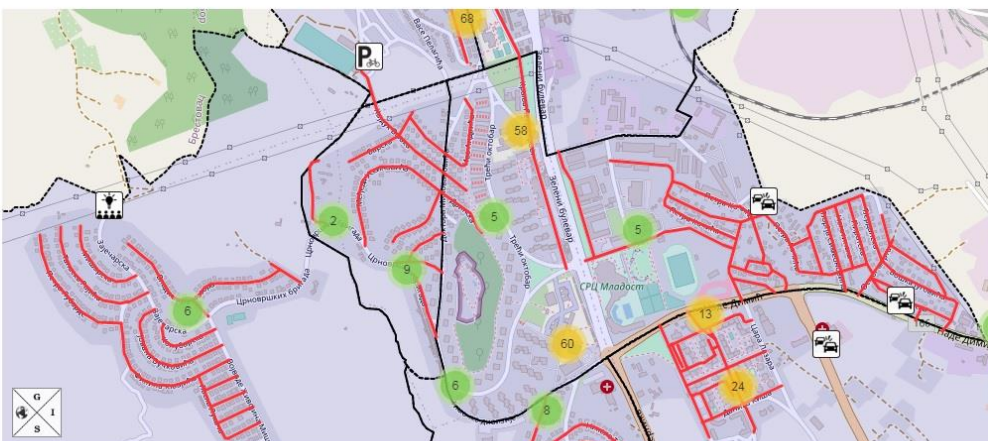
GIS platforma urbane mobilnosti

Search

Mapa

Dodaj predlog

- Mapa urbane mobilnosti
- Analize i istraživanja
- Prijavljeni problemi na infrastrukturi
- Saveti i preporuke
- Smernice za razvoj urbane mobilnosti
- Projektni tim



- POZADINSKE MAPE**
- STAZE URBANE MOBILNOSTI**
- ☐ Sigurne staze
 - ☐ Biciklističke staze/trake
 - ☒ Zone 30
 - ☐ Zone usporenog saobraćaja
 - ☐ Ulice bez pešačke infrastrukture
- NASELJA U BORU**
- PROBLEMI NA**
- Developed by GeoGis.org | Attribution

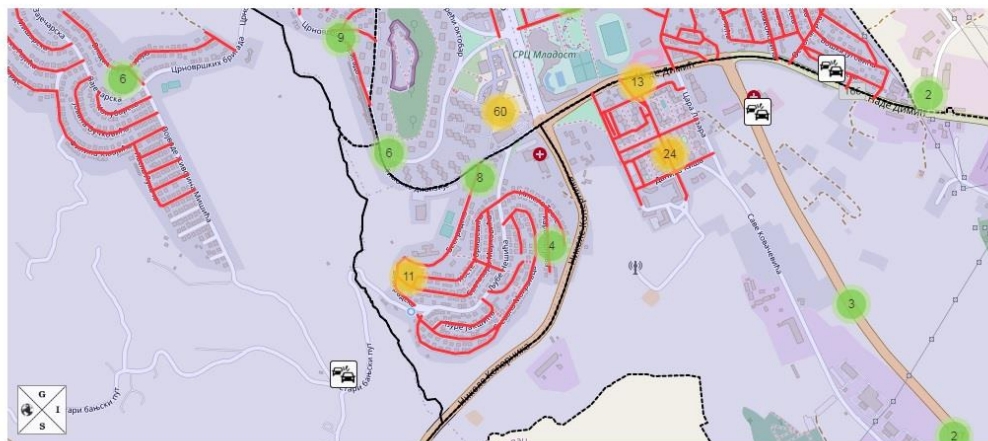
GIS platforma urbane mobilnosti

Search

Mapa

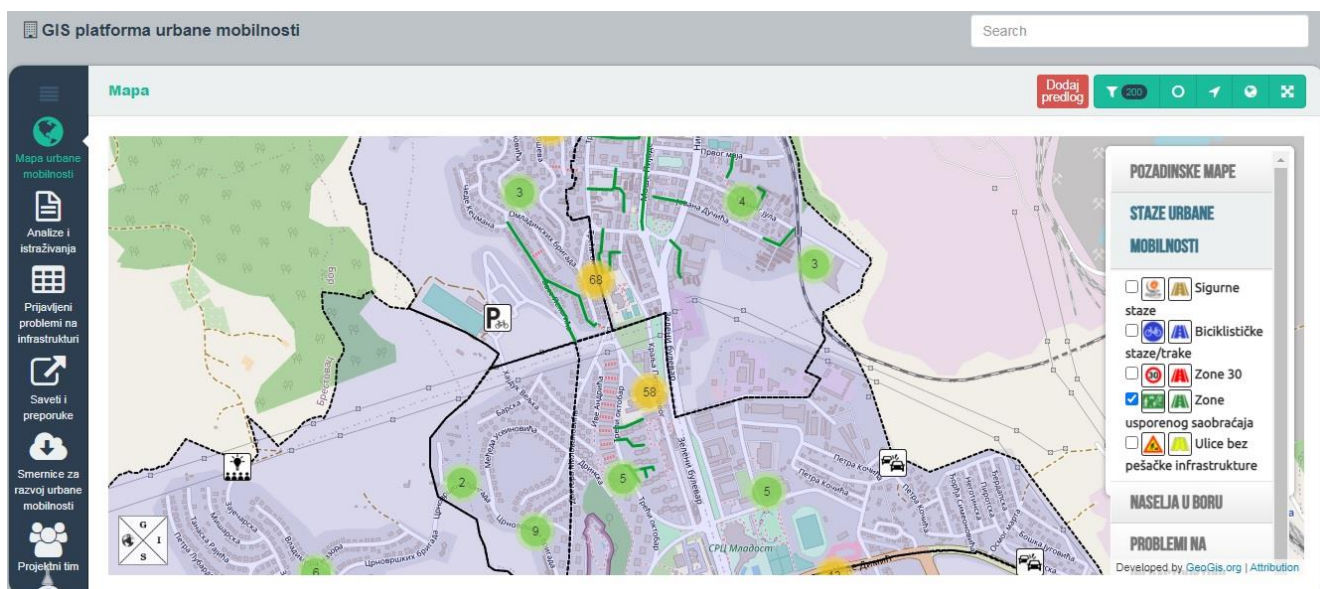
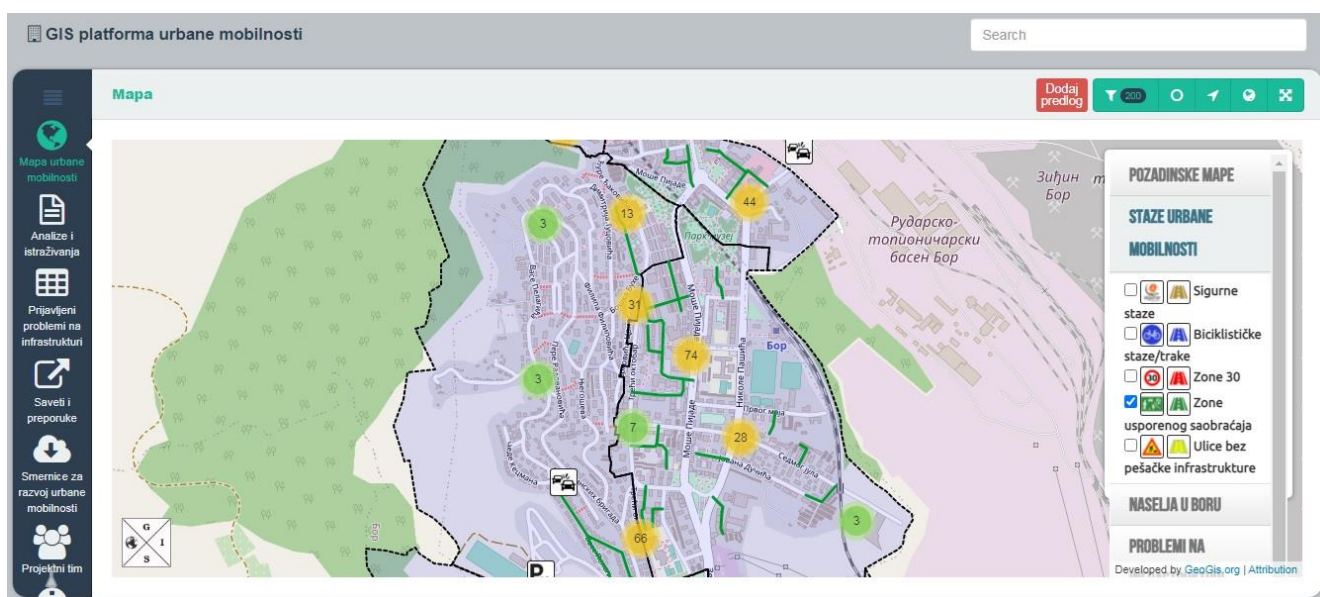
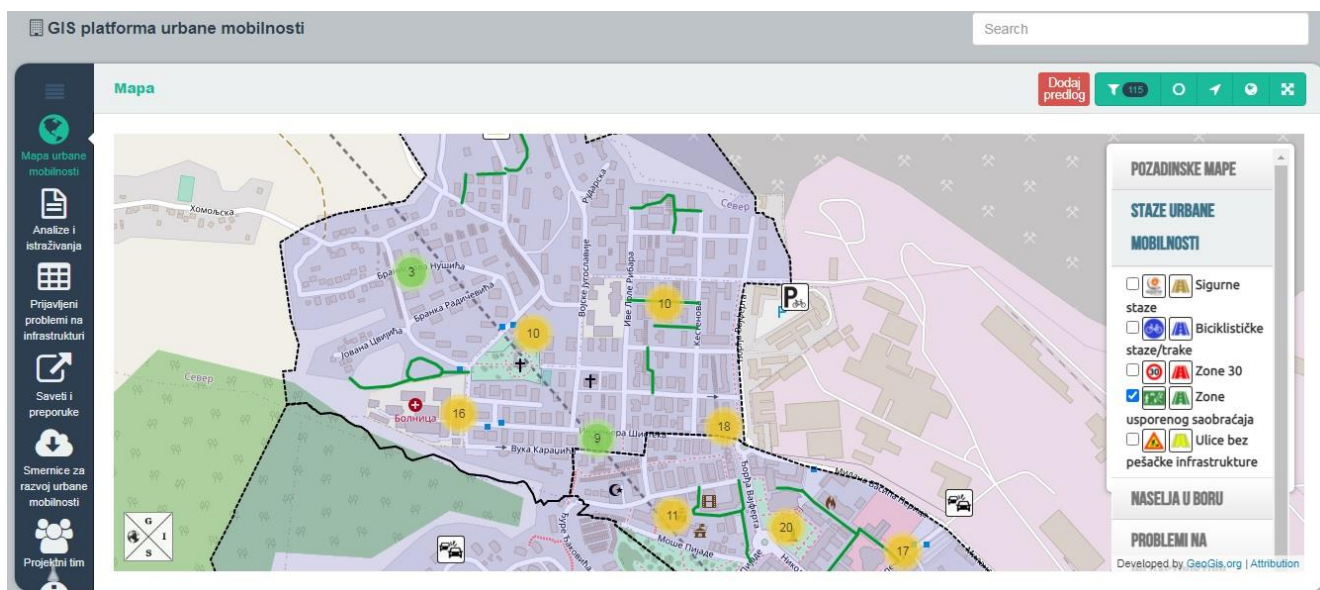
Dodaj predlog

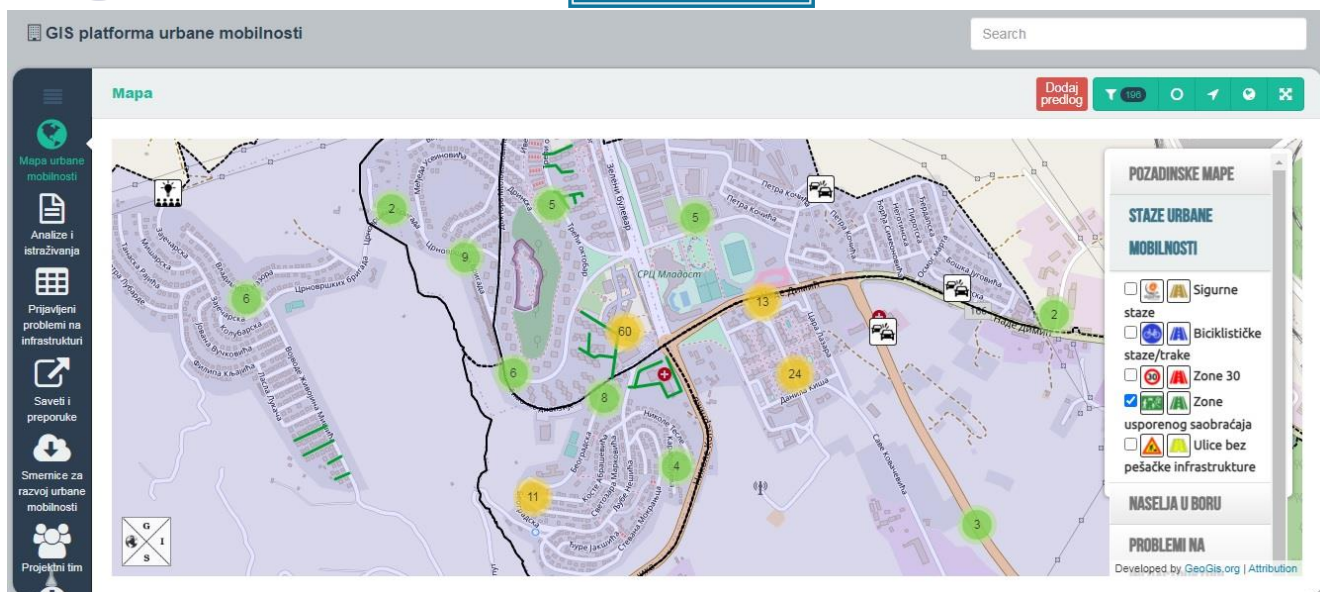
- Mapa urbane mobilnosti
- Analize i istraživanja
- Prijavljeni problemi na infrastrukturi
- Saveti i preporuke
- Smernice za razvoj urbane mobilnosti
- Projektni tim



- POZADINSKE MAPE**
- STAZE URBANE MOBILNOSTI**
- ☐ Sigurne staze
 - ☐ Biciklističke staze/trake
 - ☒ Zone 30
 - ☐ Zone usporenog saobraćaja
 - ☐ Ulice bez pešačke infrastrukture
- NASELJA U BORU**
- PROBLEMI NA**
- Developed by GeoGis.org | Attribution

ПРЕДЛОГ ЗА ЗОНЕ УСПОРЕНОГ САОБРАЋАЈА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА БОРА





ЗАКЉУЧАК

Ово је свакако јако дуг пут који почиње снагом аргумената, којом можемо да се трудимо да укажемо на потребе промене свести грађана, надлежних и струке. Такође смо свесни да је та промена неминовна, јер у супротном ће нам комплетан јавни простор бити заузет аутомобилима, што паркираним, што њима намењеном инфраструктуром. Требало би свако само да погледа улицу у којој живи и видеће који је однос јавног простора намењен моторном саобраћају а који осталим учесницима у саобраћају.

Улица је основни архитектонски простор града, и није намењена само за кретање моторних возила већ и за кретање осталих учесника у саобраћају (*пешака, бициклиста, старијих лица, особа са инвалидитетом итд.*) и од ње зависи живот насеља и људи који ту живе.

Мобилност је пре свега кретање људи а не моторних возила!

Унапређење саобраћајног и урбанистичког простора на територији града Бора је незамисливо без примене "Хуманог инжењеринга", концепта који захтева другачији приступ решавању проблема и другачије обликовање саобраћајног и урбанистичког простора уз примену иновативних, практичних и једноставних решења која би задовољила све учеснике у саобраћају.

Да би дошли до задовољавајућег решења потребно је сагледавање целокупне уличне мреже града Бора и предузимање низа саобраћајно-регулативних, грађевинских, урбанистичких и архитектонских мера чији би циљ био формирања јединственог и безбедног простора доступног за све кориснике.

Другим речима, уређењем града Бора треба се фокусирати на човека и стварим захтевима и потребама које имају његови грађани.

У ширењу ових порука пре свега, онда и у студијама изводљивости, могућим и оптималним решењима, снагама, слабостима, могућностим, претњама, као и у извођењу самих решења и презентовању широком аудиторијуму, на путу да Бор буде одржив и приступачан у великој мери могу да помогну информационе технологије. Намеће се ГИС као неопходан алат из те категорије. Географски информациони системи могу веома ефикасно да послуже као недвосмислено средство комуникације између свих актера у сфери саобраћајног и урбанистичког планирања, као и у

двосмерној комуникацији струке и „политике“, међусобно и са грађанима. Требало би далеко више пажње посветити таквим алатима, а кључно је да се не можемо ослонити само на алат, него и на мајстора који га користи.

Најважније чињенице и закључци произашли из анализа и истраживања које је урадило удружење Сигурне стазе би требало да буду смернице за идентификацију проблема као и за планирање других детаљнијих истраживања и будућих активности свих субјеката на територији града Бора, у циљу стратешког управљања урбаном мобилношћу.

Да град Бор буде саобраћајно и урбанистички уређен!

С поштовањем,

Игор Велић, мастер инж. саобраћаја

sigurnestaze.com, mobilitybor.com

