



План одрживе урбане мобилности Врања од 2025. до 2032. године



Врање, 2025. године

Садржај

<u>1</u>	<u>ШТА ЈЕ ТО ПЛАН ОДРЖИВЕ УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ – ПОУМ</u>	- 5 -
1.1	Основни принципи одрживог планирања	- 6 -
<u>2</u>	<u>ПРОЦЕС ИЗРАДЕ ПЛАНА ОДРЖИВЕ УРБАНЕ МОБИЛНОСТИ</u>	- 8 -
2.1	ПЕРИОД ВАЖЕЊА ПОУМ-А	- 12 -
<u>3</u>	<u>ЕВРОПСКА НЕДЕЉА МОБИЛНОСТИ КАО ОСНОВ ПАРТИЦИПАЦИЈЕ И ПРИКУПЉАЊА ПОДАТАКА</u>	- 13 -
<u>4</u>	<u>ОДРЖИВА МОБИЛНОСТ У ОСНОВНИМ ПЛАНСКИМ ДОКУМЕНТИМА</u>	- 16 -
4.1	ПОВЕЗАНОСТ ПОУМ-А СА ДРУГИМ ДОКУМЕНТИМА	- 16 -
4.2	ПРОСТОРНИ ПЛАН ГРАДА ВРАЊА	- 17 -
4.3	ГЕНЕРАЛНИ УРБАНИСТИЧКИ ПЛАН	- 18 -
4.4	СЕСАР ВРАЊА	- 19 -
4.5	ПЛАНОВИ ГЕНЕРАЛНЕ РЕГУЛАЦИЈЕ	- 19 -
<u>5</u>	<u>СОЦИО-ЕКОНОМСКИ ПРОФИЛ ВРАЊА</u>	- 26 -
5.1	СТАНОВНИШТВО	- 26 -
5.2	ПРИВРЕДА	- 28 -
<u>6</u>	<u>ПРЕГЛЕД ПОСТОЈЕЋИХ САОБРАЋАЈНИХ ПОДАТАКА</u>	- 30 -
6.1	АНКЕТА СТАНОВНИКА ВРАЊА	- 30 -
6.1.1	КАРАКТЕРИСТИКЕ КРЕТАЊА СТАНОВНИКА ВРАЊА	- 32 -
6.1.2	СТАВОВИ СТАНОВНИКА О НЕДОСТАЦИМА У САОБРАЋАЈНОМ СИСТЕМУ	- 35 -
6.2	СТЕПЕН МОТОРИЗАЦИЈЕ	- 40 -
6.3	ЈАВНИ ПРЕВОЗ	- 41 -
6.3.1	ТАКСИ ПРЕВОЗ	- 42 -
6.4	ПАРКИРАЊЕ	- 43 -
6.5	БРОЈАЊЕ САОБРАЋАЈА	- 44 -
6.6	БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА	- 46 -
6.7	КВАЛИТЕТ ВАЗДУХА	- 47 -
6.8	РЕКОНСТРУКЦИЈА МРЕЖЕ	- 48 -
<u>7</u>	<u>АНАЛИЗА СТАЊА</u>	- 50 -

<u>8</u>	<u>СЦЕНАРИЈИ РАЗВОЈА</u>	- 56 -
<u>9</u>	<u>ВИЗИЈА И ЦИЉЕВИ</u>	- 59 -
<u>10</u>	<u>МЕРЕ</u>	- 61 -
10.1	ВРЕДНОВАЊЕ МЕРА	- 67 -
<u>11</u>	<u>ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА, МОНИТОРИНГ И ЕВАЛУАЦИЈА</u>	- 72 -
11.1	МОНИТОРИНГ	- 73 -
11.2	ОСНОВ КВАЛИТЕТНЕ ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ	- 75 -

Уводна реч градоначелника

Поштовани суграђани,

Пред вама је План одрживе урбане мобилности града Врања за период 2025–2032. године. План одрживе урбане мобилности је стратешки документ који представља свеобухватан план развоја саобраћаја нашег града. Доношење овог Плана показује да је наш град опредељен да ради на достизању одрживог развоја у складу са Агендом 2030 и Циљевима одрживог развоја.

Врање, захваљујући наслеђеној уличној мрежи са уским профилима, густој ивичној изградњи, високој концентрацији административних садржаја у централној градској зони, повећаној урбанизацији, тежњи савременом начину живота, суочава се са саобраћајним гужвама, недостатком паркинг места и зелених површина и све лошијим квалитетом ваздуха, што све заједно утиче на економске, еколошке и здравствене аспекте друштва, као и на безбедност у саобраћају.

Желимо да се град развија по мери грађана, да саобраћај буде безбедан, ефикасан, одржив и приступачан свима, да се смање негативни утицаји саобраћаја на животну средину, да се пружи и осигура квалитетно урбано окружења за све грађане и да се допринесе побољшању атрактивности града кроз примере добре праксе одрживе урбане мобилности.

Наше активности су усмерене на унапређење услова за кретање у Врању, обезбеђивање приступачног, безбедног, ефикасног, одрживог и економичног саобраћаја, као и добру повезаност на подручју града.

Желимо да се пронађе равнотежа између мобилности у урбаним срединама и квалитета живота, са фокусом на јавно здравље, смањење загађења – емисија гасова стаклене баште и потрошњу енергије, смањењу буке, побољшању безбедности свих учесника у саобраћају. Потребан нам је приступ који на прво место ставља грађане.

Процес израде Плана укључио је и ширу локалну заједницу, грађане који су путем анкете дали своја виђења и предлоге за унапређење кретања у Врању. Прикупљени ставови грађана о кретању у Врању допринели су креирању кохерентног скупа мера које су дизајниране да остваре дугорочну визију и специфичне циљеве.

У низу стратешких докумената који су усвојени у Врању, израдом Плана одрживе урбане мобилности града Врања за период 2025–2032. године наставља се континуитет и ствара основ за унапређење квалитета живота грађана.

Град Врање је израдио План одрживе урбане мобилности у оквиру пројекта *Одрживе и инклузивне услуге на локалном нивоу*, који финансира Влада Шведске, а реализује са Сталном конференцијом градова и општина – Савеза градова и општина уз стратешку подршку Шведске асоцијације локалних власти и региона Србије (SALAR) на чијој подршци се посебно захваљујем.

С поштовањем,

др Слободан Миленковић, градоначелник



1 Шта је то План одрживе урбане мобилности – ПОУМ

План одрживе урбане мобилности представља стратешки план који се надовезује на постојећу праксу у планирању саобраћаја. То подразумева да план има функцију да омогући задовољење постојећих и будућих потреба становника градова за кретањем (мобилношћу) са акцентом на осигуравање бољег квалитета живота у градовима и њиховој околини.

Одрживи саобраћајни систем у градовима се ствара обезбеђивањем боље доступности послова и услуга свим становницима и посетиоцима, повећањем ефикасности и економичности у транспорту људи и робе, повећањем атрактивности и квалитета градске средине, побољшањем сигурности и безбедности, смањењем загађења, емисија гасова стаклене баште и потрошње енергије.

Политике и мере утврђене Планом одрживе урбане мобилности треба да садрже све облике и видове саобраћаја у целој градској агломерацији укључујући: јавни и приватни, путнички и робни, моторизовани и немоторизовани, кретање и паркирање. План одрживе урбане мобилности се надовезује на постојеће планове, праксу и законске оквире.

Градови у којима се планирање мобилности ослања на одрживи приступ одају утисак иновативних градова, градова који су окренути будућности. Основни разлог за такав утисак је проистиче из тога што су то планови за људе, а не планови за аутомобиле и саобраћај. У себи носе емоционалне поруке ка најважнијим социјалним групама и утичу на повећање квалитета јавног простора. Планирање урбане мобилности, које је орјентисано на људе, доводи до повећане мобилности грађана и омогућава бољи приступ урбаним подручјима и њиховим услугама. Утиче се на већи број људи и покушава да се боље одговори на потребе различитих корисничких група. Активности усмерене ка побољшању квалитета ваздуха, смањењу буке и ублажавању климатских промена воде ка позитивним утицајима на здравље људи.

План настаје као резултат процеса који укључује анализу почетног стања, обликовање визије, одређивање крајњих и мерљивих циљева, избор мера и активности кроз активну комуникацију са заинтересованим странама, те праћење и евалуацију процеса и успешности спровођења. Цео процес израде плана смештен је у методологију која је приказана на наредној слици.



Слика 1. Унапређена методологија развоја и имплементације планова одрживе урбане мобилности

1.1 Основни принципи одрживог планирања

У пракси је препознато да се главни проблеми јављају у вези са применом мера које су предвиђене плановима (у пракси познато и под називом имплементација). Да би се

повећала вероватноћа спровођења мера, предвиђена су три основна принципа: интеграција, партиципација и евалуација.

- Принцип интеграције се односи праксу и политику различитих сектора, нивое управе и институције. Често иза развоја саобраћајних планова стоје градске институције задужене за мобилност или саобраћај. Међутим релевантност Плана одрживе урбане мобилности није ограничена на саобраћај, тј. веома је важно укључивање и других градских или регионалних служби (катастар, одељење за заштиту животне средине, економски развој, друштвену једнакост, здравство итд.) у процес планирања. Велики изазов представља кооперација са другим службама и стручњацима, али то је такође и значајан извор иновација и побољшања;
- Партиципативни приступ се односи на укључивање свих заинтересованих страна (грађана и других актера) од почетка до краја процеса планирања. Укључивање заинтересованих страна и јавности се темељно планира, а односи се на дефинисање разлога за њихово укључивање и очекивани утицај који треба да имају у процесу планирања (нпр. дефинисање проблема или предлагање потенцијалних мера). Координација рада са заинтересованим странама подразумева дефинисање начина и времена њиховог укључивања. На овај начин, одлуке о примени појединих мера у значајној мери добијају „јавну легитимност“. Суштина је у томе да ако се на изради плана ради са људима, јасно је да ће донесене одлуке ти исти људи и прихватити;
- Принцип евалуације се односи на потребу да се сви циљеви и резултати квантификују тј. бројчано дефинишу. Конкретне циљеве је потребно повезати са конкретним бројним вредностима релевантних параметара (нпр. желимо повећање коришћења бицикла што дефинишемо повећањем броја кретања бициклом за 2%). Дефинисање циљева на овај начин условљава потребу за подацима о кретањима, што у нашим условима може представљати проблем. С друге стране, на тај начин се омогућава егзактно оцењивање мере испуњења циља.

Поред основних принципа постоје и додатне карактеристике планова одрживе урбане мобилности које се односе на: обавезну одрживост, постојање јасне визије будућности, оцену мера на основу односа трошкова и користи.

- Обавеза одрживости односи се на равнотежу економског развоја, друштвене правичности и квалитета животне средине. Важно је развити заједничко схватање међу кључним актерима о значају сва три елемента одрживости и њиховог баланса у предложеним решењима;
- Термин визије се односи на дугорочну пројекцију развоја саобраћаја и мобилности за целокупно подручје плана која обухвата све облике и начине транспорта. Визија пружа квалитативан опис жељене будућности и усмерава дефинисање примерених мера планирања;
- Оцена трошкова и користи треба да обухвати шире друштвене ефекте предложених мера. Одабир мера врши се не само спрам ефикасности него и исплативости. Кључно је постићи највећи учинак уз најмању потрошњу ресурса, посебно у условима ограниченог буџета.



2 Процес израде плана одрживе урбане мобилности

Израда Плана одрживе урбане мобилности за град Врање је трајала 12 месеци. Израда овог стратешког документа се одвија у оквиру пројекта *Одрживе и инклузивне услуге на локалном нивоу* под покровитељством Владе Шведске, а спроводи Стална конференција градова и општина (СКГО) са Шведском асоцијацијом локалних власти и региона. На конкурс који је спровео СКГО одабрана су три града, односно један град и две општине, а то су Град Врање и општине Свилајнац и Бајина Башта.

Хронолошки процес израде ПОУМ-а текао је на следећи начин:

- Меморандум о сарадњи између Сталне конференције градова и општина – Савез градова и општина Србије (СКГО) и Града Врања за израду Плана одрживе урбане мобилности града Врања, под бројем 01-40-238/2024, потписан је 01. априла 2024. године;
- Одлуку о приступању изради Плана одрживе урбане мобилности града Врања, број 06-103/8/2024-04 од 24. априла 2024. године донела је Скупштина града Врања и објављена је у Службеном гласнику града Врања, број 10/2024;
- Радни тим на нивоу града је формиран од представника различитих струка, како би на Плану радио мултидисциплинарни тим, на основу Решења о образовању радне групе за израду Плана одрживе урбане мобилности града Врања, број 06-103/8/2024-04 од 24. априла 2024. године („Службени гласник града Врања“, број 10/2024), у саставу:

Председник:

Зорица Јовић, председница Скупштине града Врања.

Чланови:

1. Маја Недељковић, дипл. инж. арх., ЈП Урбанизам и изградња града Врања;
 2. Јелена Марковић, дипл. инж. арх., главни урбаниста;
 3. Данијела Бандовић, дипл. инж. арх, Служба за енергетски менаџмент и енергетску ефикасност;
 4. Дијана Ђелић, дипл. инж. арх, Одељење за урбанизам, имовинско-правне послове и комунално-стамбене делатности и заштиту животне средине;
 5. Дијана Потурица, мастер инжењер заштите животне средине, Одељење за урбанизам, имовинско-правне послове и комунално-стамбене делатности и заштиту животне средине;
 6. Дејан Станојевић, дипл. инж. саоб., ЈП Урбанизам и изградња града Врања;
 7. Никола Димитријевић, дипл. инж. саоб., Техничка школа Врање;
 8. Биљана Стојановић, дипл. инж. арх., ЈП Урбанизам и изградња града Врања;
 9. Милош Тасић, дипл. прост. план., ЈП Урбанизам и изградња града Врање;
- Градоначелник града Врања донео је решење о именовању координатора на Плану одрживе урбане мобилности града Врања, број 02-160/2024-17 од 27. маја 2024. године;
 - Иницијални састанак Пакета подршке за припрему Плана одрживе урбане мобилности града Врања, одржан је 8. априла 2024. године, у Малој сали Градске управе (опис пакета подршке ПОУМ-а, досадашња искуства ПОУМ-а у Србији, презентација града Врања у области одрживе урбане мобилности, договор око начина рада у наредном периоду, обилазак саобраћајница у ужем центру града Врања);
 - Присуство састанку Партнерства за здраву активну мобилност у оквиру Паневропског програма транспорта здравља и животне средине (*THE PEP*), 23–25.04.2024. године, Београд;
 - Присуство онлајн састанцима са експертима и координаторима;
 - Заједничка радионица за три радна тима за израду ПОУМ-а, одржана је 30–31. маја 2024. године, у Врању (Појам одрживе урбане мобилности и методологија за израду ПОУМ-а, значај укључивања заинтересованих страна, план укључивања заинтересованих страна, *walkshop* – анализа јавних простора кроз шетњу градом, анализа стања и визија ПОУМ-а, ГРИД анализа и нацрт визије);



- Присуство информативном вебинару о Европској недељи мобилности 2024. са темом „Заједнички јавни простори“, 14. јун 2024. године;



Састанак радног тима за израду ПОУМ града Врања са заинтересованим странама, одржан је 19. јуна 2024. године, у Врању (представљање корака у изради Плана одрживе урбане мобилности, значај укључивања заинтересованих страна, анализа стања, визија, ГРИД);

Састанак радне групе, одржан је 10. јула 2024. године у Врању (пријава и одржавање Европске недеље мобилности Врања);

- Састанак радне групе, одржан је 09. августа 2024. године у Врању (одржавање Европске недеље мобилности Врања, анкета ПОУМ-а, регистрација за ЕНМ);
- Град Врање је промовисао одрживу урбану мобилност укључивањем у обележавању манифестације „Европска недеља мобилности“. Тим поводом је образована радна група за реализацију активности током Европске недеље мобилности 2024 године, број 002477554/1 2024, од 26. августа 2024. године, у саставу:
- Председница радне групе:

1. Зорица Јовић, председница Скупштине града Врања,

Координатор:

2. Маја Недељковић, руководилац Одсека за урбанистичко планирање ЈП „Урбанизам и изградња града Врања“,

Чланови радне групе:

3. Владица Митић, послови органа града Врања,
4. Мирјана Савов, шеф Одсека за образовање,
5. Милан Здравковић, представник Туристичке организације града Врања,
6. Владица Ранђеловић, руководилац Службе за односе са јавношћу,
7. Никола Димитријевић, дипл. инж. саоб., Техничка школа Врање,
8. Лидија Петковић, директор Предшколске установе “Наше дете“,
9. Љиљана Ђорђевић, менаџер Академије техничко-васпитачких струковних студија – Одсек Врање,
10. Небојша Ристић, представник Саобраћајне полиције;

- Састанак радне групе за реализацију активности током Европске недеље мобилности 2024. године, одржан је 30. августа 2024. године, у Врању (предлог и утврђивање програма Европске недеље мобилности 2024. године „Заједнички јавни простори“);

- Састанак радне групе за реализацију активности током Европске недеље мобилности 2024. године, одржан је 04. септембар 2024. године, у Врању (усвајање програма Европске недеље мобилности 2024. године „Заједнички јавни простори“);
- Обележавање Европске недеље мобилности у граду, трајало је од 16. до 22. септембра 2024. године. Грађани су путем медија, сајта града, а и непосредно на јавним просторима града током Европске недеље мобилности упознати са изразом ПОУМ-а;
- Анкетирање грађана о кретању и саобраћају у Врању вршено је у периоду од 15. августа 2024. год. до 30. септембра 2024. године. Заинтересовани грађани су се могли укључити у израду ПОУМ-а путем анкете која је била представљена у штампаном облику током Европске недеље мобилности или онлајн, попуњавањем упитника на сајту града Врања;
- Путем анкете испитани су ставови грађана и добијене су информације о:
 - начину кретања према сврси кретања,
 - расподели кретања према начину превоза,
 - социо-економским особинама домаћинстава и њиховој повезаности са кретањима,
 - ставовима грађана о појединим видовима превоза;
- Током Европске недеље мобилности вршено је мерење буке на два мерна места приликом затварања саобраћајница;
- Град Врање промовише одрживу урбану мобилност и кроз активности Савета за безбедност саобраћаја, удружења бициклиста грађана, спортски клубови и сл.;



Састанак радног тима и дефинисање ГРИД анализе, 11. септембар 2024. године, Врање;

Аплицирање за награду Европска недеља мобилности за 2024, октобар 2024. године;

Акционим плановима су дефинисане мере, којима желимо постићи циљеве и на основу којих произилази развој пројеката, као и извори средстава за финансирање;

- Радионица са радном групом и заинтересованим странама, одржана је 31. октобра 2024. године, у Врању (визија, циљеви и мере);



- Радионица са радном групом и заинтересованим странама, одржана је 17. децембра 2024. године у Врању (мере, активности, индикатори);



- Током процеса израде документа, стручну подршку је пружио дипл.инг.саобраћаја Владимир Ђорић;

2.1 Период важења ПОУМ-а

План одрживе урбане мобилности града Врања обухвата период од 7 година (од 2025. до 2032). Ревизија Плана је предвиђена на половини овог периода, дакле након 3 године (2029. године). Након тог периода потребно је урадити процену примене планираних мера и кориговати план активности за наредни трогодишњи период. У последњој години истека ПОУМ-а треба започети израду наредне генерације Плана у ком ће се анализирати искуства из претходног периода у смислу прикупљања података, промене капацитета радне групе, да се бави питањима урбане мобилности и реализације предвиђених мера и активности. Крајњи циљ је унапређење поступка планирања и стања мобилности у Врању у контексту кретања одрживим начинима.

Просторна обухватност Плана је територија града Врања, али је у овом тренутку већи фокус на централној градској зони, као простору који у највећој мери користи већина становника и посетилаца, али и туриста. У наредним фазама Плана (било у ревизији или у наредној генерацији) већи фокус треба ставити на приградска подручја као и повезаност са другим урбаним центрима.



3 Европска недеља мобилности као основ партиципације и прикупљања података

Европска недеља мобилности је манифестација чији је оснивач и покровитељ Европска комисија. Има за циљ промоцију активних видова кретања ради смањења негативних утицаја саобраћаја на животну средину у градовима. Град Врање учествује у кампањи први пут 2009. године, а у континуитету од 2021. године.

Програм обележавања Европске недеље мобилности (ЕНМ) у Врању 2024. године по свом обиму и активностима био је богатији од свих претходних. У току ЕНМ-а спроведен је велики број активности усмерен на промене ставова и понашања учесника у саобраћају, едукација и промоција, али и истраживања карактеристика кретања ставова становника и посетиоца.

Основна тема ЕНМ-а 2024. године је била „Заједнички јавни простори“, а под слоганом „Крећимо се квалитетније“ спроведен је читав низ активности:

- Затварања градских улица у одређеним периодима дана (Улица Партизанска од Шумског газдинства до Улице Кнеза Милоша, улица Краља Стефана Првовенчаног (од Улице Димитрија Јовчића до улице Ивана Милутиновића)),

- Обележавање „Дана без аутомобила“ са акцентом на кретање на посао пешице, бициклом или јавним превозом,
- Цртање на асфалту код Поште,
- Анкетирање грађана и презентација ПОУМ-а града Врања,
- Организована возња бицикала, тротинета и ролера и подела кацига, прслука и светала за бицикле на спортском терену код Гимназије,
- Едукација пешака и бициклиста,
- Промоција здравих стилова живота,
- Јавни час спорта ради промоције здравог начина живота,
- Јавни час плеса и вече фолклора (за пензионере и остале),
- Музички програм за децу – караоке,
- Пешачење од Трга Републике до Казанђола,
- “Најслађа трка у граду“ на шеталишту,
- Возња бицикала на релацији Врање – Врањска Бања – Врање.

Учешће у организацији и спровођењу активности у оквиру ЕНМ-а узеле су многе институције и удружења, што говори о великој заинтересованости становника Врања за теме у вези са побољшањем квалитета живота и мобилности. Између осталих активни су били: Представници градског руководства Града Врања, ЈП „Урбанизам и изградња града Врања“, Техничка школа, Дом здравља, Медицинска школа „Др Изабел Емсли Хатон“, Академија техничко-васпитачких струковних студија – Одсек Врање, Канцеларија за младе, ПУ „Наше дете“, Школа анимираног филма, Одсек за образовања, културу, спорт, омладину и информисање, *Illusion Dance* студио, Планинарски клуб Врање, Удружење пензионера Врање, Савет за безбедност саобраћаја Града Врања и други.

Затварање градских улица у одређеним периодима дана и цртање на асфалту код Поште



Анкетирање грађана и презентација ПОУМ-а града Врања



Едукација пешака и бициклиста

Организована возња бицикала, тротинета и ролера и подела кацига, прслука и светала за бицикле на спортском терену код Гимназије



Промоција здравих стилова живота

Вече фолклора



Јавни час плеса



4 Одржива мобилност у основним планским докуменатима

У планским документима се у извесној мери препознаје принцип одрживости у области урбаног планирања. У наставку ће бити наведене основне ставке из Генералног урбанистичког плана (ГУП), из пет Плана генералне регулације (ПГР) и других планова који на неки начин третирају питања у вези са одрживом урбаном мобилношћу.

4.1 Повезаност ПОУМ-а са другим документима

С обзиром на то да ПОУМ не представља нову врсту планског документа већ само надоградњу на постојеће планерске праксе чији је циљ да се обезбеди ефикаснија примена предложених мера, важна је хоризонтална и вертикална усаглашеност и координација са другим стратешким и планским документима. На стратешком нивоу ПОУМ је превасходно усаглашен са: Просторним планом, Генералним урбанистичким планом, Планом развоја Врања и *SECAP*-ом Врања, а с друге стране, на оперативном нивоу са: Плановима генералне регулације (5 зона) и Средњорочним плановима града Врања.

ПОУМ је усаглашен са Просторним планом града Врања у смислу приоритета који се односе на унапређење стања саобраћајница, потребе за изградњом бициклистичких стаза и унапређењем пешачких стаза. У истом контексту се усаглашеност са Генералним урбанистичким планом односи на исте приоритете са додатним елементима из области регулисања паркирања, смањења аутомобилског саобраћаја, уређења уличних профила и приоритетизације јавног превоза. У *SECAP*-у се потенцира проширење пешачке зоне и дефинисање бициклистичке мреже.

Планови генералне регулације дефинишу прецизније проблеме и решења у областима паркирања, траса основне бициклическе мреже, паркирања и стајалишта јавног превоза.

А Средњорочни план града Врања дефинише улагања која се планирају у трогодишњем периоду (износ од 180 мил. РСД годишње за 10 километара саобраћајница) са расподелом намена потрошње и извора (5 мил. РСД за експропријацију и 25 мил. РСД за израду планских докумената и 150 мил. РСД за изградњу и реконструкцију, при чему је 130 мил. РСД из буџета, а 50 мил. РСД из осталих извора).



Слика 2. Шематски приказ повезаности ПОУМ-а и других докумената

4.2 Просторни план града Врања

У приоритетима планских решења налазе се нека која посебно скрећу пажњу на предмет плана одрживе урбане мобилности, како у контексту постојећих проблема на саобраћајној мрежи тако и у односу на визије које се појављују у разним документима у вези са мобилношћу.

Као један од приоритета, наведена је реконструкција општинских путева, са акцентом на изградњу савременог коловозног застора, указујући на евидентни проблем квалитета коловоза и одржавања. Реконструкција општинских путева је планирана према приоритетима који се утврђују средњорочним програмима развоја мреже општинских путева.

У контексту реализације визије најважнији је аспект развоја алтернативних видова саобраћаја, који упућује на два приоритета: (1) дефинисање и изградња мреже бициклических стаза, при чему се предност даје стази која води до Власинског и

Александровачког језера; (2) уређење постојећих пешачких стаза, обележавање као и реализација осталих стаза на основу средњорочног програма развоја туризма на територији Града.

4.3 Генерални урбанистички план Врања

Генерални план је стратешки план који се бави планирањем свих урбаних инфраструктурних система и намене земљишта у граду.

У вези са становањем дефинисано је неколико основних принципа:

- Урбана обнова из које произилази очување традиционалних вредности, али и развоја социјалних и културних аспеката становања;
- Обликовање стамбених целина, тако да се формирају хармоничне целине, потези и амбијенти;
- У старом градском језгру, потребно је очувати идентитет и специфичности које град поседује;
- Размештање активности у оквиру површина за становање са циљем остваривања мешовитих намена;
- Омогућавање кретање, сналажење и боравак у простору особама са инвалидитетом.

У вези са централним функцијама основни принципи се односе на:

- Усклађени развој централне зоне и саобраћаја и инфраструктуре;
- Повећање привлачности централне зоне у складу са јавним интересима;
- Доступност и приступачност јавних служби, здравства, образовања, социјалне заштите и културе свим грађанима.

Учинити приступачним рекреативне просторе на пешачким дистанцама.

Саобраћајну инфраструктуру у оквиру Плана карактерише наслеђена улична мрежа са уским профилима, лошим застором и густом ивичном изградњом, висока концентрација административних садржаја у централној градској зони, што за собом повлачи:

- велика саобраћајна оптерећења која нису праћена одговарајућим профилем улице;
- недовољан број уређених затворених паркиралишта;
- велики број нерегуларних паркирања дуж уличних фронтова (на коловозу, тротоарима и зеленим површинама).

Територијом града Врања пролази постојећа једноколосечна железничка пруга Београд – Ниш – Врање – граница са Македонијом, која не превози значајне количине путника и не користи се у великој мери ни за локална ни за даљинска кретања.

У домену саобраћаја потребно је водити се принципима:

- Повезивати градске целине са центром брзим градским саобраћајницама, а између градских целина прстенастим саобраћајницама;

- Регулисати паркирање савременим мерама (изградња гаража, наплата паркирања, уклањање паркинг места са коловоза и улица у најужем центру града);
- Смањити интензитет моторног саобраћаја у центру града;
- Рехабилитовати и дефинисати пешачки и бициклически саобраћај;
- Јавни градски превоз потпуно афирмисати као главни начин превоза за кретање градом;
- Трасе државних путева изместити из централне зоне града;
- Реконструисати постојеће саобраћајне профиле.

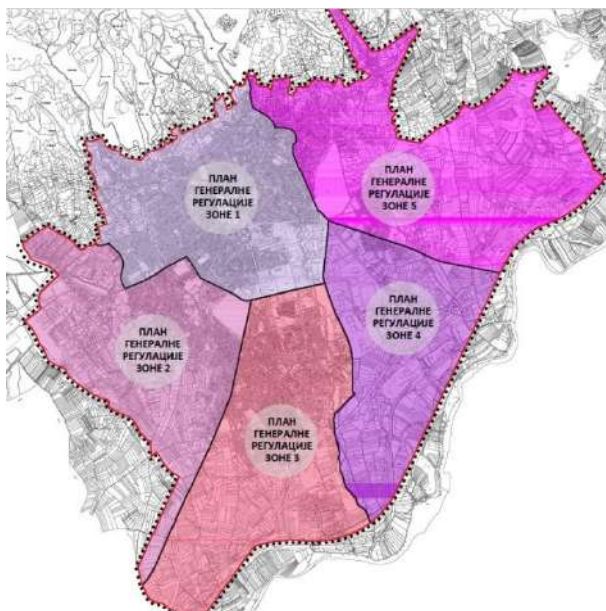
4.4 SECAP Врања

SECAP Врања представља документ заједничке акције која је усмерена на решавање климатских промена, јачање отпорности и обезбеђивање правичног приступа одрживим изворима енергије. Слично одрживом планирању, приступ изради предлога SECAP-а се заснива на учешће и сарадњу, са циљем да се успостави основа за отпорну, одрживу и економски успешну будућност како за Врање, тако и за његове становнике. Визија SECAP-а потенцира зелену перспективу Врања, одржив развој и помиње побољшање у домену урбане мобилности и здраве животне средине. Међу мерама које се тичу ублажавања климатских промена током целог трајања плана (до 2030), а посебно се односе на одрживу урбану мобилност, издваја се мера проширења пешачке зоне, изградње и повезивања бициклических стаза.

Наведена мера треба да допринесе здравственим погодностима и утиче на приступачност ходања и вожње бицикла, што би требало да утиче и на већи удео градског превоза путника, помажући и у смањењу емисије CO₂. Град Врање планира следеће пешачке зоне и бициклическе стазе: Пешачка зона у центру Врања у дужини од 0,63 км и у центру Врањске Бање у дужини од 0,17 км. Бициклическе руте се планирају у деловима града са адекватним регулационим ширинама саобраћајница. Дужина планираних бициклических стаза на територији града Врања је 21,3 км, а на територији Врањске Бање 6,4 км. Паралелно је планирана и кампања подизања свести како би се јавност информисала о предностима ходања и вожње бицикла. Очекиване уштеде су 0,5% укупне потрошње горива у границама ЈЛС. Крај реализације је планиран за 2030. годину уз укупне трошкове од 1,1 мил. ЕУР. Планирана је уштеда у енергији од 410,6 MWч/год. и редукција емисије од 107,2 тCO₂/год.

4.5 Планови генералне регулације

Подручје насељеног места Врање је подељено на пет делова, за који су израђени планови генералне регулације (слика 3).



Слика 3. Промена броја становника у Врању

У Плану генералне регулације зоне 1, која обухвата најуже градско језгро, планирана саобраћајна мрежа треба да омогући теретни и интензивнији моторни саобраћај око ужег и ширег градског подручја. На тај начин је планирана заштита најужег градског језгра, у којој је пешачка зона у делу улица Краља Стефана Првовенчаног, Кнеза Милоша, Пионирске и саобраћајнице приступно-снабдевачког карактера: Иве Лоле Рибара, Карађорђева, Кнеза Милоша.

На најпрометнијим раскрсницама даје се могућност да се саобраћај регулише кружним токовима. Кружне раскрснице дате су генерално на следећим локацијама:

- КТ1 – Булевар Николе Тесле – Булевар Патријарха Павла,
- КТ2 – Булевар Николе Тесле – Милунке Савић,
- КТ3 – Булевар Николе Тесле – Боре Станковића,
- КТ4 – Карађорђева – Немањина,
- КТ5 – Васе Смајевића – Владимира Вујовића,
- КТ6 – Београдска – Партизанска (реализована),
- КТ7 – Краља Стефана Првовенчаног – Београдска,
- КТ8 – Краља Стефана Првовенчаног – Милунке Савић.

Могуће их је предвидети и на другим раскрсницама уз прецизнију разраду кроз израду техничке документације.

Планирана мрежа Плана генералне регулације зоне 3 треба да омогући теретни и интензивнији моторни саобраћај по ободу ширег градског језгра и да омогући везу са државним путевима. Новопланираним улицама Марије Кири, Барелићка, Седм секретара СКОЈ-а, обилазница и део Солунских ратника према Нерадовачком путу, треба да буду допуњене саобраћајне везе на постојећој мрежи и тако повећан капацитет мреже

и омогућен приступ свим садржајима у зони. Шире регулационе мере саобраћајница омогућавају формирање једностранних или обостраних дрвореда, али тако да не ометају прегледност јавног пута и не угрожавају безбедност саобраћаја.

Развој саобраћаја у оквиру Плана генералне регулације зоне 4 је у функционалној зависности од укупног развоја града Врања. Циљеви које треба остварити на саобраћајном систему зоне су следећи:

- Задовољење свих транспортних захтева у оквиру зоне,
- Ефикасно повезивање основне уличне мреже са мрежом државних путева: I А реда А1 и другог А реда број 258,
- Обнављање и реконструкција постојеће саобраћајне мреже,
- Организација постојеће и планиране уличне мреже са циљем измештања теретног и транзитног саобраћаја из централне градске зоне.

Задржавају се све постојеће локације станица за снабдевање горивом.

Циљ саобраћајног система у Плану генералне регулације зоне 5 је ефикасно повезивање основне уличне мреже са мрежом државних путева првог реда (државни пут I А реда А1) и другог реда (државни пут II А реда бр. 227, државни пут II А реда бр. 258). Новопланираним саобраћајницама улицама Светозара Милетића, новопројектованим везама градских саобраћајница првог и другог реда, биће допуњене саобраћајне везе на постојећој мрежи, чиме ће бити повећан капацитет мреже и омогућиће се приступ свим садржајима у зони.

Бициклистичка мрежа

Плановима генералне регулације су предложени коридори на којима треба планирати изградњу бициклистичких стаза, чиме ће се формирати примарна мрежа бициклистичке инфраструктуре. У табели су дате конкретне улице.

Табела 1. Планирани коридори бициклистичке мреже по зонама

ПГР	Опис
Зона 1	коридори примарне бициклистичке мреже: Булевар Патријарха Павла, Булевар Николе Тесле, Милунке Савић, Јована Јанковића Лунге, Др Димитрија Јовчића, Краља Стефана Првовенчаног и Боре Станковића
Зона 2	коридори примарне бициклистичке мреже: улице Пролетерских бригада, Колубарска, Мишарска, Косовска, Радних бригада, Алексеја Дуракова, Симе Погачаревића, Виктора Бубња, Марка Миљанова
Зона 3	коридори Радничке улице, Булевара Патријарха Павла, Трга Немањића, Пролетерских бригада, Француске и Партизанског пута
Зона 4	Где год је то могуће, градити бициклистичке стазе или резервисати део коловоза искључиво за кретање бициклиста
Зона 5	коридори примарне бициклистичке мреже: улице Краљевића Марка, Петра Лековића, Грудобранска, Хиландарска, Маричка, Новопланирана 25, Димче Стаменова, Државни пут II А реда број 258

На осталим деловима уличне мреже, где постоје просторна ограничења, планирана је имплементација мање комфорних елемената бициклическе инфраструктуре, попут бициклических трака или мешовитих бициклических трака.



Слика 4. Планирана основна бициклическа мрежа у Врању

Подужно вођење бицикlista је могуће унутар регулације јавне саобраћајне површине. Минимална ширина бициклическе стазе износи 2,2 м (изузетно 1,8 м) за двосмерни саобраћај, односно 1,1 м (изузетно 0,9 м) за једносмерни саобраћај и планира се у зависности од расположивих просторних могућности. Приликом пројектовања бициклическе стазе на тротоару потребно је да за пешаке остане простор ширине најмање 1,50 м.

Типови локација на којима је потребно обезбедити простор за паркирање бицикла су: пословни објекти, комерцијални објекти, спортско-рекреативни центри, школе и пешачке и индустријске зоне.

Пешачка мрежа

Ради побољшавања и стварања бољих услова за кретање пешака на територијама ПГР-ова предвиђена је примена одређених мера:

Табела 2. Планирана пешачка инфраструктура по зонама

ПГР	Опис
Зона 1	чиста пешачка зона, где је дозвољен само пешачки саобраћај уз контролисано кретање возила за доставу робе као и ватрогасних и амбулантних возила
Зона 2	• ослобађање тротоара од паркираних аутомобила и других објеката (киосака, трговачких тезги и др.) • обезбеђење континуалних тротоара одговарајућих ширина (најмања ширина 1,5 м)

	• постављање заштитних ограда на тротоарима у зонама интензивног прелажења преко Косовске улице, ОШ „Вуле Антић“ и др.)
Зона 3	потребно ослобађање јавног простора од паркираних аутомобила и уличних садржаја (киосака, летњих башти, уличних тезги и др.). Планирано је прилагођавање јавних површина тако да буду привлачне, безбедне и погодне за особе са инвалидитетом
Зона 4	• изградња семафоризованих пешачких прелаза у зонама пословања, као и становања са интензивним пешачким токовима на сваких 150–200 м или упозоравајућу светлосну сигнализацију • постављање заштитних ограда на тротоарима у зонама интензивног прелажења преко улице (зоне школа: ОШ „Радoje Домановић“, ОШ „Светозар Марковић“, Средња техничка школа, Виша школа струковних студија и др., вртићи: „Чаролија“, „Бошко Буха“, амбуланте, аутобуска станица итд.) • изградња денivelисаних пешачких прелаза преко најфреквентнијих саобраћајница. • ослобађање тротоара од паркираних аутомобила и других објеката (киосака, трговачких тезги и др.) • обезбеђивање континуалних тротоара одговарајућих ширина (најмања ширина 1,5 м). • постављање заштитних ограда на тротоарима у зонама интензивног прелажења преко улица Париских комуна, Радничке и др.) За особе са инвалидитетом обезбедити погодности за силажење или пењање на тротоар, као и лак приступ објектима изградњом рампи.
Зона 5	• раздвајање различитих видова саобраћаја уз измештање теретног и транзитног саобраћаја из зона са најинтензивнијим пешачким саобраћајем • обезбеђивање континуалних тротоара одговарајућих ширина (најмања ширина 1,5 м) • ослобађање простора тротоара од паркираних аутомобила и других објеката (киосака, трговачких тезги и др.) • изградња семафоризованих пешачких прелаза у зонама пословања, као и становања са интензивним пешачким токовима на сваких 150–200 м или упозоравајућу светлосну сигнализацију • постављање заштитних ограда на тротоарима у зонама интензивног прелажења преко улице (школе, вртићи итд.) • изградња денivelисаних пешачких прелаза преко најфреквентнијих саобраћајница. За особе са инвалидитетом обезбедити погодности за силажење или пењање на тротоар, као и лак приступ објектима изградњом рампи.

Паркирање

Регулисање паркирања треба да прати концепт уличне мреже (просторно и временски) тако да се редукују саобраћајна оптерећења ка центру и зауставља саобраћај по ободима. Систематско и потпуно регулисање паркирања у свим деловима града подразумева изградњу:

- вануличних паркиралишта, паркинга и гаража у складу са важећим нормативима;
- надземне гараже не планирати у близини дечијих установа, школа и сл.;
- отворена паркиралишта и паркинге у стамбеним и пословним зонама планирати савременим принципима озелењавања;
- афирмисати вертикално озелењавање фасада као и кровно озелењавање.

Табела 3. Карактеристике проблема и планирана решења паркирања по зонама

ПГР	Опис	Напомена
Зона 1	задржавају се постојеће локације паркинг гаража и паркиралишта: код хотела Врање, Трга Немањића, код	Планирају се нове локације паркинг гаража и паркиралишта, као и доградња постојећих. Могућа је доградња два нивоа на гаражи код хотела Врање и Трга Немањића. Планира се изградња паркиралишта

	Дома културе у улицама Хероји са Кошара и Иве Лоле Рибара, код Бујковске пијаце уз улице Македонска и Цара Душана, уз улице Дунавска и Др Димитрија Јовчића	на локацији код Трга Немањића. Могуће је боље искоришћење паркинга код спортско-рекреативног центра по принципу режимско-временски двонаменско због тренутно слабе искоришћености. Препоручује се изградња подземне паркинг гараже на месту садашњег паркинга код Дома културе у Улици Хероји са Кошара
Зона 2	1. проблем није велик с обзиром на то да је у већем делу зоне индивидуално становање 2. проблем на потезима уз Шапраначко и Бунушевачко гробље 3. код колективног становања и објеката за образовање и трговину повећани захтеви за паркирање па је недовољан број паркинг места	1. становници у оквиру парцела имају простора за паркирање (поштовањем саобраћајних прописа ослобађа се коловоз и тротоари) 2. повећање броја ПМ уз ове намене на деловима коловоза, обележавањем до тротоара 3. планирано је: (1) обележавање ПМ на деловима коловоза (до тротоара) у улицама Пролетерских бригада, Виктора Бубња и др., (2) изградња нових паркинг места (новопланирани стамбено-пословни блокови)
Зона 3	4. проблем није велик с обзиром на то да је у већем делу зоне индивидуално становање 5. код колективног становања и објеката за образовање и трговину повећани захтеви за паркирање па је недовољан број паркинг места	1. становници у оквиру парцела имају простора за паркирање (поштовањем саобраћајних прописа ослобађа се коловоз и тротоари) 2. планирано је: (1) обележавање ПМ на деловима коловоза (до тротоара) у Улици пролетерских бригада, Партизански пут и др., (2) проширење постојећег капацитета паркиралишта код Аутобуске станице, (3) изградња нових паркинг места (стамбено-пословни блок уз Улицу партизански пут)
Зона 4	проблем није велик с обзиром на то да је у већем делу зоне индивидуално становање	становници у оквиру парцела имају простора за паркирање (поштовањем саобраћајних прописа ослобађа се коловоз и тротоари)
Зона 5	1. проблем није велик с обзиром на то да је у већем делу зоне индивидуално становање 2. проблем на потезима уз касарну Први пешадијски пук Кнеза Милоша Великог, уз Суводолско и Балиновачко гробље 3. код колективног становања и објеката за образовање и трговину повећани захтеви за паркирање па је недовољан број паркинг места	1. становници у оквиру парцела имају простора за паркирање (поштовањем саобраћајних прописа ослобађа се коловоз и тротоари) 2. предвиђено је повећање површина за стационарни саобраћај и за ове намене организовање паркирања возила на деловима коловоза, обележавањем до тротоара. 3. планирано је: (1) обележавање ПМ на деловима коловоза, обележавањем до тротоара (Улица Петра Лековића и новопланирана градска саобраћајница I реда уз касарну „Први пешадијски пук“ Кнеза Милоша Великог и др., (2) изградња нових паркинг места (новопланирани стамбено-пословни блокови)

Јави превоз

На следећој слици је приказан план развоја система јавног превоза и покривеност која се на тај начин остварује.



5 Социо-економски профил Врача

Град Врача представља административни, привредни, образовни, здравствени, трговински и културни центар истоимене општине и целог Пчињског округа. Савремени урбани изглед града резултат је вишевековне градитељско-архитектонске традиције на овом простору, као и различитих утицаја, како културних тако и генетских.

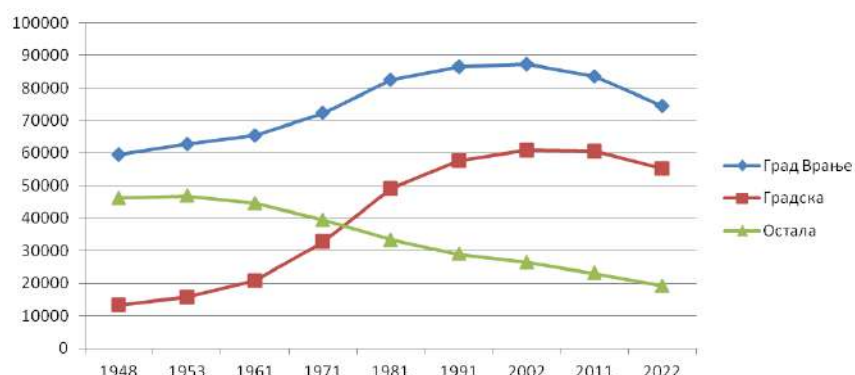
Центар града је зона у којој се налазе административни, пословни, културни, верски објекти са упливима становања. Од центра града ка периферији становање се све више испољава кроз породичне стамбене објекте. Индустријска и пословно производна зона лоциране су претежно у источном делу града. Зона рекреације се састоји од површина и објеката за пасивну и активну рекреацију. Амбијент града употпуњен је уређеним зеленилом у оквиру дворишта у зонама индивидуалног становања или уређеним слободним зеленим површина у оквиру зона колективног становања. Споменици у граду сведоче о вишевековном постојању града, његовој архитектури и градитељству. (ГУП-извор информација)

5.1 Становништво

У централној зони града се налазе стамбене вишеспратнице (до једанаест спратова), али и породични стамбени објекти спратности до два спрата. У широј централној зони заступљено је породично становање спратности до два спрата. По ободу града и на његовим удаљенијим деловима, налазе се плански изграђена стамбена насеља, која

имају јасно дефинисану уличну матрицу прилагођену морфологији терена и регулисану изградњу. Стихијски и бесправно изграђени делови града имају нејасно дефинисану уличну мрежу и лошу комуналну опремљеност.

Кретање становништва на подручју Града Врања у периоду 1948–2022. године карактерише перманентни демографски раст, а након 2022. године је забележен пад броја становника. Промене броја становника на подручју Града имале су значајан утицај на кретање становништва у региону. Град Врање према последњем попису из 2022. године има 74.381 становника, што је смањење за више од 9.000 становника између два пописа (период од 11 година).



Слика 6. Промена броја становника у Врању

Просечна густина насељености је 97 становника на 1 км².

Присутан је тренд увећања градског становништва. Од укупног броја становника, 66% живи у Врању, 11,5% у Врањској Бањи, а 22,5% у сеоским срединама. За разлику од града Врања, знатан део сеоских насеља бележи смањење, као резултат емиграције у индустријско подручје, нарочито код насеља испод 1.000 становника. Овај тренд се удвостручио у последњем пописном периоду. Према попису из 2022. године евидентирано је неколико насеља са мање од десет становника.

У старосној структури становништва Града Врања преовлађује средовечно становништво (од 40 до 59 година) затим старије генерације (од 60 до 79 година). Тренд је препознатљив и у периоду од 1981. до 2022. године, мањег броја младих (од 20 до 39 година), и повећања старих (од 60 до 79 година).

Табела 5. Старосна структура становништва Врања

Старосне групе у Врању	2011 (%)	2022 (%)
0 – 19	22,11	19,91
20 – 39	27,31	23,44
40 – 59	29,31	29,27
60 – 79	18,81	23,70
> 80	2,46	3,68

Према попису становништва из 2022. године у потпуној структури однос броја мушког и женског становништва је готово једнак, односно жене учествују са 50,06% (37.240), а мушкарци са 49,94% (37.141).

Дневне миграције становништва према граду Врању и из града ка другим насељима Пчињског округа, нарочито радне снаге и школске омладине (ученика и студената), веома су изражене. Врање као центар округа има израженију привлачну улогу. Од 8.080 дневних миграната, највећи број је у групи која се односи на дневне миграције у оквиру исте општине (3.879), затим следи група у оквиру миграција ка другим општинама (3.214) и коначно група која мигрира ка страним државама (975).

Табела 6. Структура становништва Града Врања по пописним годинама

Година	Активно		Издржавано	
	Број	%	Број	%
1961	6.935	42,25%	9.480	57,75%
1971	9.965	38,85%	15.688	61,15%
1981	18.839	46,72%	21.488	53,28%
1991	23.343	51,33%	22.130	48,67%
2002	41.095	63,77%	31.535	36,13%
2011	34.579	41,40%	48.945	58,60%
2022	32.437	43,60%	41.944	56,40%

Извор: Попис становништва, домаћинства и станова 2022. године – Економска активност, Књига 7

У периоду између два последња пописа бележи се благи пораст броја домаћинства уз смањење просечне величине домаћинства.

Табела 7. Број и величина домаћинства по пописним годинама

Година	1948	1953	1961	1971	1981	1991	2002	2011	2022
Број домаћинства	10.965	11.858	14.003	17.681	21.567	24.048	26.799	25.839	26.329
Просечна величина домаћинства	5,4	5,2	4,6	4	3,8	3,5	3,2	3,23	2,8
Број станова	/	/	/	16.035	22.074	26.294	29.057	30.768	26.746

Извор: Попис становништва, домаћинства и станова 2022. године –

5.2 Привреда

Према подацима Републичког завода за статистику за 2022. годину од 21 хиљаде људи који раде у привреди Града Врања скоро сваки трећи ради у прерађивачкој индустрији, 2.953 људи ради у трговини на велико и мало, 1.036 људи је запослено саобраћају а од осталих делатности се издвајају угоститељство и грађевинарство.

Носиоци економског развоја у Граду Врању су: Компанија Симпо, Алфа плам (која извози у преко 10 земаља, у вредности од 15 милиона ЕУР-а), Дуванска индустрија Врање (у власништву БАТ-а), „Јединство Врање – Кавим“, Хемијска индустрија Врање (познати произвођач доњих делова обуће), Заваривач (произвођач металних конструкција), компанија *Teklas Automotive*, Кока-кола (власник Росе), Хеленикпетролеум, *OMV* (гринфилд инвестиција), Лукоил (гринфилд инвестиција), КандаФарбен (власник хемијске индустрије Врање), и др.

Табела 8. Промена запослености у граду Врању у периоду од 2005. до 2022. године

Година	2005	2010	2015*	2022
Град Врање	24.450	18.958	19.493	24.873
Република Србија	2.068.964	1.795.775	1.995.883	2.310.035

Извор : РЗС – Саопштења ЗП20; Због измене методологије број запослених у 2015. години је увећан за регистроване индивидуалне пољопривреднике

Тренд запослености у Врању говори да Врање бележи велики пад запослености до 2015. године (доста већи од Републике Србије), а од 2015. године јавља се тренд раста запослености (од 19.493 до 24.873). Ипак треба напоменути да је дошло до промене методологије обухвата запослених лица од стране РЗС-а.

Град Врање према Просторном плану Републике Србије спада у Градове од међународног туристичког значаја, што се може приметити нарочито викендима када постоји већи број туриста из Македоније.



6 Преглед постојећих саобраћајних података

Поред података који су прикупљени анкетом становника и заинтересованих страна, у оквиру израде плана прикупљени су и доступни подаци из институција и служби које се баве посебним саобраћајним подсистемима. Ради се о подацима који су јавно доступни или прикупљени у контакту са надлежним представницима институција. Структура прикупљених података у комбинацији са подацима из анкете треба да послуже за формирање базе података за праћење стања мобилности у будућности.

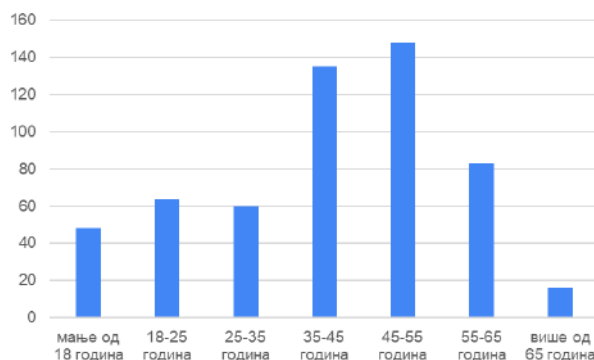
Структура садржи податке о:

- Степену моторизације,
- Јавном превозу,
- Паркирању,
- Протоцима,
- Безбедности,
- Инвестицијама.

6.1 Анкета становника Врања

Анкета у Врању је спроведена пре и за време Европске недеље мобилности 2024. године. Прикупљено је 554 одговора испитаника која су се тицала начина понашања у саобраћају, односно кретања, ставовима у вези са саобраћајним системом (свим начинима кретања), поседовању различитих превозних средстава и општим карактеристикама испитаника. Међу испитаницима је било 58,1% жена и 41,3% мушкарца. Анкетирано је највише

запослених становника, 76,0%, 1,6% незапослених, 4,2% пензионера, 4,9% студента и 13,4% ученика. Старосна структура испитаника је приказана на следећем графику.



Слика 7. Старосна структура испитаника

Од укупног броја испитаника 19,3% не поседује возачку дозволу, а од преосталих 80,7% испитаника који поседују дозволу њих 5,2% је не употребљава, односно не вози. Приметна је велика разлика међу половима по питању поседовања возачке дозволе, наиме 86,6% мушкараца и само 67,4% жена поседује возачку дозволу.

Резултати истраживања су показали да 81% популације користи путнички аутомобил свакодневно. Степен моторизације износи 369 ПА/1000 становника у односу на вредност која је добијена из званичне статистике (307), а на основу целокупне популације Врања. Око 8% домаћинстава не поседује путнички аутомобил. Највећи број домаћинстава поседује по једно (50,5%) или два путничка возила (31,6%).

С друге стране, када је реч о немоторизованим кретањима, 93% становника се свакодневно креће пешице, што указује да је пешачење примарни начин кретања. Бицикл као превозно средство свакодневно користи 28% становника, а приметан је велики степен поседовања бицикла који износи 617 бици./1000 становника. Не треба занемарити ни лака електрична возила (ЛЕВ), чије је коришћење у експанзији, где 21% становника свакодневно користи овај начин кретања, а степен поседовања је дошао до 128 ЛЕВ/1000 становника. Претпоставља се (на основу званичне статистике) да је и степен поседовања мотоцикала такође у експанзији и износи 181 возило/1000 становника. Поређења ради, и проценат популације који користи јавни превоз је исти као и лаких електричних возила (21%).

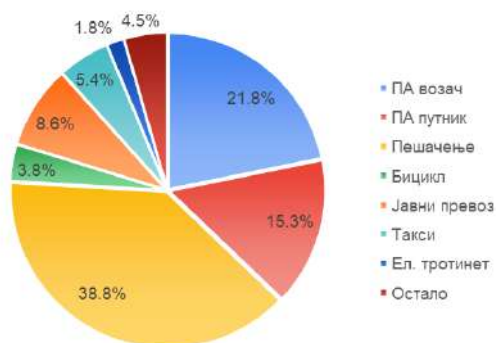
Евидентно је да је пешачење најприхватљивији начин кретања али и да је кретање путничким аутомобилом најконкурентнији начин кретања као последица могућности набавке релативно јефтиних возила. Највећи потенцијал се препознаје у бициклизму и другим сличним (електро или немоторизованим) начинима кретања попут тротинета, с обзиром на то да становници поседују бицикле у великој мери. У контексту одрживости, потребно је задржати висок ниво коришћења пешачења, дестимулисати становнике да користе путничке аутомобиле, а повећати број становника који користе бицикле, тротинете и јавни превоз.

Склоност становника ка коришћењу различитих начина кретања у случају идеалних услова је највећа ка путничком аутомобилу, односно 37% становника би се у идеалним условима одлучило за путнички аутомобил, 34% за пешачење, 15% за бицикл, 8% за лако електрично возило и 6% за јавни превоз.

6.1.1 Карактеристике кретања становника Врања

Видовна расподела кретања

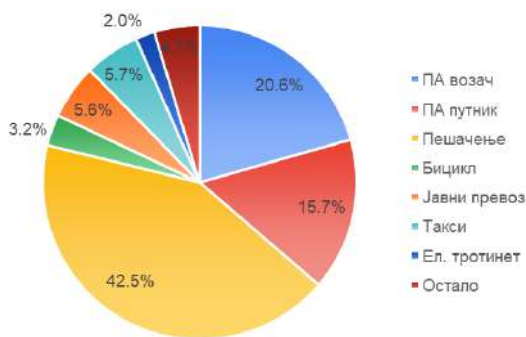
Видовна расподела је један од најзначајнијих показатеља који се користи за репрезентовање стања саобраћајног система у градовима и представља процентуалну расподелу укупног броја кретања у односу на начин којим се кретање обавља. С обзиром на то да су истраживањем обухваћене различите групе становника (запослени, незапослени, итд.) одговори испитаника су факторисани тако да се узме у обзир учешће сваке групе у укупној популацији. Тако, уколико у популацији постоји 10% пензионера, а од анкетираних становника је било само 5% пензионера, сваки одговор ће бити двоструко бодован.



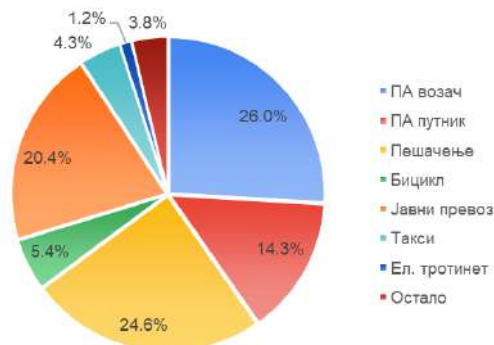
Слика 8. Видовна расподела свих испитаника

Посматрајући све становнике града Врање, постоји сличан проценат пешачења (око 39%) и путничког аутомобила (као возач и као путник око 37%), јавног превоза око 8,6% и бицикла око 3,8%.

Додатно, анкетом су диференцирани одговори становника насељеног места Врање и осталих становника са подручја града Врање. Приметно је да постоје разлике у начинима кретања с обзиром на то да место становања утиче на дужину кретања (становници насељеног места Врање генерално реализују краћа кретања).

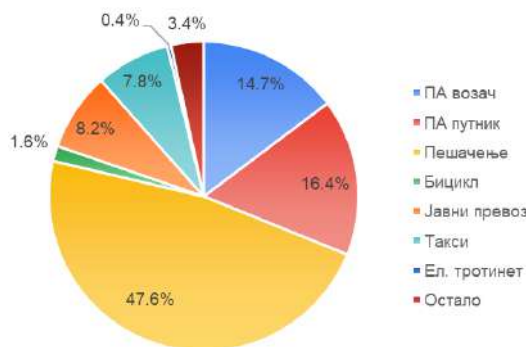


Слика 9. Видовна расподела испитаника из насеља Врање

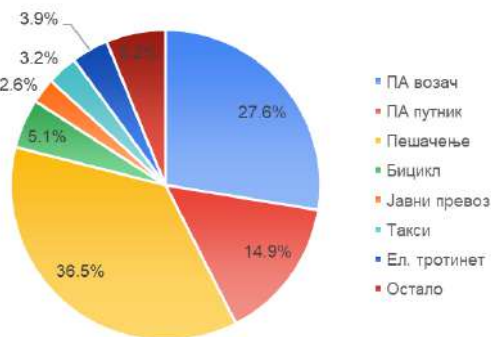


Слика 10. Видовна расподела испитаника ван насеља Врање

Становници насељеног места Врање већи број кретања обављају пешице и то за више од 15%, што је последица краћих дистанци кретања. Последично је мање коришћење путничког аутомобила. С друге стране, становници ван насељеног места Врање у значајно већој мери користе јавни превоз, што говори о значају који има за те становнике.

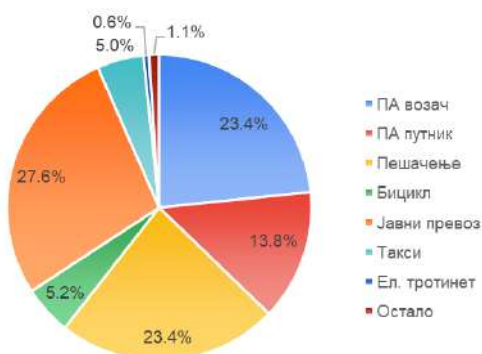


Слика 11. Видовна расподела женских испитаника из насеља Врање

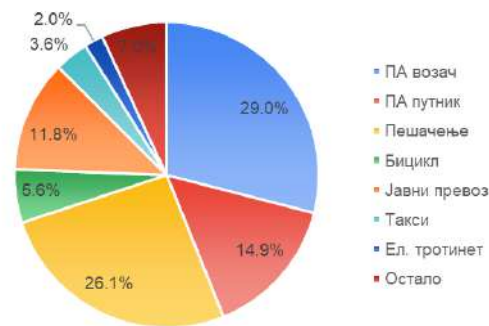


Слика 12. Видовна расподела мушких испитаника из насеља Врање

Посматрајући становнике насељеног места Врање у односу на пол, жене се у значајно већој мери крећу пешке (за око 11%), а за исти тај проценат мање користе путнички аутомобил (било као возачи или путници). Од преосталих врста кретања жене се више користе јавни превоз (за око 5,5%), али и такси. С друге стране, мушкарци су значајно склонији коришћењу бицикала и електричних тротинета.



Слика 13. Видовна расподела женских испитаника ван насеља Врање



Слика 14. Видовна расподела мушких испитаника ван насеља Врање

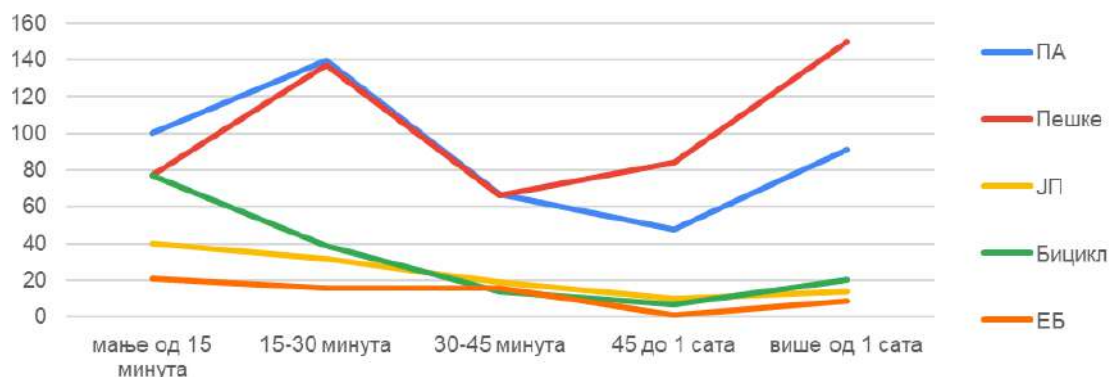
Посматрајући становнике ван насељеног места Врање у односу на пол, најзначајније разлике су у погледу коришћења путничког аутомобила у корист мушкараца (за око 7%) и у погледу коришћења јавног превоза у корист жена (за око 16%).

Разматрајући понашање мушкараца у односу на место становања, види се велика сличност у понашању, нарочито у начину коришћења путничког аутомобила. Додатно су само кретања која се у насељеном месту обављају пешице, а ван насељеног места јавним превозом.

Понашање жена у односу на место становања потврђује већу склоност жена ка одрживијем понашању. Скоро половину свих кретања у насељеном месту жене обављају пешице, али је и значајан проценат коришћења јавног превоза. С друге стране, примећује се релативно скроман проценат коришћења бицикла. Код жена ван насељеног места Врање приметан је јако висок ниво коришћења јавног превоза као али и прихватљивост бицикла као превозног средства.

Трајање кретања

Процентуално учешће трајање кретања различитим начинима је приказано на следећој слици. Сваки начин треба посматрати засебно.



Слика 15. Видовна расподела женских испитаника из насеља Врање

За кретања бициклом примећује се да се у највећем броју случајева бицикл користи до 15 минута у току дана. Исто је и са јавним превозом и лаким електричним возилима. Пешачење се подједнако често користи до 30 минута дневно и више од 1 часа дневно. Занимљиво је да се путнички аутомобил најчешће користи до 30 минута у току дана, што говори о могућности да се смањи број корисника аутомобила и степен поседовања истог.

Узимајући просечна времена трајања кретања по класама, добијено је да просечно кретање пешачењем у току дана износи 41 минута, бициклом 24 минута, јавним превозом 28 минута, лаким електричним возилом 29 минута, а путничким аутомобилом 34 минута.

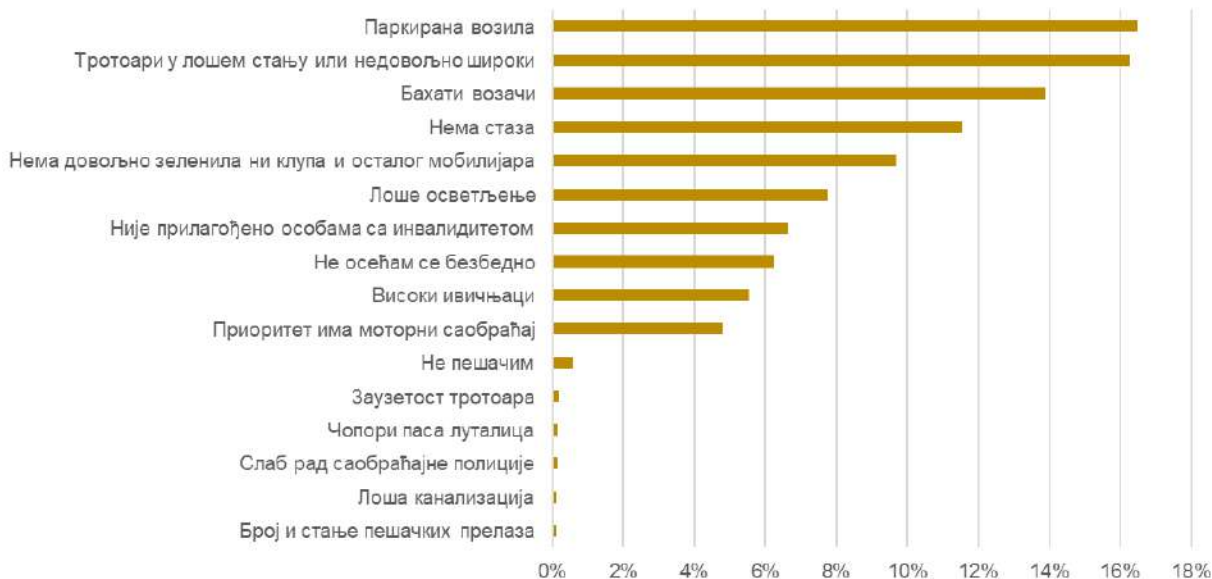
6.1.2 Ставови становника о недостацима у саобраћајном систему

Основни приступ укључивања становника као заинтересованих страна у изради плана одрживе урбане мобилности је био кроз анкету и питања која су се односила на недостатке и добре стране у сегментима саобраћајног система: подсистему пешачења, вожње бицикла и јавног превоза.

Ставови о пешачењу

Пешачење је највише заступљен начин кретања, што га чини најзначајнијим подсистемом. Пешачење је у основи и свих осталих начина кретања тако што обезбеђује приступ подсистему јавног превоза (до и од стајалишта) или путничком аутомобилу (приступ паркингу). У том контексту се проблеми у вези са пешачењем могу повезати са проблемима осталих подсистема.

На наредној слици су приказани резултати анкете становника у вези са проблемима пешачења у Врању. Као примарни појединачни проблеми препознати су: паркирање на тротоарима и стање у ком се тротоари налазе. На трећем месту се налази понашање возача.



Слика 16. Ставови становника о проблемима у вези са пешачењем

Проблеми би могли да се групишу и тако груписани рангирају по значају:

1. Проблеми који захтевају грађевинске интервенције (тротоари у лошем стању или недовољно широки, нема стаза, високи ивичњаци, неприлагођеност за особе са инвалидитетом) што чини око 42% проблема;
2. Проблеми који су последица моторног саобраћаја (возила паркирана на тротоарима, понашање возача, угрожена безбедност пешака, приоритет моторног саобраћаја) са учешћем од око 40% у проблемима;
3. Проблеми неадекватно уређеног простора за пешачење (недовољно зеленила, клупа и мобилијара и лоше осветљење) што чини око 18% проблема.

У складу са претходном класификацијом постоји потреба за грађевинским мерама изградње и унапређења квалитета тротоара, упуштања ивичњака и потенцијалног прилагођавања за особе са инвалидитетом. Грађевински радови су скупи и ограничени расположивим буџетом па је потребно при реконструкцијама водити рачуна и у складу са могућностима отклонити једновременно све наведене проблеме.

На јефтинији начин је могуће решавати другу групу проблема из које произилазе мере ослобађања тротоара од паркираних возила (физички или контролом паркирања) и мере промене понашања возача и приоритетизације пешачења као и унапређења безбедности пешака.

Додатна стимулација пешачења може се остварити унапређењем простора кроз оплемењивање простора зеленилом и бољим осветљењем.

Ставови о бициклирању

Бицикл као превозно средство у Врању је веома слабо заступљен ако се узме у обзир да су топографски услови повољни. С друге стране, инфраструктура за кретање бициклом практично не постоји. Ипак, степен поседовања бицикла је веома висок тако да 2 од 3

становника поседују сопствени бицикл, што бицикл (и сличне начине кретања) чини подсистемом са највећим потенцијалом за унапређење. Погодност је и величина града, у коме кретања нису дугачка за потребе обављања свакодневних активности.

На наредној слици су приказани резултати анкете становника у вези са проблемима бициклирања у Врању. Основни појединачни проблеми бициклирања су: недостатак инфраструктуре за кретање и паркирање бицикала и блиско повезани осећај небезбедности, који директно проистиче из недостатка инфраструктуре.



Слика 17. Ставови становника о проблемима у вези са бициклирањем

Груписањем проблема могу се извести одређени закључци и приоритети у мерама које треба применити:

1. Проблеми који су у вези са инфраструктуром (нема стаза и локација за паркирање бицикала) који чине око 40% наведених проблема;
2. Проблеми небезбедности који су последица недостатака бициклистичке инфраструктуре као и стања коловоза који бициклисти последично морају да користе (не осећам се безбедно и препреке на стази) са учешћем од око 26% у проблемима;
3. Проблеми недостатка информација о трасама које се могу користити (или које се препоручују) за кретање бициклом по Врању, који чине око 12% проблема;
4. Проблеми који у ствари представљају елиминаторни фактор за кретање бициклом (непогодан терен, не користим бицикл и није у складу са годинама/статусом) који чине 22% проблема.

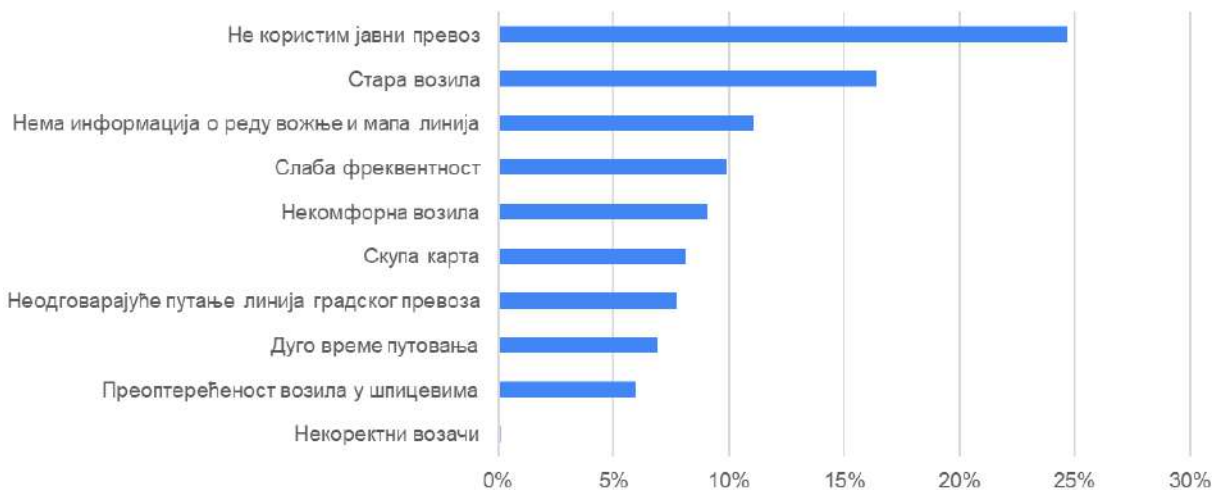
Из анкете је извучено да је 36,5% испитаника као први разлог навело неки од елиминаторних проблема, што представља онај део популације који никако нећемо моћи да привучемо коришћењу бицикла. С друге стране, тренутно учешће коришћења бицикла је око 3,8%, а у случају идеалног стања у овом подсистему могли бисмо очекивати учешће од максимално 23% (када се саберу бицикл и лака електрична возила) што говори о потенцијалу повећања учешћа бициклизма.

Неопходно је унапредити саобраћајну инфраструктуру за кретање и паркирање бицикала у складу са планом развоја бициклистичке мреже који произилази из ПГР-ова пет зона у Врању. Унапређење инфраструктуре ће аутоматски довести до повећања осећаја безбедности који је истакнут као важан проблем. Додатни подстицај већем коришћењу бицикла може донети мапирање траса предодређених за бициклисте уз опремање истих адекватном саобраћајном сигнализацијом.

Ставови о јавном превозу

Подсистем јавног превоза је у Врању добро развијен и нарочито користан групама становника којима путнички аутомобил није доступан (школској деци, старијим особама, становницима који не поседују возачку дозволу). Распоред линија и стајалишта омогућава добру покривеност подручја и опслуженост становника. Са две класичне градске линије учешће у кретањима градског становништва није занемариво и износи око 5,6%, док употреба таксија износи преко 11%. Приметан је много већи значај приградских линија за становништво које живи ван насељеног места Врање, па је учешће јавног превоза 20,4%, а таксија око 25%. Просечно учешће јавног превоза свих становника је 8,6%, а таксија значајних 14%. У складу са наведеним, значај јавног превоза у Врању је велик и завређује рад на очувању и унапређењу овог подсистема.

На наредној слици су приказани резултати анкете становника у вези са проблемима јавног превоза у Врању. Основни појединачни проблем јавног превоза је старост возила док се сви остали проблеми рангирају у распону од 5% (са вредностима од 6% до 11%).



Слика 18. Ставови становника о проблемима у вези са јавним превозом

Груписањем проблема могу се извести одређени закључци и приоритети у мерама које треба применити:

1. Проблеми који су у вези са возилима (стара и некомфорна возила) који чине око 25% наведених проблема;

2. Проблеми у вези са организацијом рада јавног превоза, тј. реда вожње и линија (слаба фреквенција, преоптерећеност у шпицевима и неодговарајуће трасе линија) са учешћем од око 24% у проблемима;
3. Проблеми сврстани у трећу четвртину, који се односе на разнородне проблеме који утичу на јавни превоз (нема информација о реду вожње и мапа линија, цена карте и дуго време путовања) који чине око 26% проблема;
4. Проблеми који се односе на неадекватност јавног превоза за одређене становнике и врсте кретања (не користим јавни превоз) који чине 25% проблема.

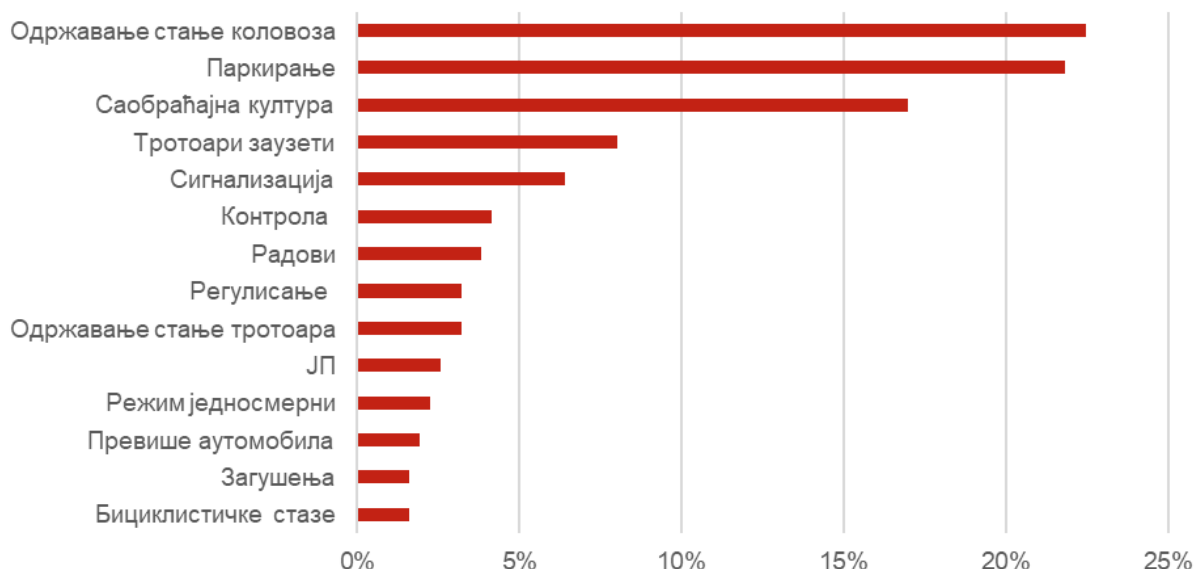
Из анкете је извучено да је 46,6% испитаника експлицитно навело као једини одговор да не користи јавни превоз, што представља онај део популације који никако нећемо моћи да привучемо том начину кретања. Највећа вероватноћа је да су у питању становници који реализују кратка кретања и јавни превоз просто за њих није адекватан начин кретања. С друге стране, у случају идеалног стања у овом подсистему само 6% становника би користило овај начин превоза. То говори о склоности становника ка јавном превозу, али пре свега онаком каквим га они перципирају у овом тренутку. За повећање коришћења система јавног превоза кључну улогу могу играти иновативна решења и нови облици понуде у систему.

У складу са анализом ставова, подједнаку пажњу би требало посветити унапређењу квалитета (комфора) возила и функционисању система (пре свега фреквенцији у вршним периодима). Додатни ефекти се у највећој мери могу постићи побољшањем информација путницима, али и субвенционисањем и давањем приоритета јавном превозу.

Ставови о општим саобраћајним проблемима

Дајући могућност испитаницима да се слободно изразе о додатним проблемима могу се препознати и рангирати проблеми у односу на њихову видљивост. Оно што се издваја јесу проблеми са инфраструктуром, односно одржавањем коловоза што је највидљивије становницима и посетиоцима. Додатно, проблем паркирања је препознат, у овом случају не само у вези са пешачењем већ и са паркирањем становника и посетилаца. А на трећем месту је проблем понашања у саобраћају, опет не у вези са утицајем на пешаке већ у генералном смислу.

Поред тога, виде се и други проблеми који истраживањем нису били у фокусу, као што су регулисање саобраћаја (сигнализација и режими саобраћаја), контрола понашања и превелики број аутомобила.



Слика 19. Ставови становника о додатним саобраћајним проблемима

Проблеми би могли да се групишу и тако груписани рангирају по значају, а при том ће из списка бити избачени они који су већ детаљно обухваћени у претходним анализама (пешачења, бициклирања и јавног превоза):

1. Највећи додатни проблем је препознат као стање коловоза и радови који се на њему обављају;
2. Други проблем се односи на паркирање становника и посетилаца;
3. Трећи проблем се односи на општу саобраћајну културу али се уз то додају и проблеми контроле прекршаја у саобраћају;
4. Истакнути су и проблеми из домена регулисања саобраћаја: начина регулисања, сигнализације и режима саобраћаја (нпр. једносмерних улица);
5. Препознаје се проблем заузетости тротоара, при чему се овде мисли и на остале начине заузимања (баште ресторана и кафића, роба продавница итд.);
6. На крају, детектован је и проблем увећаног броја возила и загушења, који очигледно није толико великог интензитета, с обзиром на позицију на листи.

6.2 Степен моторизације

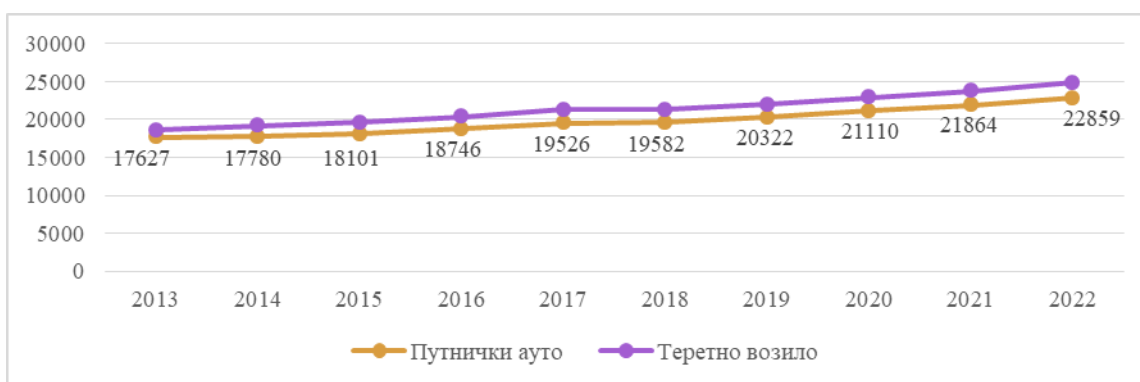
Тренд константног и снажног повећања броја путничких аутомобила је присутан у целој Србији. Ова појава је последица могућности увоза јефтиних, половних возила из западне Европе. Из тог разлога је и просечна старост возила у Врању на нивоу од преко 19 година и једна од највећих у Србији.

Табела 9. Промена степен моторизације у Врању

Год.	Мопед	Мотоцикл	Путнички аутомобил	% раста ПА	Аутобус	Теретно возило	% раста ТВ	Прикључно возило
2013	263	300	17.627	1%	134	954	1	626
2014	340	327	17.780	0,87	120	1.434	50,31	624

2015	346	346	18.101	1,81	125	1.482	3,35	615
2016	307	343	18.746	3,56	120	1.593	7,49	682
2017	357	376	19.526	4,16	122	1.761	10,55	765
2018	344	330	19.582	0,29	123	1.745	-0,91	775
2019	430	314	20.322	3,78	126	1.692	-3,04	672
2020	481	349	21.110	3,88	116	1.803	6,56	563
2021	508	384	21.864	3,57	119	1.907	5,77	605
2022	544	493	22.859	4,55	135	2.017	5,77	618

Забележен је просечни раст броја путничких аутомобил (ПА) од око 3% годишње, док је просечан раст броја теретних возила (ТВ) од око 4,5%.



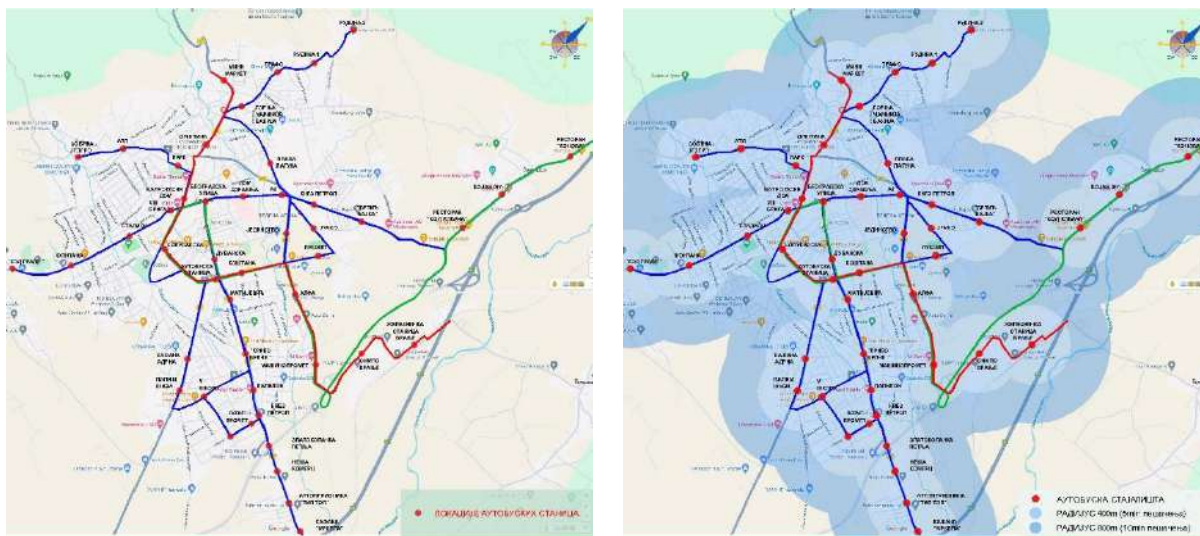
Слика 20. Промена степен моторизације у Врању

6.3 Јавни превоз

Највећи превозник на територији Врања је „Јединство – Кавим“ који и обавља транспортну услугу јавног градског и приградског превоза на територији Врања. Према доступним подацима има 219 запослених и 130 аутобуса са око 650 полазака дневно у приградском, међуградском и међународном саобраћају .

На територији Града Врања је:

- број регистрованих линија у градском саобраћају – 2,
- број регистрованих линија у приградском саобраћају – 24,
- укупан број станица и стајалишта у градском и приградском саобраћају – 167,
- број активних возила у градском и приградском саобраћају – 55 (у 2017. години), односно 58 (у 2023. години),
- број превезених путника у градском аутобуском саобраћају у 2017. години је био 223.252, а у 2023. години 225.152,
- број превезених путника у приградском аутобуском саобраћају у 2017. години је 1.974.174. (ГУП), а у 2023. години 1.629.691.



Слика 21. Мрежа и покривеност јавним превозом

Покривеност јавним превозом у Врању важна је за процену доступности и ефикасности јавног превоза у граду и биће утврђена на основу показатеља за покривеност стајалиштима јавног градског превоза, а којим ће се мерити колико је јавни превоз доступан становништву или у којој мери је површина града опслужена јавним превозом.

Редовна цена у градском саобраћају износи 90 динара, а повлашћена карта за пензионере 55 динара, што је умањење од око 40%. Постоји повлашћена карта и за ђаке и студенте.

Простом поделом на број дана у току године добија се податак да се дневно превезе око 650 путника у две градске линије, а у претходном шестогодишњем периоду забележено је благо повећање од око 0,85%. У приградском превозу се дневно превезе око 4.700 путника што је пад од око 17,5% у претходном шестогодишњем периоду. Број возила којима се опслужују становници и посетиоци Врања се подешава у зависности од потреба, на шта указује промена са 55 на 58 возила у пресечним периодима.

Лоши технолошки параметри железничке инфраструктуре представљају општу карактеристику ове мреже у читавој земљи, са просечном брзином од 47 км/ч. Низак степен развоја јужног региона и тешки услови трасирања на овом подручју, не омогућавају веће брзине. Слабој искоришћености железничког вида превоза у Врању доприноси и удаљеност око 3 км од градског језгра и аутобуског терминала па овај начин превоза не представља валидну алтернативу и стога се и не користи у значајној мери. (ГУП-извор информација)

6.3.1 Такси превоз

Учешће превоза такси возилима на подручју града Врања може бити окарактерисано као значајно јер у расподели кретања према видовима износи око 5,4%. Приметно је веће коришћење овог вида превоза код женске популације.

За обављање такси превоза на подручју Враћа регистровано је око 200 возила у четири удружења, а од тога је око 184 активних возила. Постоје и удружења која поседују савремена еколошка (хибридна) возила за такси превоз.

У Врању постоји 4 званичних, регуларних такси стајалишта са укупно 37 паркинг места која се налазе код медицинског центра у Врању, главне аутобуске станице, цркве Св. Тројице и аутобуске станице у Београдској улици. Присутно је и нерегуларно паркирање такси возила, нарочито у самој раскрсници, испред Поште.

Цене такси превоза су 170 динара за старт и 80 динара за пређени километар у дневној тарифи.

С обзиром на величину града, просечне дужине путовања нису значајне, и цене су релативно повољне у односу на комфор који такси превоз пружа. Такси се користи и на релацијама до Врањске бање по цени од око 1.200 РСД за дистанце од око 16 километара.

6.4 Паркирање

У следећој табели приказан је број реализованих паркирања у току године и по месецима. На основу тога је процењен број дневних паркирања по зонама.

Табела 10. Број реализованих паркирања у току године

Месечно	Екстра зона	Зона 1	Зона 2	Зона 3	Дневна	Доплатна	Дневна (%)	Екстра зона	Зона 1	Зона 2	Зона 3	Дневна	Доплатна
1	22.738	12.742	4.907	945	812	0	1	733	411	158	30	26	0
2	20.928	11.809	4.994	768	739	0	2	747	422	178	27	26	0
3	26.435	15.071	6.111	1.036	958	0	3	853	486	197	33	31	0
4	23.360	13.897	6.564	1.059	938	0	4	779	463	219	35	31	0
5	24.758	14.860	5.607	1.030	1.014	0	5	799	479	181	33	33	0
6	24.013	14.517	5.719	1.073	936	0	6	800	484	191	36	31	0
7	24.210	13.234	6.052	1.013	829	0	7	781	427	195	33	27	0
8	27.752	15.060	7.239	1.086	1.083	0	8	895	486	234	35	35	0
9	25.870	13.880	6.743	1.197	1.068	0	9	862	463	225	40	36	0
10	26.112	14.317	6.506	1.133	1.110	0	10	842	462	210	37	36	0
11	24.498	12.290	5.169	1.133	1.003	0	11	817	410	172	38	33	0
12	27.587	14.807	6.485	1.280	1.105	0	12	890	478	209	41	36	0
сум а	298.26 1	166.48 4	72.09 6	12.75 3	11.59 5	0		9.79 9	5.47 0	2.36 9	41 9	38 1	0

С обзиром на то да је број паркинг места по зонама такав да у „Екстра зони“ постоји 141 паркинг место, у „Првој зони“ 388 паркинг места, а у „Другој зони“ 375 паркинг места, може

се израчунати просечан обрт (измена), односно број паркирања који се у току дана реализује на једном паркинг месту.



Слика 22. Зоне паркирања у Врању

У наредној табели су приказане вредности обрта за зоне паркирања и паркиралишта за које су постојали подаци на дневном нивоу.

Табела 11. Обрт (измена) паркирања

	екстра зона	I зона	II зона	Р Хероја са Кошара	Р Дунавска	Р Кнеза Милоша
Број паркирања	817	456	197	1215	307	451
Број места	141	388	375	79	44	82
Обрт (паркирања/месту)	5.8	1.2	0.5	15.4	7.0	5.5

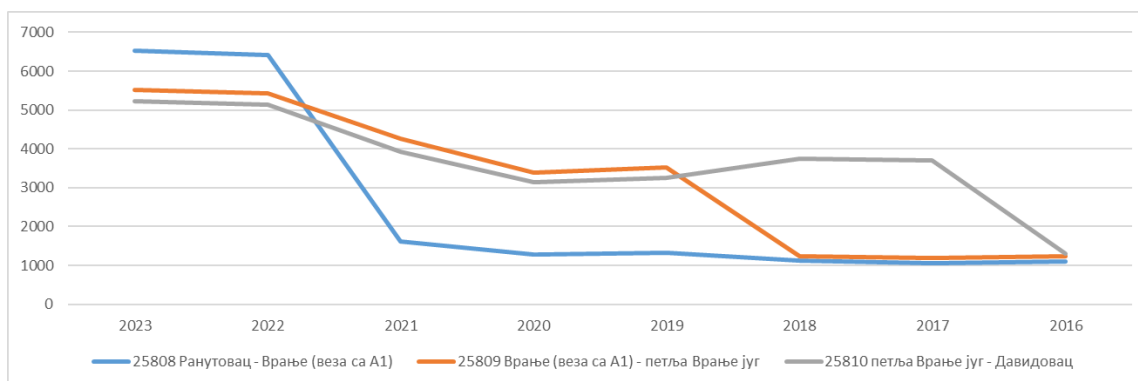
Из табеле се јасно види да је по захтевима најзначајнији паркинг Хероја са Кошара са просечно јако високом изменом од више од 15 паркирања по сваком паркинг месту што говори да је ова локација актуелна у току читавог дана. Затим следи паркиралиште у Дунавској улици са 7, а атрактивност паркинга у Улици Кнеза Милоша је на нивоу измене у екстра зони. Забележена је слаба измена паркирања у осталим зонама, што може бити последица њихове слабе атрактивности за кориснике или слабе контроле спровођења наплате и санкционисања.

6.5 Бројања саобраћаја

Кроз Врање пролазе два државна пута II А реда и то су путеви 258 (пут паралелан са трасом аутопута А1 и пролази ободом Врања) и 227 (на правцу Дреновац – Златокоп, који пролази кроз само градско језгро). Што се саобраћајног оптерећења тиче свакако је већи значај пута 258 који омогућава везу Врања са околним местима дуж аутопута, о чему сведоче и протоци који се ту појављују. Пут 227 је локалног карактера и углавном служи

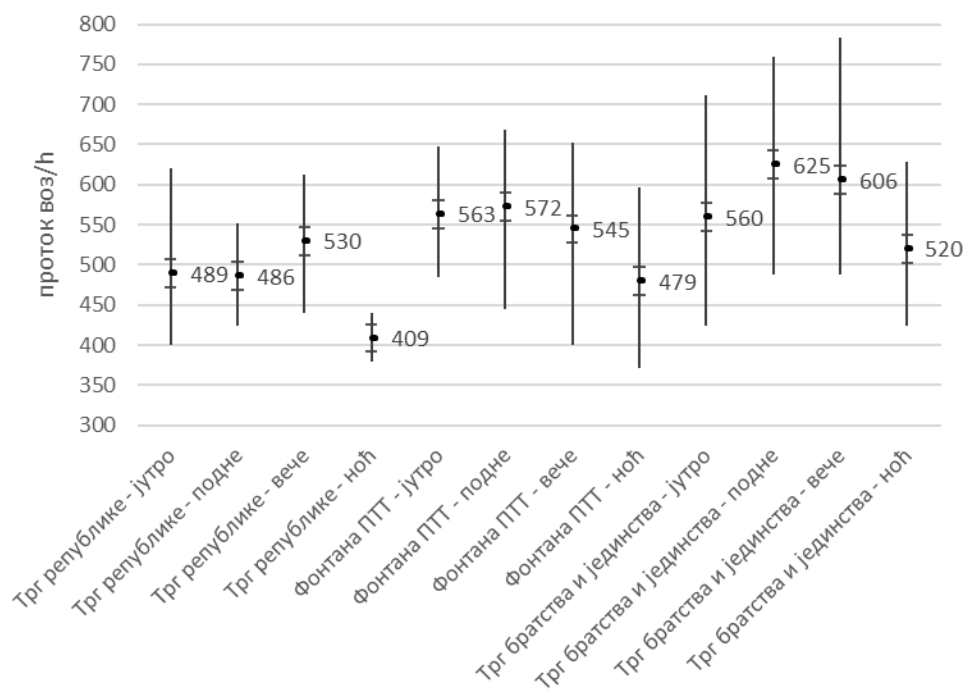
за приградска кретања па иако је у мрежи државних путева, не постоји чак ни процена протока на деоницама.

На наредној слици је приказан проток на деоницама пута 258 (које иду у смеру Владичин Хан – Бујановац) по годинама од 2017. Иако подаци не делују доследно, видљив је тренд константног повећања саобраћаја на деоницама пута.



Слика 23. Саобраћајни протоци на државном путу 258 кроз Врање

Једини подаци о протоцима на улицама Врања су доступни у периоду април 2023 – април 2024, на три локације: (1) Трг Републике, (2) Фонтана код поште и (3) Трг братства и јединства. Бројања саобраћаја су реализована за потребе мерења буке и вршена су на интервалима од 15 минута. Подаци су приказани на следећој слици. Обележене су средње вредности часовног протока на пресецима наведених саобраћајница.



Слика 24. Саобраћајни протоци на градској мрежи

Најнижи проток од око 500 возила на час је забележен у Улици Народног хероја (испред Општине Врање), затим око 570 возило/час у Улици Боре Станковића, а највећи проток од око 625 возила/час у Булевару Патријарха Павла. Разлика између протока у истом месецу 2023. и 2024. године не постоји.

Додатно се из бројања саобраћаја која су радили ученици техничке школе може стећи утисак о часовном протоку на пресеку Радничке улице, где су забележени протоци од око 930 возило/час у оба смера.

Из података се може оквирно закључити да Радничка улица има протоке који су већи од Булевара Патријарха Павла за око 50%, од Улице Боре Станковића за око 60% и од Народног хероја за око 80%.

Посматрајући резултате бројања саобраћаја која су обављена 2008. године за потребе израде саобраћајне студије Врања, утврђени су протоци у вршном часу на истим локацијама за које су приказани подаци за 2023. годину:

- Улица Народног хероја: просечно 138 воз./ч (на 500 воз./ч у 2023. год.)
- Булевар Патријарха Павла: просечно 420 воз./ч (на 570 воз./ч у 2023. год.)
- Радничка улица: просечно 412 воз./ч (на 625 воз./ч у 2023. год.)

Најзначајније повећање саобраћаја у последњих 15 година је испред Општине града Врања и износи у просеку око 9,6% годишње. У Булевару Патријарха Павла то повећање је на нивоу од 2,2% годишње, а у Радничкој улици око 3,0% годишње.

6.6 Безбедност саобраћаја

Посматрајући податке о безбедности саобраћаја у петогодишњем периоду (2018–2022) укупан број евидентираних саобраћајних незгода је био 1.333. Од тог броја саобраћајних незгода са настрадалим (погинулим и повређеним) лицима је било 502, а погинуло је 20 лица док је повређених било 685.

Погинулих пешака је било 7, што чини 35% погинулих лица, што је више од просека у Србији (који износи 26%). Исто се односи и на повређене пешаке којих је 19% од укупног броја повређених (у Србији је просек 13%). Највише страдалих пешака су особе старије од 65 година. Најчешћа група утицајних фактора настанка саобраћајних незгода са учешћем пешака је погрешно извођење радњи од стране возача.

У петогодишњем периоду није било погинулих бициклиста, а број повређених бициклиста је чинио 10% повређених лица (просек у Србији је 7%). Највише настрадалих је млађа популација између 15 и 30 година, а основни утицајни фактор настанка саобраћајних незгода је погрешно извођење радњи од стране возача.

Број погинулих лица у путничким аутомобилима је био 8, што чини 40% погинулих и ниже је од просека у Србији (45%). Иста је ситуација и са повређеним лицима (47% у односу на просек у Србији од 63%). Највише настрадалих је млађа популација између 15 и 30

година, а основни утицајни фактор настанка саобраћајних незгода је погрешно извођење радњи од стране возача.

Ови подаци показују да су пешаци најугроженија група као и да су становници добро препознали понашање возача као један од основних саобраћајних проблема у Врању.

Савет за безбедност је располагао са 28 милиона динара који су били расподељени на активности као у Табели.

Табела 12. Расподела буџета Савета за безбедност

Област рада	Финансијска средства	Проценат по областима
Унапређење саобраћајне инфраструктуре	14.000.000,00	50,0%
Рад савета	600.000,00	2,14%
Унапређење саобраћајног образовања и васпитања	2.300.000,00	8,21%
Превентивно-промотивне активности из области безбедности саобраћаја	8.200.000,00	29,28%
Научно-истраживачки рад у области безбедности саобраћаја	2.400.000,00	8,57%
Опремање јединица саобраћајне полиције и других органа надлежних за послове безбедности саобраћаја	500.000,00	1,78%
УКУПНО:	28.000.000,00	100%

Ова средства би у складу са претходном анализом могла у највећој мери да се користе за унапређење безбедности пешака и бициклиста као и превентивне активности у вези са променом понашања возача у саобраћају.

6.7 Квалитет ваздуха

Званичном мрежом мерних места Агенције за животну средину обухваћено је једно мерно место у Врању. Врши се мониторинг квалитета ваздуха на једној локацији у центру насеља, а последњи извештаји су из 2023. године. Резултати средњих годишњих вредности указују на концентрације SO₂, NO₂, и CO₂ који се налазе унутар граничних вредности на годишњем нивоу.

- SO₂ – средња вредност 11 µг/м³ (гранична вредност износи 50 µг/м³, а вредности у Србији се крећу од 6 до 24 µг/м³)
- NO₂ – средња вредност 23 µг/м³ (гранична вредност износи 40 µг/м³, а вредности у Србији се крећу од 3 до 49 µг/м³)
- CO₂ – средња вредност 0,87 мг/м³ (у Србији вредности од 0,17 до 1,01 мг/м³)

Међутим, нема валидних података о мерењима суспендованих честица (због малог броја прикупљених података) па је из тог разлога Врање сврстано у категорију градова са чистим ваздухом. Према незваничним подацима са интернет странице (<http://xeco.info/xeco/vazduh>) на основу само 3% доступних података, присутна су прекорачења граничних вредности суспендованих честица (PM_{2,5} и PM₁₀).

- PM_{2,5} – средња вредност 27,8 µг/м³ (гранична вредност износи 20 µг/м³)

- PM_{10} – средња вредност $42,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (гранична вредност износи $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

Резултати парцијалних мерења у околини школа и вртића показују прекорачења граничних вредности од 1 до 5 дана у месецу децембру, 2024. године. Емисије загађујућих материја из индивидуалних ложишта, препознати су као један од главних извора који доприносе лошем квалитету ваздуха на локалном нивоу. У том контексту постоји могућност коришћења термалних извора из Врањске бање за потребе грејања домаћинства.

6.8 Реконструкција мреже

На основу података о радовима спроведеним у претходним годинама, препознаје се динамика и могућности унапређења саобраћајне инфраструктуре.

Табела 13. Реализација радова на саобраћајној инфраструктури у градском подручју

година	Изградња (м)	Реконструкција (м)	Рехабилитација (м)	Укупно
2018	3.400	4.409	1.580	9.389
2019	1.497	946,5	90	2.533,5
2020	540	821	870	2.231
2021		699,3	3.731	4.430,3
2022	1.210	1.810,8	2.676	5.696,8
сума	6.647	8.686,6	8.947	24.280,6
Просечно/год.	1.329,4	1.737,3	1.789,4	4.856,1

Просечно је могуће унапредити градске саобраћајнице у дужини од око 5 км у случају да су радови релативно равномерно распоређени између изградње, реконструкције и рехабилитације инфраструктуре.

Табела 14. Реализација радова на саобраћајној инфраструктури у руралном подручју

година	Реконструкција	Рехабилитација	Рехабилитација (Пошљунчано)	Укупно
2018	6.210		5.140	11.350
2019	3.048	650	4.200	7.898
2020	4.993	350	696	6.039
2021	5.218	3.872		9.090
2022		720		720
сума	19.469	5.592	10.036	35.097
Просечно/год.	4.867,3	1.398	3.345,3	9.610,6

Посматрајући рурално подручје, просечно је могуће унапредити саобраћајнице у дужини од око 10 км у случају да су радови релативно равномерно распоређени између изградње и рехабилитације инфраструктуре.

На основу података о буџетским плановима и расходима, у 2021. је било планирано око 320 милиона динара, а у 2023. око 220 милиона динара за пројекте из области „Управљање и одржавање саобраћајне инфраструктуре“.

Средњорочни план наводи 180 милиона динара за изградњу и реконструкцију годишње. У плановима је наведено 10 километара годишње, а по статистици се реализује 15 километара (око 5 у градском и око 10 у руралном подручју).



7 Анализа стања

Узимајући у обзир све прикупљене податке, истраживања навика у саобраћају и мишљења заинтересованих страна, радна група за израду Плана одрживе урбане мобилности је спровела GRID анализу и на тај начин сублимирала ставове у четири категорије:

- Елементи које ИМАМО и ЖЕЛИМО: што су позитивне стране система које желимо да задржимо и унапредимо,
- Елементи које ИМАМО али НЕ ЖЕЛИМО: што је еквивалент проблемима у систему, које желимо да отклонимо,
- Елементи које НЕМАМО а ЖЕЛИМО: што су елементи визије, односно ствари које желимо да применимо у систему,
- Елементи које НЕМАМО и НЕ ЖЕЛИМО: што су ризици или негативне појаве које желимо да избегнемо.

НЕ ЖЕЛИМО		ЖЕЛИМО
И М А М О	• аутобуска станица у центру града • паркинг простор у центру града (у Улици Хероји са Кошара) • превелики број паркинг места на тротоарима • непрописно заустављање и паркирање • уски тротоари и бандере на средини тротоара • архитектонске препреке • лоше навике учесника у саобраћају • међуградске линије у градском језгру • непрописно кретање електричних тротинета, елек. бицикла и сл. • рупе на коловозу и тротоару • бука и загађење ваздуха • саобраћајно загушење • слаба контрола, непоштовање прописа	• пешачка зона • добра саобраћајна матрица и сигнализација • зелене површине, паркови, скверови, игралишта • паркинг гараже • доступност јавних површина особама са инвалидитетом • једносмерне улице • људи на улицама • урбани мобилијар • туризам • терминал на периферији града • плава зона • обилазница • такси електрична возила • ГИС • едукација о саобраћају

Карактеристичне позитивне особине су пре свега: постојање пешачке зоне, зелене површине и јавни простори намењени становницима и посетиоцима, активност и присутност људи у јавним просторима и устаљена пракса изградње паркинга и гаража.

Специфични проблеми који су препознати у Врању се односе на: локације паркиралишта, заузетост тротоара паркирањем, лоше навике и понашање у саобраћају, стање коловоза и тротоара, организација јавног превоза у односу на централну градску зону и слаба контрола и санкционисање прекршаја.

НЕ ЖЕЛИМО		ЖЕЛИМО
Н Е М А М О	• саобраћајне незгоде • теретни саобраћај у градском језгру • кружни ток у центру града (испред објекта Поште) • индустрија у центру града • покривање река • подземни пешачки пролази	• проширење пешачке зоне • изградња подземне паркинг гараже у центру (у Улици Хероји са Кошара), доградња ободних паркинг гаража и изградња нове код касарне „Први пешадијски пук“ Књаза Милоша Великог • паркинзи за бицикле и моторе • нови тргови и уређене зелене површине • бициклическе стазе и траке у граду и ван града (нпр. Врањска Бања) • финансије • нови пројекти • боља организација саобраћаја • смарт решења у саобраћају • интегрисане улице • временски ограничено кретање у одређеним саобраћајницама • увођење нових семафорских раскрсница и кружних токова • звучна сигнализација на семафорима • уређено речно корито • ангажовање комуналне и саобраћајне полиције • прилагођавање аутобуских стајалишта • мапе линија и ред вожње градског превоза • употреба чистијих горива у јавном превозу • субвенције за куповину електричних тротинета, бицикала,... • едуковано и толерантно становништво • побољшање туристичке понуде и сигнализације • унапређење ГИС-а

Појаве које желе да се избегну се односе на: повећање саобраћајних незгода, теретни саобраћај на градским саобраћајницама и уништавање услова и амбијента за пешачење.

А елементи жељеног стања који су коришћени за формирање визије Врања су се издвојили у следећим ставкама: проширење пешачке зоне и унапређење услова за пешачење, унапређење бициклическе инфраструктуре за кретање и паркирање, регулисање паркирања паркинзима на ободу или подземним објектима у центру града, употреба нових технологија у регулисању и управљању саобраћајем, унапређење организације и функционисања јавног превоза.

	Видовна расподела	Квалитет инфраструктуре	Безбедност и одрживост	Животна средина и здравље	Равноправна доступност	Статус имплементирани х мера	Главне препоруче
Пешачење	38,8	СРЕДЊИ Квалитет и заузетост тротоара.	Препреке на путу, недовољна ширина тротоара и пешачких пролаза	Све мање деце пешачи до школе, а одрасли до посла	Неке површине нису доступне особама са инвалидитетом и старим особама	Слаба активност	Побољшати безбедност и доступност
Бициклирање и микро- мобилност	3,8	ЛОШ Мала дужина инфраструктуре. Лоше стање коловоза.	Бициклисти користе коловоз за кретање на коме нису обележене траке	Слабо коришћење даје слабе резултате	Само једна бицикличка стаза дуж главног пута	Планирање и реализација нових бицикличких стаза су у току	Повећати буџет за реализацију бицикличке инфраструктуре
Јавни превоз	8,6	СРЕДЊИ Две градске линије. Неадекватно функционисање и квалитет возила.	Стари возни парк и неадекватна аутобуска стајалишта	Модернизација аутобуса ће допринети побољшању животне средине	Није доступан старијим и особама са инвалидитетом	Планирање новог возног парка	Возни парк обновити еколошким возилима
Приватни превоз	37,1	СРЕДЊИ Стање и одржавање коловоза.	Нередовно одржавање коловоза, неадекватна саобраћајна сигнализација	Велика заступљеност возила негативно утичу на животну средину	Путна мрежа покрива све делове града	Реконструишу се улице, граде се нове	Редовно одржавање коловоза и модернизација сигнализације
Такси превоз	5,4	СРЕДЊИ Постоје нерегуларне такси станице.	Висока безбедност возила	Велики проценат заступљености еколошких возила	Добро организован и повољан такси сервис	Висок ниво	Повећати број еколошких возила и осавременили инфраструктуру (станица за пуњење)
Теретни превоз	н/а	СРЕДЊИ Теретни правци у бољем стању од остале мреже	Тешки теретни саобраћај узрокује ризик у појединим деловима града	Загађују ваздух	Већина индустријских подручја је добро повезана	Активности у току, плава зона, проширење обилазнице	Поштовати мере утврђене кроз одлуку за плаву зону
Анализа	Пешачење и приватни превоз су главни начини	Пешачку и путну инфраструктуру потребно је унапредити	Безбедан и одржив начин кретања треба да је приоритет	Највећи проблеми су издувни гасови аутомобила	Побољшати линије градског превоза	Потребно је појачати капацитете у свим областима	

Као финални резултат анализе стања саобраћајног система проистекла је претходна табела која представља упрошћену анализу стања у односу на доступне начине кретања у Врању. На тај начин су за сваки начин кретања дефинисане основне карактеристике и смернице за унапређење.

Основни елементи унапређења проистекли из анализе стања и претходних планских докумената се односе на начелни план развоја бициклистичке мреже и локације потенцијалних унапређења пешачке инфраструктуре.

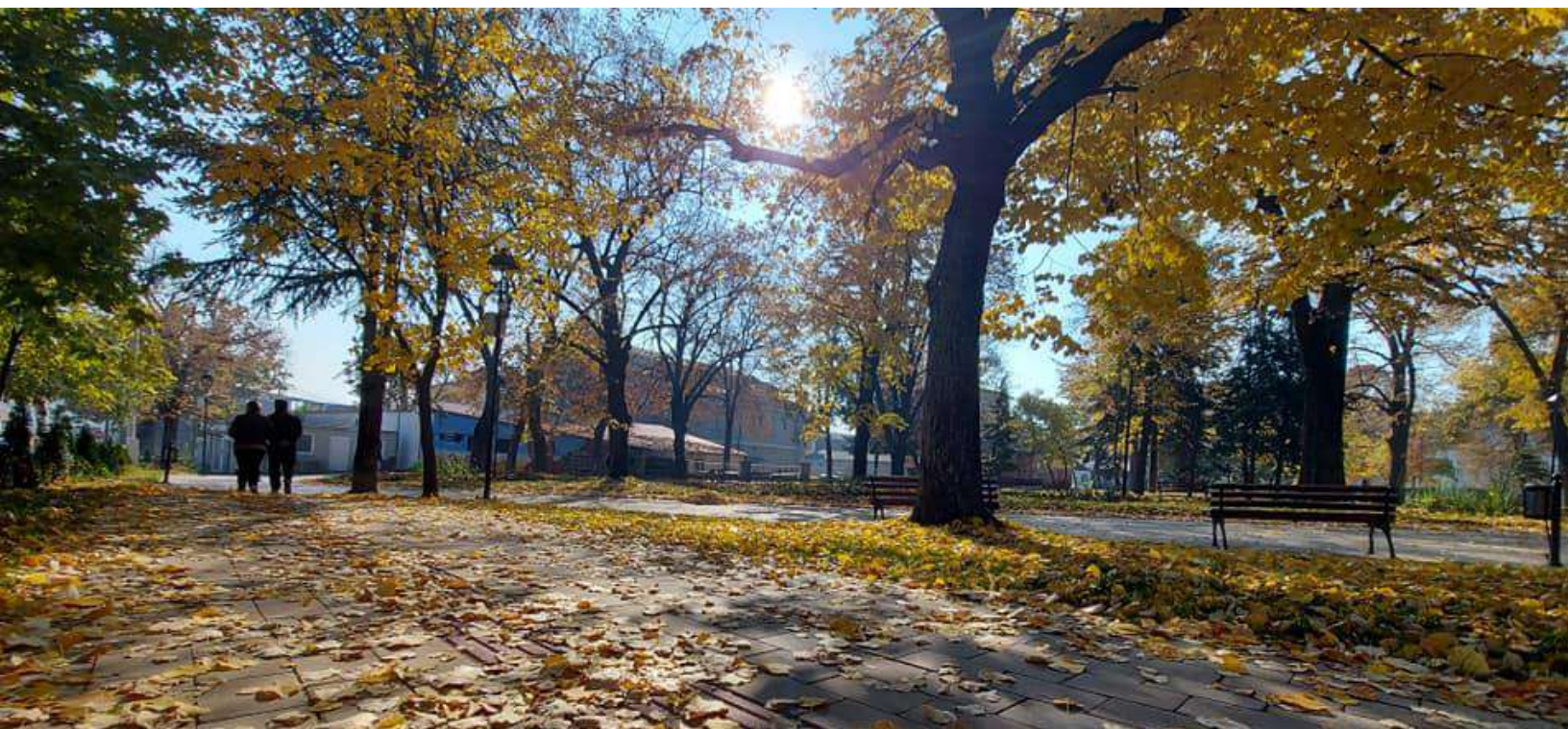
Основна планирана бициклистичка мрежа је представљена на наредној слици.



Слика 25. Планирана основна бициклистичка мрежа у Врању

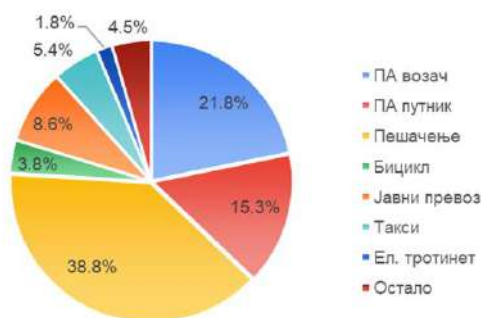
На осталим деловима уличне мреже, а ради комплетирања мреже и услед просторних ограничења, планирана је имплементација мање комфортних елемената бициклистичке инфраструктуре, попут бициклистичких трака или мешовитих бициклистичких трака.

По питању тротоара у централној зони Врања спроведена је анализа и оцена стања из које је проистекла следећа слика.



8 Сценарији развоја

Разматрана су само два потенцијална сценарија: сценарио наставка постојећих трендова и умерени сценарио одрживог развоја. Наставак постојећих трендова (*BAU – Bussinessasusual*) представљен је постојећом видовном расподелом и изражава континуитет услед наставка пораста степена моторизације и коришћења путничких аутомобила.

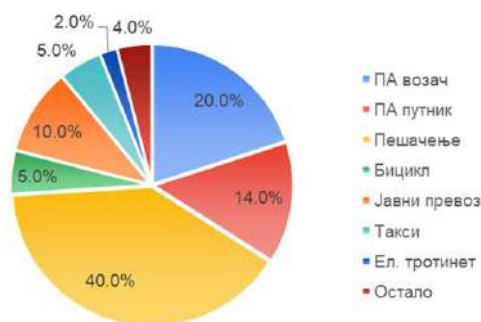


Слика 27. Видовна расподела у сценарију продужетка тренда

У сценарију наставка постојећих трендова, мере које се примењују остају исте као и до сада. На главним градским и транзитним саобраћајницама циљ је остваривање несметаног кретања возила и могућност што бољег приступа аутомобилом. Предност се даје кретањима аутомобилом и паркирању на локацијама које се налазе близу циљевима кретања. Бициклистичка мрежа остаје на нивоу постојећег стања, а третман пешака је на истом нивоу (тј. без значајнијег приоритета). Превоз аутомобилима нема значајну конкуренцију. Јавни масовни превоз путника остаје на истом нивоу, што подразумева да нема значајних унапређења по питању функционисања и квалитета. Сценарио

представља даљу зависност од аутомобила и наставак раста степена моторизације од око 50 возило/1000 становника у периоду од 5 година. Не може се очекивати смањење емисије загађујућих материја и гасова стаклене баште, повећање учешћа пешачења и вожње бициклом, као ни смањење броја саобраћајних незгода. Овај сценарио представља погоршање ситуације, што значи да се негативни утицаји саобраћаја на друштво настављају.

Умерени сценарио одрживог развоја подразумева ублажавање постојећих трендова и улагања у складу са могућностима у областима унапређења немоторизованих кретања, паркирања, приступачност и јавног превоза.



Слика 28. Видовна расподела у умереном сценарију

Сценарио предвиђа повећана улагања у побољшање услова за пешачење и вожњу бициклом. Према овом сценарију, град Врање ће у будућности имати добру инфраструктуру и виши ниво саобраћајне културе, у којој су пешачење и вожња бициклом равноправни начини кретања за свакодневну мобилност. За становнике који живе у урбаном делу општине, унапређење пешачења и вожње бициклом су препознати као главни циљеви у планирању саобраћаја. Ови видови ће бити активно подстицани инфраструктурним, просторним и меким мерама, а са друге стране се ограничава и смирује моторни саобраћај. Пешачење и вожња бициклом препознати су као здрави начини кретања који доприносе чистијем и пријатнијем окружењу и део су свакодневног живота па је циљ да се становници али и посетиоци Врања чешће одлучују да пешаче или возе бицикл, нарочито на кратким релацијама, уместо да возе аутомобил. Дobar део посетилаца ће и даље користити путнички аутомобил, а паркирање ће бити добро балансирано са потребама становника стратешким распоређивањем капацитета за паркирање и квалитетним управљањем паркирањем. У складу са могућностима улагања у јавни превоз, становници ће се чешће одлучивати да га користе, а нарочито у комбинацији са пешачењем и вожњом бициклом. Сценарио предвиђа и заустављање постојећег опадајућег тренда учешћа пешачења и благо повећање, као и повећање вожње бициклом и јавног превоза путника. Као резултат, емисије загађујућих материја, број саобраћајних незгода и удео употребе аутомобила ће бити смањени у односу на сценарио наставка трендова. Услед релативно кратких растојања путовања у Врању (највише у подручју насељеног места) и нижих цена улагања у пешачење и бициклизам, овај сценарио може бити исплативији од улагања у друге видове превоза, тј. пружа

најбоље ефекте у односу на уложена средства. Међутим, дневна кретања посетилаца ван подручја насељеног места (на већим удаљеностима) и даље ће се обављати претежно аутомобилом, а за редуковање оваквог понашања неопходна су улагања у јавни превоз путника.



9 Визија и циљеви

При формирању свеобухватне визије мобилности, која је основа за постављање циљева и мера, кренуло се од визије коју је Радна група поставила себи у оквиру припреме за израду плана. Она је гласила:

Врање ће бити ефикасна и зелена урбана средина која ће дати приоритет одрживој мобилности и јавним просторима. Управљање саобраћајем ће се фокусирати на смањење загушења и побољшање безбедности кроз побољшани јавни превоз, пешачке стазе и одређене бициклистичке стазе. Интеграцијом паметне технологије, Врање ће подржати ефикасан еколошки прихватљив транзит, смањење загађења и побољшање квалитета живота. Урбани пејзаж ће дати приоритет зеленим површинама и приступачним подручјима оријентисаним на заједницу, промовишући здравију, живљи град за становнике и посетиоце.

Она описује велики број аспеката који чине коцкице у мозаику градског живота, описујући Врање као квалитетан и модеран град, као место у коме ће Врањанци волети да живе, а посетиоци радо и једноставно долазити и заједно уживати у његовој лепоти, живости и приступачности. Одрживи саобраћајни систем треба да да значајан допринос реализацији претходно наведеног, због чега је у оквиру припреме Плана одрживе урбане мобилности формулисана следећа визија:

Врање – зелени, ефикасни, савремени град, који уз примену модерне технологије тежи ка одрживој урбаној мобилности и квалитетним јавним просторима.

Одржива мобилност ће се фокусирати на повећање дужине пешачких стаза, увођења бициклистичких стаза и унапређење јавног превоза. Интеграцијом паметне технологије, Врање ће подржати ефикасан, еколошки прихватљив превоз, тако да се смањи загушење и загађење, повећа безбедност и побољша квалитет живота. У стварању квалитетне урбане средине и пријатнијег града за становнике и посетиоце даће се приоритет зеленим површинама и приступачним јавним просторима оријентисаним ка заједници и промовисању здравијег начина живота.

Жеља је да Врање буде по мери за становнике и посетиоце, град приступачан и уређен за кретање, оствариће се кроз омогућавање већег броја доступних опција. Дакле, Врање треба да:

- буде атрактивно и пружа квалитетан амбијент (да се умањи проблем одржавања улица и тротоара, као и паркирање на тротоару, регулише паркирање за становнике и посетиоце, унапреди урбано зеленило и формирају урбани џепови);
- подстицајно за људе да користе одрживе облике мобилности (развијањем бициклистичке мреже и других одрживих подсистема);
- омогући бољу повезаности свих делова општине (унапређујући јавни превоз и уреди паркирање за становнике и посетиоце).

Општи циљеви који су постављени на основу визије су подељени у три категорије и односе се на:

1. Унапређење одрживе мобилности и приступачности за све,
2. Озелењавање урбане средине и јавних простора,
3. Унапређење ефикасности свих саобраћајних подсистема.

У оквиру општих циљева, а на основу саобраћајних анализа и ставова заинтересованих страна, дефинисани су специфични циљеви (Табела 15).

Табела 15. Општи и специфични циљеви одрживог развоја Врања

Одржива мобилност	Зелена урбана средина и јавни простори	Ефикасност
Повећање удела пешачења	Стварање нових зелених урбаних простора	Повећање безбедности учесника у саобраћају
Повећање удела бициклирања	Унапређење постојећих јавних површина (интегрисане улице, урбани џепови)	Унапређење паркирања (инфраструктура, управљање, понашање)
Промена ставова о одрживим видовима кретања		Паметна решења у саобраћају
Унапређења у јавном превозу (инфраструктура, функционисање, информисање, чиста горива)		Унапређење инфраструктуре (Управљање, одржавање, финансије)
Унапређење приступачности		Едукација свих учесника у саобраћају



10 Мере

Остварење општег циља који се односи на унапређење одрживе мобилности биће реализован кроз специфичне циљеве који су наведени у претходној табели. У ту сврху је предвиђен широк опсег мера.

❖ Одржива мобилност (општи циљ)

Остваривањем овог циља ПОУМ доприноси се остваривању циљева одрживог развоја:

Циљ 3. Обезбедити здрав живот и промовисати благостање за све људе свих генерација

Циљ 5. Постићи родну равноправност и оснаживати све жене и девојчице

Циљ 11. Учинити градове и људска насеља инклузивним, безбедним, отпорним и одрживим

Циљ 13. Предузети хитну акцију у борби против климатских промена и њихових последица



➤ Повећање удела пешачења у градском насељу Врање (специфични циљ)

Задатак 1: Унапређење инфраструктуре за пешачење у Врању

1. Тротоари,
2. Пешачке стазе,
3. Пешачки прелази.

Задатак 2: Унапређење веза са ЈП-ом и активностима у простору,

4. Успостављање конкретних веза ЈП са активностима у простору,
5. Отклањање препрека – спречавање паркирања постављањем стубића.

Повећање удела бициклирања (специфични циљ)

Ради остварења овог специфичног циља могуће је приступити изменама и допунама планске документације тако да Предлог коридора бициклистичке мреже, који се налази у ПГР-овима (слика 4), постане обавезујућ и спроводи се кроз будуће реконструкције, рехабилитације и изградњу.

Задатак 1: Унапређење инфраструктуре за бициклирање

1. Траке (кружна трака: Булевар Патријарха Павла, Боре Станковића, Краља Стефана Првовенчаног, Милунке Савић, Др. Димитрија Јовчића, Ј. Ј. Лунге, Симе Погачаревића, Косовска, Партизански пут, Пролетерских бригада) и успорени бициклистички саобраћај у пешачкој зони (вертикална сигнализација зоне успореног саобраћаја),
2. Стазе: Булевар Николе Тесле, Булевар Патријарха Павла и Радничка улица,
3. Паркирање: постављања паркинга за бицикле испред јавних објеката и места која привлачи велики број посетилаца,
4. Једносмерне улице да буду за бициклисте двосмерне – Краља Стефана Првовенчаног,
5. Изнајмљивање бицикала – повезати хотеле и у сарадњи са хотелима стимулирати ангажовање на обезбеђивању овакве услуге превоза.

Изменама планова генералне регулације треба да се додају у планским документима нова правила за паркирање бицикала у одређеним зонама. Типови локација на којима је потребно обезбедити простор за паркирање бицикла су: пословни објекти, комерцијални објекти, спортско-рекреативни центри, школе и пешачке и индустријске зоне. Додатно, потребно је да се обезбеде паркинзи за бицикле у близини садржаја који су њима атрактивни.

Задатак 2: Веза са јавним превозом

6. Приступ систему јавног превоза бициклом (безбедни паркинзи) – у селима – разуђена насеља (потенцијални пилот пројекат: Павловац, Александровац, Раковац, Ћуковац, Купинице).

Задатак 3: Циклотуризам

7. Туристичка рута ван града Врање– Врањска Бања,
8. По граду – јавни бицикл.

➤ Промена ставова о одрживим видовима кретања (специфични циљ)

Задатак 1. Унапређење ставова одраслих грађана Врања

1. Кампања за смањење коришћења приватних аутомобила за довођење деце у школу у виду едукација родитеља у школама,

2. Промоција и субвенције за коришћење бицикла.

Задатак 2. Унапређење ставова деце

3. Промоција и субвенције за коришћење бицикла,
4. Стална едукације деце о одрживим видовима кретања – Полигон за обуку вожње бицикала у оквиру школских дворишта, едукативни тестови забавног карактера једном годишње и сл.

Задатак 3. Програми промене начина кретања

5. Програми радних кретања и субвенције за одустајање од путничког аутомобила

➤ **Унапређења у јавном превозу (специфични циљ)**

Задатак 1. Унапређење инфраструктуре јавног превоза

1. Унапређење возног парка (везано за старост возила, погонско гориво...),
2. Унапређења линија јавног превоза (промена трасе, нове трасе...),
3. Унапређења стајалишта (дислокација, нише, информације...),
4. Прилагођавања возила и стајалишта особама са проблемима у кретању,
5. Нови системи у понуди (мања возила на захтев, јавни бицикл...),
6. Дељење вожње (*car pooling*).

Задатак 2. Функционисање јавног превоза

7. Оптимизација кружне градске линије – ради фреквентности, повезивање насеља и атрактивних локација,
8. Подешавање броја полазака,
9. Испитивање поузданост јавног превоза,
10. Брзина .

Сва потенцијална унапређења у систему јавног превоза зависе од ограничења која су дефинисана уговором са превозником. У складу са могућностима постепено би се спроводиле претходно дефинисане мере. Основа за унапређења би могло да буде испитивање задовољства корисника комуналних услуга, односно јавним превозом.

Задатак 3. Информисање о јавном превозу

11. Постављање информативних табли на стајалиштима,
12. Доступност информација о градским линијама и редовима вожње на сајту,
13. Испитивање задовољства корисника ЈП-ом.

➤ **Унапређење приступачности кроз мапирање неприступачних места у сарадњи са корисницима (специфични циљ)**

Основ за дефинисање активности у области приступачности треба да буде анализа броја неприступачних јавних објеката којом би се дефинисао потребан број корекција на приступу објектима и број паркинг места.

Задатак 1. Унапређење инфраструктуре за особе са потешкоћама у кретању

1. Изградња тактилних стаза,
2. Изградња упуштених ивичњака,
3. Постављање вертикалне сигнализације.

Задатак 2. Унапређење социјалне и психолошке димензије

4. Информисање о прилагођењима система,
5. Кампање у вези са начином помоћи.

❖ Зелена урбана средина и јавни простори (општи циљ)

Остваривањем овог циља ПОУМ доприноси се остваривању циљева одрживог развоја:

Циљ 9. Изградити отпорну инфраструктуру, промовисати инклузивну и одрживу индустријализацију и подстицати иновације

Циљ 11. Учинити градове и људска насеља инклузивним, безбедним, отпорним и одрживим

Циљ 13. Предузети хитну акцију у борби против климатских промена и њихових последица



➤ Унапређење постојећих јавних површина града Врања (специфични циљ)

Задатак 1. Унапређење постојеће јавне површине у виду нових концепта

1. Интегрисане улице – Жикице Ј. Шпанца, Краља Александра Карађорђевића, Ивана Милутиновића, део К. С. Првовенчаног, део Београдске, Партизанска, Хероји са Кошара, Иве Лоле Рибара;
Интегрисане улице у стамбеним четвртима – Чешаљ: Баба Златина, Оца Јустина Поповића, Бранислава Нушића, Југ Богданова...
2. Урбани џепови – читаонице на отвореном, дневна соба на отвореном и сл., стварање привлачног простора за грађане и унапређење квалитета живота.

Задатак 2. Унапређење безбедности и комфора у јавном простору

3. Осветљење пешачких прелаза,
4. Увођење иновативних мера – 3Д подних цртежа у зонама школа, вртића, паркова, спортских игралишта, терена и увођење безбедне стазе до школе и вртића.

Задатак 3. Унапређење природних ресурса

5. Унапређење зелених коридора – дрвореда.
6. Нове зелене површине (са пешачким и бициклистичким стазама),
7. Санација неуређених зелених површина.

➤ **Стварање нових зелених урбаних простора (специфични циљ)**

Задатак 1. Повећање површина под зеленилом

1. Нови дрвореди,
2. Нови паркови,
3. Уређење зелених површина, тргова, скверова.

Задатак 2. Промена ставова о значају зеленила

4. Спровођење кампање о значају озелењавања простора,
5. Дефинисање у планским документима – већи проценат зеленила.

❖ **Ефикасност (општи циљ)**

Остваривањем овог циља ПОУМ доприноси се остваривању циљева одрживог развоја:

Циљ 9. Изградити отпорну инфраструктуру, промовисати инклузивну и одрживу индустријализацију и подстицати иновације

Циљ 11. Учинити градове и људска насеља инклузивним, безбедним, отпорним и одрживим



➤ **Повећање безбедности учесника у саобраћају (специфични циљ)**

Задатак 1. Унапређење безбедности возача путничких аутомобила

1. Унапређење сигнализације,
2. Контрола и санкционисање неадекватног понашања,

3. Едукације у вези са безбедним понашањем.

Задатак 2. Унапређење безбедности пешака и бициклиста

4. Зоне школа,
5. Безбедни пут до школе.

➤ Унапређење паркирања (специфични циљ)

Задатак 1. Унапређење инфраструктуре

1. Паркинг гараже,
2. Унапређење паркинг простора за становнике,
3. Мобилијар за спречавање паркирања,
4. Унапређење зелених површина за спречавање паркирања.

Задатак 2. Унапређење управљања паркирањем

5. Израда студије паркирања у централној зони,
6. Временско ограничење,
7. Цена паркирања,
8. Дељење паркинга – апликација за проналажење паркинг места.

Задатак 3. Промене понашања приликом паркирања

9. Контрола непрописног паркирања и заустављања,
10. Контрола паркирања на тротоару.

➤ Паметна решења у саобраћају (специфични циљ)

Задатак 1. Већа употреба нових технологија

1. Попуњеност паркинг места,
2. Сигнализација,
3. Осветљење.

➤ Унапређење инфраструктуре (специфични циљ)

Задатак 1. Управљање и одржавање инфраструктуре

4. Реконструкција приоритетних примарних саобраћајница,
5. Унапређење светлосне сигнализације,
6. Промена режима саобраћајница,
7. Постављање акустичних уређаја за слабовиде и слепе на вертикалној сигнализацији.

Задатак 2. Финансирање

8. Повећање броја конкурса за средства из различитих фондова.

➤ **Едукација свих учесника у саобраћају (специфични циљ)**

Задатак 1. Едукација свих учесника у саобраћају

9. Едукације у вези са безбедним понашањем у саобраћају,

10. Спровођење кампања у вези са начином помоћи особама са потешкоћама у кретању.

10.1 Вредновање мера

Све претходно дефинисане мере су вредноване и резултат вредновања је приказан у наредној табели.

Процес вредновања је спроведен кроз неколико корака:

- Оценом остварења циљева (3 циља која су дефинисана као: (1) Одржива мобилност, (2) Зелена урбана средина и јавни простори и (3) Ефикасност) при чему се сваком од циљева додељује оцена од 1 до 5, где је 1 најслабији, а 5 најјачи утицај на циљ;
- Укупни ефекат (збир утицаја на циљеве) помножен оценом цене мере. Оцена цене мере се креће од 1 до 5, где је 1 веома скупа, а 5 веома јефтина мера. Максимални ефекат мера може бити у збиру 15, а максимална оцена цене мере 5, па је максимална оцена за меру 75 поена;
- Оцена прихватљивости мере треба да оценом од 1 до 5 одреди у којој мери је могуће применити меру (нпр. увођење трамваја би можда било добро али буџет није довољан да таква мера буде спроведена, што је чини неприхватљивом). Оцена прихватљивости се множи са 3, што даје максималних 15 поена;
- Укупна оцена досеже до максималних 90 поена.

Табела 16. Мере у вези са одрживом мобилношћу

	Одржива мобилност	Зелена урбана средина и јавни простори	Ефикасност	Укупан ефекат	Цена 1-5 од скупа до веома	Производ Ефекта и цена (макс. 75)	Прихватљивост 1-5 оцена прихватљивост и помножена фактором 3 (макс .15)	Укупна оцена (макс. 90)
Одржива мобилност								
Тротоари	5	1	1	7	3	21	12	33
Пешачке стазе	4	2	1	7	2	14	9	23
Пешачки прелази	2	1	1	4	5	20	12	32
Успостављање конкретних веза ЈП са активностима у простору	4	3	2	9	4	36	9	45
Отклањање препрека	3	2	4	9	3	27	15	42
Бициклистичка кружна стаза (траке и стазе – Булевар	5	3	3	11	4	44	15	59

Патријарха Павла, Боре Станковића, Краља Стефана Првовенчаног, Милунке Савић, Др Димитрија Јовчића, Ј. Ј. Лунге, Симе Погачаревића, Косовска, Партизански пут, Пролетерских бригада)								
Бициклическе стазе Булевар Николе Тесле, Булевар Патријарха Павла и Радничка улица	5	3	3	11	5	55	15	70
Паркинг за бицикле испред јавних објеката и места која привлачи велики број посетилаца	3	2	1	6	4	24	12	36
Једносмерне улице да буду двосмерне за бициклисте – Краља Стефана Првовенчаног	5	4	3	12	6	60	12	72
Изнајмљивање бицикала	1	1	1	3	1	3	3	6
Приступ систему јавног превоза бициклом (безбедни паркинзи) – повезивање са околним селима	4	2	2	8	2	16	6	22
Циклотуризам –Туристичка рута: Врање – Врањска Бања, Врање – Александровачко језеро	3	3	2	8	1	8	9	17
Циклотуризам – Туристичка рута по граду – јавни бицикл	2	2	2	6	2	12	9	21
Смањење употребе путничког аутомобила за довожење деце у школу, предшколску установу	4	1	4	9	5	45	15	60
Промоција и субвенције за коришћење бицикла код одраслих								
Промоција и субвенције за коришћење бицикла код деце								
Стална едукације – Полигон за обуку вожње бицикала у оквиру школских дворишта, едукативни тестови забавног карактера и сл.	3	1	5	9	4	36	15	51
Програми радних кретања и субвенције за одустајање од путничког аутомобила								
Унапређење возног парка (везано за старост возила, погонско гориво...)	3	1	4	8	1	8	9	17
Унапређења линија превоза (промена трасе, нове трасе...)	4	3	3	10	3	30	12	42
Унапређења стајалишта (дислокација, нише, информације...)	4	2	4	10	2	20	12	32
Прилагођавања возила и стајалишта особама са	5	3	4	12	2	24	12	36

проблемима у кретању								
Нови системи у понуди (мања возила на захтев, јавни бицикл...)								
Дељење вожње (<i>car pooling</i>)								
Оптимизација кружне градске линије – ради фреквентности, повезивање насеља и атрактивних локација								
Испитивање задовољства корисника ЈП	2	1	3	6	5	30	15	45
Број полазака ЈП	3	1	2	6	2	12	9	21
Поузданост ЈП	4	1	2	7	5	35	12	47
Брзина ЈП (приоритет на раскрсницама...)								
Доступност информација о градским линијама	3	1	3	7	5	35	15	50
Тактилне стазе	4	4	2	10	2	20	12	32
Упуштени ивичњаци	4	2	2	8	3	24	15	39
Сигнализација за особе са потешкоћама у кретању	4	1	4	9	2	18	12	30
Информисање о прилагођењима система								
Кампање у вези са начином помоћи	3	1	1	5	5	25	15	40

У домену одрживе мобилности, мере које су се издвојиле јесу специфичне бициклистичке стазе и траке, смањење употребе путничког аутомобила за довожење деце у школу и предшколску установу, стална едукација у вези са коришћењем бицикла и информације на стајалиштима јавног превоза.

Табела 17. Мере у вези са зеленом урбаном средином и јавним просторима

Зелена урбана средина и јавни простори								
Интегрисане улице	5	3	4	12	5	60	15	75
Урбани џепови – читаонице на отвореном, дневна соба на отвореном и сл., стварање привлачног простора за грађане и унапређење квалитета живота	2	5	1	8	3	24	15	39
Осветљење пешачких прелаза	2	2	2	6	3	18	12	30
Увођење иновативних мера – 3Д подни цртежи: у зонама школа, вртића, паркова, спортских игралишта, терена и увођење безбедне стазе до школе и вртића	1	4	4	9	4	36	15	51
Зелени коридори	5	4	3	12	3	36	9	45
Нове зелене површине (са пешачким и бициклистичким стазама)	4	5	2	11	2	22	9	31
Санација неуређених зелених површина	3	4	2	9	2	18	12	30

Нови дрвореди	4	4	2	10	3	30	15	45
Нови паркови	3	5	1	9	1	9	9	18
Уређење зелених површина, тргова, скверова	4	5	3	12	2	24	9	33
Спровођење кампање о значају озелењавања простора	2	2	3	7	5	35	15	50
Дефинисање у планским документима већег процента зеленила	1	5	1	7	5	35	15	50

У домену зелене урбане средине и јавних простора, мере које су добиле више оцено су интегрисане улице, ЗД подни цртежи у зонама школа, паркова, спортских игралишта, терена и др., дефинисање већег процента зеленила у планским документима и кампање о значају озелењавања простора.

Табела 18. Мере у вези са ефикасношћу

Ефикасност								
Унапређење безбедности пешака и бициклиста у зони школа и на путу до школе	3	3	4	10	3	30	12	42
Унапређење безбедности возача – Саобраћајна сигнализација	2	1	4	7	3	21	12	33
Контрола и санкционисање неадекватног понашања	1	3	4	8	5	40	15	55
Едукације у вези са безбедним понашањем	1	1	3	5	5	25	15	40
Унапређење инфраструктуре – Паркинг гараже	4	2	3	9	1	9	6	15
Унапређење инфраструктуре – Паркинг простори за становнике	4	2	3	9	3	27	12	39
Мобилијар и зелене површине за спречавање паркирања	4	4	3	11	4	44	15	59
Студије паркирања у централној зони	4	4	3	11	3	33	12	45
Временско ограничење паркирања	4	2	2	8	5	40	9	49
Цена паркирања	4	2	2	8	5	40	9	49
Дељење паркинга – апликација за проналажење паркинг места								
Контрола непрописног паркирања и заустављања	4	3	3	10	5	50	15	65
Контрола паркирања на тротоару	4	3	3	10	5	50	15	65
Паметна решења за паркинге	2	1	4	7	3	21	9	30
Паметна решења за сигнализацију	4	1	4	9	3	27	12	39
Паметна решења за осветљење	2	3	4	9	3	27	12	39
Реконструкција приоритетних примарних саобраћајница	4	3	4	11	1	11	9	20
Унапређење режима	4	4	3	11	3	33	12	45

саобраћајница и светлосне сигнализације								
Постављање акустичних уређаја за слабовиде и слепе на вертикалној сигнализацији	4	4	3	11	3	33	12	45
Коришћење средстава из различитих фондова	5	4	3	12	5	60	15	75
Едукације у вези са безбедним понашањем у саобраћају	3	4	3	10	5	50	15	65
Спровођење кампања у вези са начином помоћи особама са потешкоћама у кретању	3	4	3	10	5	50	15	65

У домену ефикасности, мере које имају већи потенцијал у вези су са повећањем нивоа средстава из различитих фондова, контролом паркирања, едукацијом у вези са безбедним понашањем у саобраћају, постављањем мобилијара и зеленила за спречавање паркирања и контроле и санкционисања неприхватљивог понашања у саобраћају.

Мере које немају оцене у овом вредновању оцењене су као неприхватљиве па зато нису даље разматране. То не значи да у некој наредној итерацији неће постати прихватљиве за примену и из тог разлога су задржане у списку потенцијалних мера.



11 Имплементација, мониторинг и евалуација

Из вредновања предложеног списка потенцијалних мера (Поглавље 10) проистекао је Акциони план којим су специфициране активности, надлежности и цена примене специфичних активности.

У процесу спровођења конкретних активности потребно је спровести и неке претходне радње, пре свега за оне активности за које не постоји почетна (референтна) вредност параметра који служи за оцену ефеката спроведене активности. Почетне вредности параметара се морају утврдити пре спровођења активности да би се могао одредити однос параметара пре и после спровођења. У ту сврху је неопходно испланирати потребне ресурсе за организацију и спровођење истраживања на терену. Углавном је реч о малим истраживањима, кратког периода трајања и ниске цене.

Мониторинг ће се ослањати на константно утврђивање и праћење основне базе података која је приликом израде ПОУМ-а формирана (у *Excel* формату). Већина података је планирана да се утврђује на годишњем нивоу за шта ће бити пре свега коришћена Европска недеља мобилности и форма упитника која је коришћена 2024. године. У зависности од потребе за додатним подацима и мишљењима заинтересованих страна, биће додата и питања која ће омогућавати њихово прикупљање (нпр. истраживање задовољства комуналним услугама итд.). Мала истраживања, претходно поменута за потребе праћења реализације акционог плана, такође ће бити уврштене у заједничку базу података и њихови трендови ће се пратити у наредним годинама. На тај начин ће се у будућем периоду формирати база података о мобилности и саобраћају која ће служити за формирање трендова и даље планирање, управљање и пројектовање саобраћајног система Врања.

Формирање заједничке базе података треба да омогући вредновање ефикасности примењених мера и активности праћењем промена додељених параметара (нпр. промена учешћа пешачења у видовној расподели мери квалитет унапређења у саобраћајног система намењеног пешацима). Уколико се не добијају планиране (задовољавајуће) промене параметара, односно повећање учешћа пешачења у овом случају, то може значити само да примењене мере нису адекватне. Што је сигнал да мере морамо променити и снажније усмерити на жељене промене или је можда разлог тај што не утичемо на прави узрок због кога становници и посетиоци не пешаче. То свакако представља основ за даљи рад на унапређењу мобилности у граду и даља усаглашавања са заинтересованим странама у смеру заједничког рада на обликовању саобраћајног система.

11.1 Мониторинг

Показатељи за мониторинг који су условљени предвиђеним мерама треба се прате на годишњем нивоу.

У вези са **унапређењем пешачења** то су:

- Дужина нових пешачких стаза,
- Дужина нових тротоара,
- Дужина реконструисаних тротоара,
- Број метара квадратних реконструкције пешачких прелаза,
- Број постављених стубића (на којој дужини).

У вези са **унапређењем бициклирања** то су:

- Дужина обележених бициклистичких трака,
- Дужина бициклистичких стаза,
- Број постављених паркинга за бицикле.

У вези са **променом понашања** то је:

- Број едукација родитеља и деце у вези са начином доласка у школу и понашања у саобраћају.

У вези са **јавним превозом** то су:

- Дужина нових траса јавног превоза,
- Број дислоцираних стајалишта,
- Број нових возила/јавних бицикала у систему јавног превоза,
- Број нових инфо табли на стајалиштима.

У вези са **приступачношћу** то су:

- Дужина нових тактилних стаза,
- Број упуштених ивичњака.

У вези са **зеленим површинама и јавним просторима** то су:

- Проценат зелених површина у намени површина,
- Број и дужина интегрисаних улица,
- Дужина нових дрвореда,
- Број нових и број уређених зелених површина,
- Број кампања о значају зеленила.

У вези са **безбедношћу** то су:

- Број нових осветљених пешачких прелаза,
- Број или површина 3Д ознака на коловозу,
- Осећај безбедности у саобраћају (резултат анкете).

У вези са **ефикасношћу** то су:

- Број нових и замењених саобраћајних знакова,
- Број контрола и наплаћених казни за неадекватно понашање у саобраћају,
- Број нових паркинг места у односу на планирани број,
- Број укинutih паркинг места у односу на број планираних за укидање,
- Број препрека које стварају паркирана возила (карактеристичних локација),
- Степен искоришћења карактеристичних паркиралишта (поподневна акумулација),
- Број непрописно паркираних возила на карактеристичним локацијама,
- Километара реконструисаних саобраћајница,
- Број саобраћајница у којима је промењен режим,
- Број уграђених и уклоњених светлосних сигнала,
- Проценат финансирања из извора ван градског и националног буџета,
- Број одржаних едукација за све учеснике у саобраћају.

Овај списак показатеља се прикључује већ дефинисаним постојећим подацима који су искоришћени за прављење Плана, а односе се на социо-економске показатеље, карактеристике кретања и паркирања:

- Број становника, пол, старост, дневне миграције, број запослених, степен моторизације итд.,
- Број кретања, видовну расподелу, временску расподелу, ставови о недостацима у саобраћајним подсистемима итд.,
- Број линија, стајалишта, превезених путника у јавном превозу итд.,
- Број паркинг места и остварени број паркирања по зонама итд.,
- Бројања саобраћаја на раскрсницама и пресецима,
- Број теретних возила на карактеристичним локацијама,
- Број саобраћајних незгода по типовима и друге карактеристике саобраћајних незгода,
- Стање квалитета ваздуха и нивои буке итд.,
- Краткорочни и средњорочни списак планираних реконструкција саобраћајница.

За посебан циљ 1.3. (Промена ставова грађана о одрживим видовима кретања) треба да се уради мало истраживање и да се дефинише „удео деце која сама долазе до неке карактеристичне школе“ пре спровођења активности едукације одраслих и деце.

За посебан циљ 3.1. (Повећање безбедности учесника у саобраћају) треба да се уради анкетирање и да се дефинише индивидуална оцена нивоа безбедности (на локацијама које се раде).

За посебан циљ 3.2. (Унапређење паркирања) треба да се уради анкетирање и да се дефинише индивидуална оцена стања паркирања (на локацијама на којима се планирају активности) пре активности и након активности.

За мере 1.4.2. и 1.4.3. које се тичу посебног циља 1.4. (Унапређење у јавном превозу), а односе се на степен задовољства комуналном услугом јавног превоза и његове поузданости треба да се уради анкетирање и да се дефинише индивидуална оцена стања задовољства и поузданости пре и након примењене активности на побољшању стања у јавном превозу.

11.2 Основ квалитетне имплементације

Међусекторска сарадња градских служби је основа за имплементацију планираних активности кроз координацију имплементације Плана. Различита одељења Градске управе и јавни сектор треба да преузму одговорност за спровођење и праћење конкретних активности, у складу са својим надлежностима.

Након усвајања ПОУМ-а, градско веће треба да именује Радну групу за имплементацију и праћење реализације ПОУМ-а. Чланови Радне групе треба да буду доносиоци одлука, представници сектора који се баве проблематиком саобраћаја, просторног планирања, изградњом и коришћењем земљишта, заштитом животне средине, енергетске ефикасности, јавног осветљења и др.

Задаци Радне групе били би:

- припрема и усвајање годишњег плана активности базираног на Акционом плану који је саставни део овог документа,
- интегрисање активности са планом развоја, планском документацијом и буџетом (интегрисање ПОУМ-а у стратешка и планска документа),
- обезбеђење политичке подршке за спровођење активности,
- праћење реализације активности и остваривања циљева;
- предузимање одговарајућих мера, уколико се ПОУМ не спроводи и предлагање ревизије ПОУМ-а,
- годишње извештавање Градском већу о реализацији ПОУМ-а,
- организовање Европске недеље мобилности и др.

Имплементација ПОУМ-а треба да буде анализирана на годишњем нивоу, у смислу одређивања конкретних активности које се спроводе у одређеном периоду уз сарадњу са Радном групом за имплементацију, а касније и ревидиран уколико дође до значајних промена у простору и у другим планским и стратешким документима. У поглављу 11.1 (у

складу са Акционим планом) дефинисани су индикатори који указују на реализацију појединих мера, односно на испуњавање појединих циљева. За потребе евалуације потребно је израдити годишње извештаје о стању појединих индикатора почевши годину дана након (а где не постоје референтне вредности и годину пре) усвајања овог Плана па до краја планског раздобља (2032).

Институционализација игра важну улогу у реализацији ПОУМ-а. Како би се осигурало успешно спровођење ПОУМ-а, битно је именовати координатора за одрживу урбану мобилност. У систематизацији радних места потребно је планирати послове на унапређењу одрживе урбане мобилности, у оквиру минимум једног радног места. На овај начин, по моделу енергетског менаџера, менаџер за мобилност или координатор за мобилност ће у оквиру прописаних послова и својих надлежности вршити послове реализације мера, праћења и евалуације, умрежавања кључних чинилаца и слично. Поред тога, координатор ће непрестано радити на сопственом стручном усавршавању како би могао/могла да одговори постављеним задацима и циљевима.

Циљ је подизање организационих, кадровских и стручних капацитета постојећих служби, како би се створио тим који би активно радио на активностима одрживе урбане мобилности праћењу реализације, евалуацији свих активности везаних за реализацију и унапређење ПОУМ-а.

12 Литература

План развоја града Врања за период од 2021. до 2030. године
Средњорочни план града Врања за период од 2023. до 2025. године
SECAP Врање – Акциони план одрживе енергије и климатске промене
Просторни план града Врања
Генерални урбанистички план Врања
Измене и допуне генералног урбанистичког плана Врања
Друге измене и допуне генералног урбанистичког плана Врања
План генералне регулације зоне 1 у Врању-Централна зона
План генералне регулације зоне 2 у Врању
Измене и допуне плана генералне регулације зоне 2 у Врању-Шапраначки рид
План генералне регулације зоне 3 у Врању-Доње Врање
План генералне регулације зоне 4 у Врању
План генералне регулације зоне 5 у Врању
European Commission (2019). Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)
ELTIS Urban Mobility Observatory.-алати и примери добре праксе www.eltis.org
CIVITAS Initiative – Policy Note: Sustainable Urban Mobility Plans
OECD (2015). Sustainable Urban Transport Plans: Policy Directions
UN-Habitat (2013). Planning and Design for Sustainable Urban Mobility
GIZ (2022) Водич за локалне самоуправе у области одрживе мобилности
Закон о планском систему Републике Србије
Републички завод за статистику – званични статистички подаци
ГИС базе података града Врања
Саобраћајна студија Врања
Резултати анкета грађана о мобилности
Локални саобраћајни модели и бројање саобраћаја
Извештаји о контроли квалитета ваздуха и мерењу буке
Теренски подаци, радионице

Напомена:

Сви термини који се користе у овом Плану одрживе урбане мобилности града Врања у мушком граматичком роду подразумевају природни мушки и женски род особа на које се односе, без икакве дискриминације.

Израду овог документа помогла је Влада Шведске кроз пројекат „Одрживе и инклузивне услуге на локалном нивоу”.