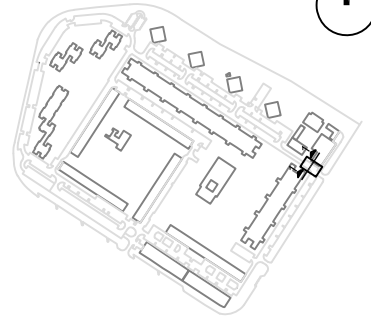


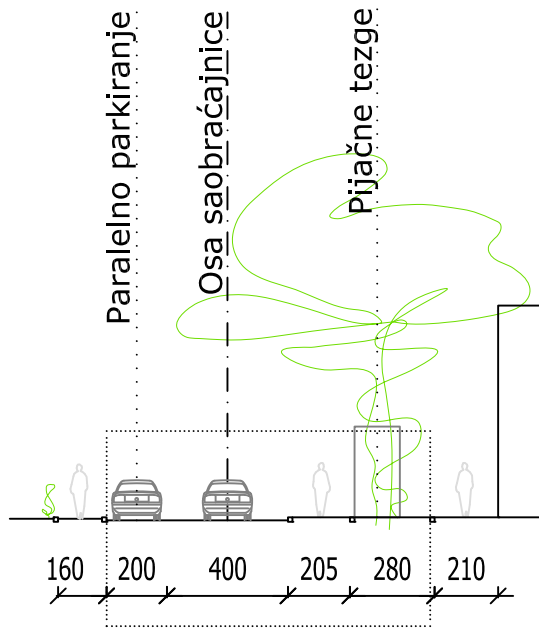
# PROFIL 1-1



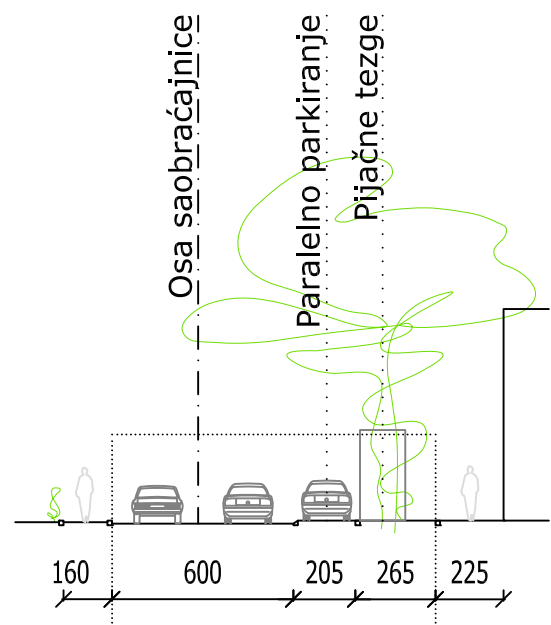
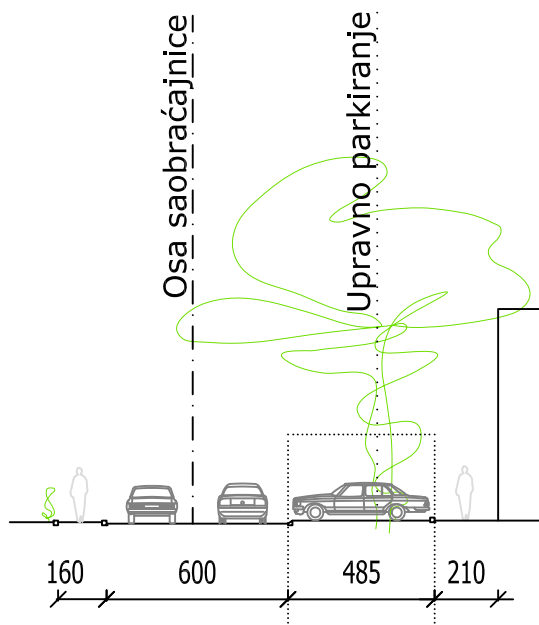
Komentar: Saobraćajnica je predviđena kao dvosmerna bez izmena širine. U var. A jednostranim upravnim parkiranjem bi se dobilo 10-13 pm uz obavezno očuvanje postojećih stabala dobrog boniteta i izmeštanje pijačnih tezgi u centralno dvorište MZ. U var. B jednostranim paralelnim parkiranjem automobila na postojećoj površini bi se dobilo 4-5 pm.



## Postojeće stanje



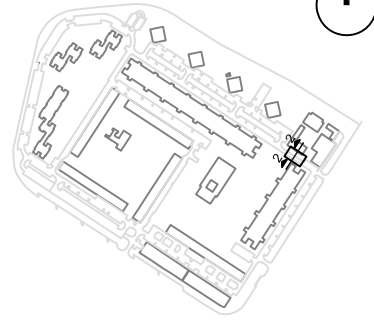
## Predložena izmena\_var. A Predložena izmena\_var. B



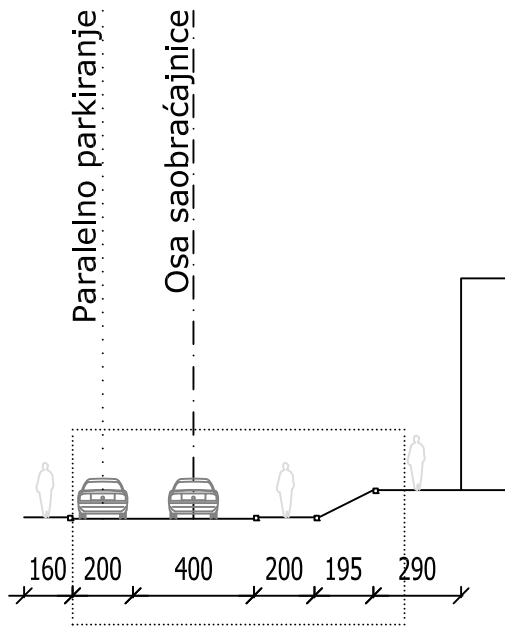
# PROFIL 2-2



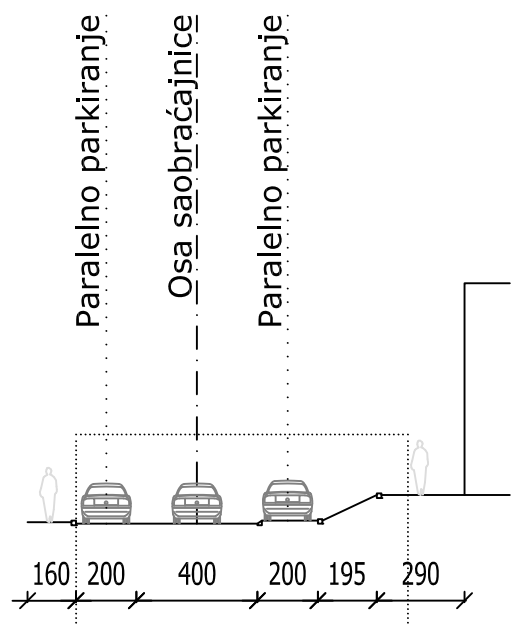
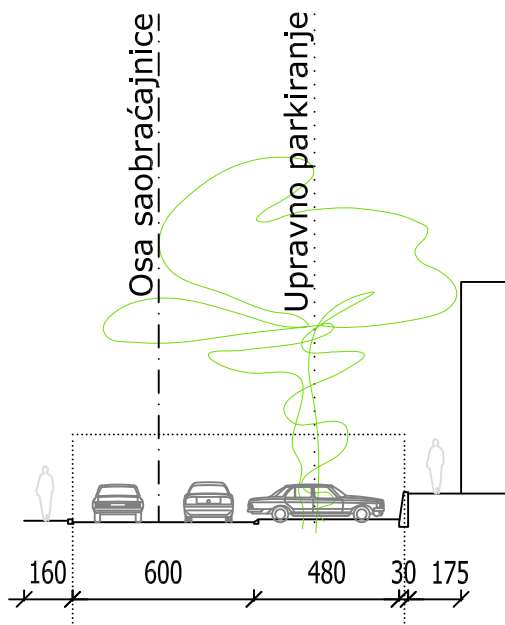
Komentar: Saobraćajnica je predviđena kao dvosmerna bez izmena širine. U var. A jednostranim upravnim parkiranjem bi se dobilo 9-11 *pm* uz obavezno očuvanje postojećih stabala dobrog boniteta, uklanjanje stepeništa i formiranje adekvatnog podzida. U var. B jednostranim paralelnim parkiranjem automobila na postojećoj površini bi se dobilo 3-4 *pm*.



## Postojeće stanje



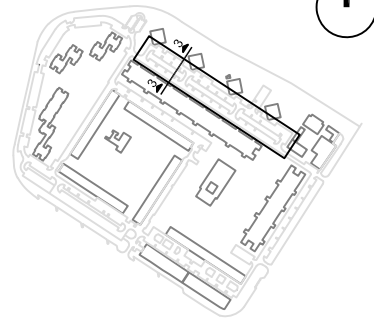
## Predložena izmena\_var. A    Predložena izmena\_var. B



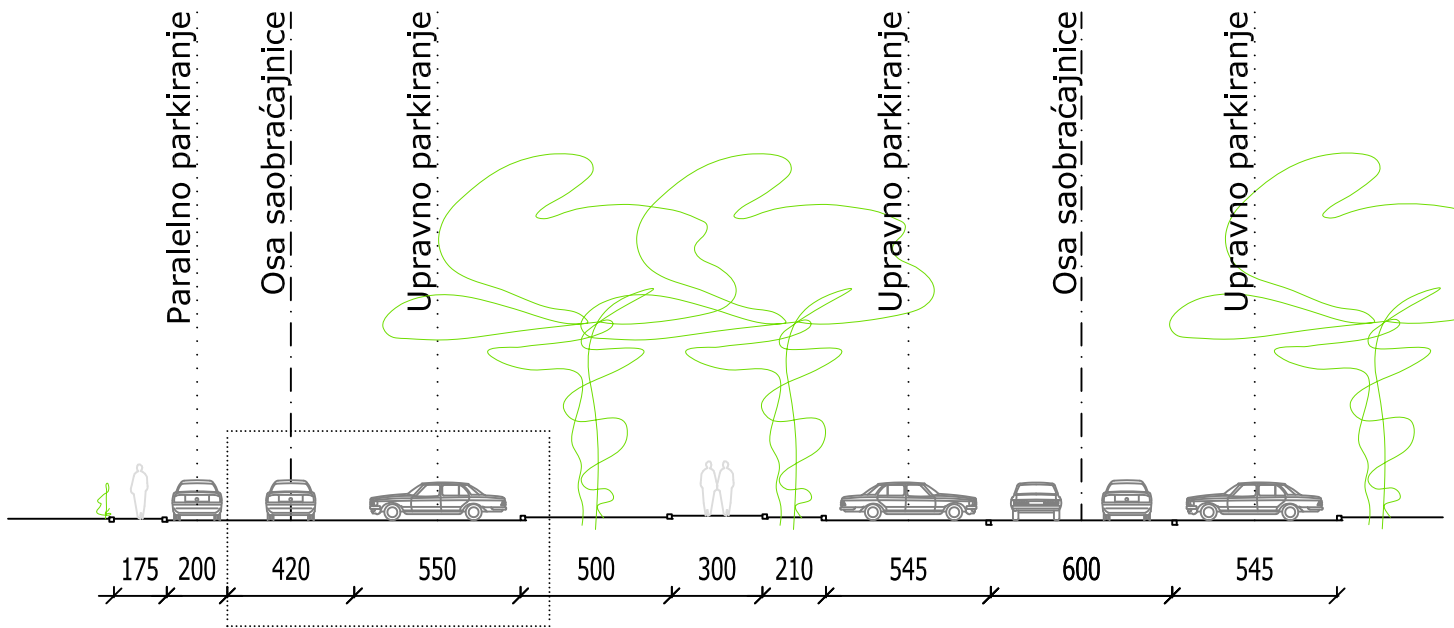
# PROFIL 3-3



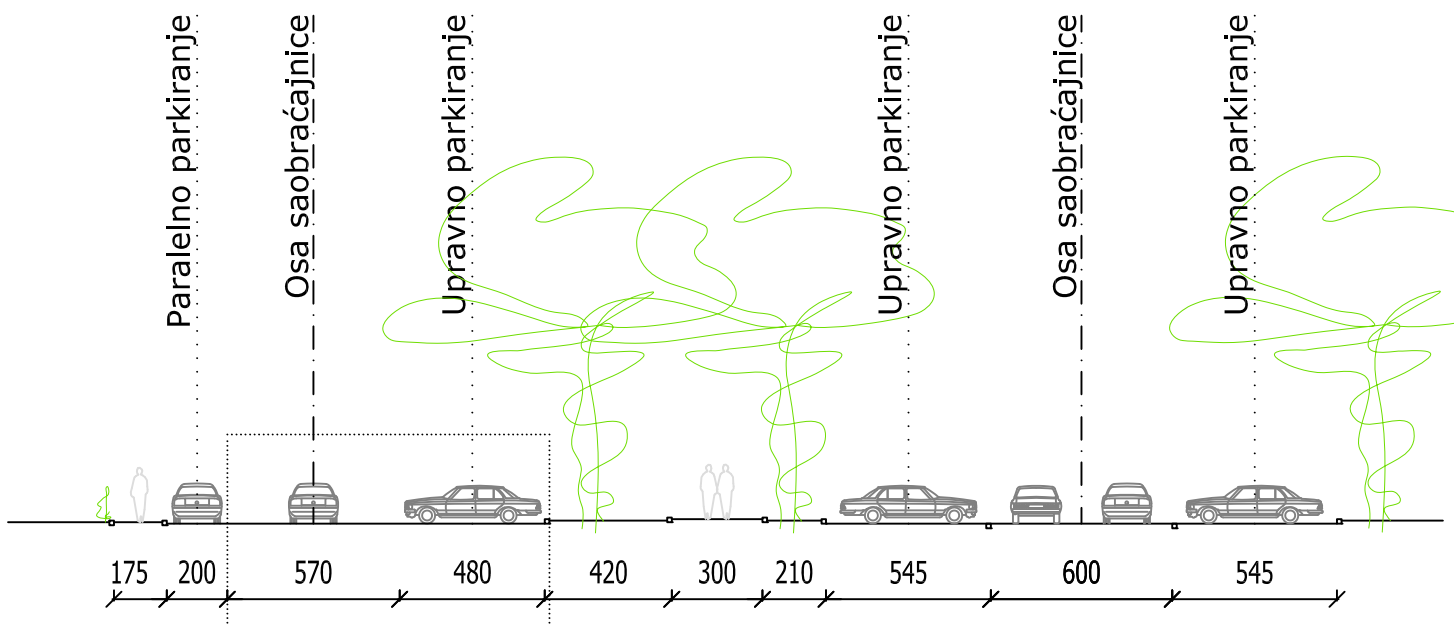
Komentar: Kako bi se obezbedilo legalno paralelno i upravno parkiranje u istoj saobraćajnici, potrebno je skratiti zelene površine koje okružuju postojeće upravno parkiranje i to za 50 cm "trake" paralelne sa *pm* koje se ponavljaju i za 80 cm zelene površine u zaleđu. Postavljanjem *pm* pod uglom se gubi više od 10 već regularno formiranih *pm* te zbog toga ta varijanta nije razmatrana.



## Postojeće stanje



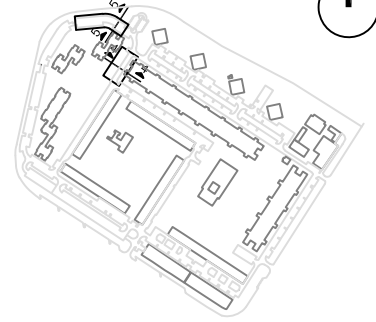
## Predložena izmena



# PROFILI 4-4 i 5-5

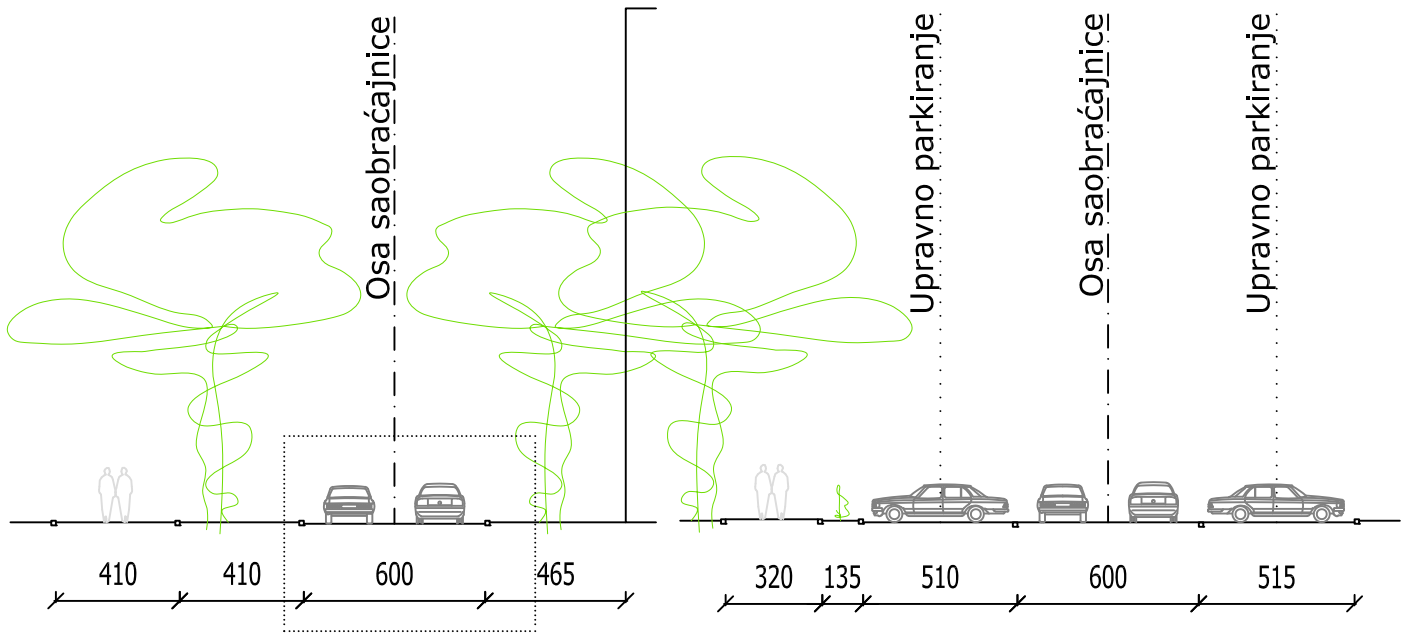


Komentar: Oba profila su predviđena kao dvosmerna i obavezno je očuvanje postojećih stabala dobrog boniteta. U profil 4-4 je uvedeno jednostrano paralelno parkiranje sa leve strane profila čime se ostvaruje 5-6 pm. Za to je neophodno proširenje profila sa leve strane za 50cm, a sa desne za 150cm, što je potrebno dodatno utvrditi i u odnosu na geodetsku podlogu. Profil 5-5 ostaje isti sa dvostranim upravnim parkiranjem.

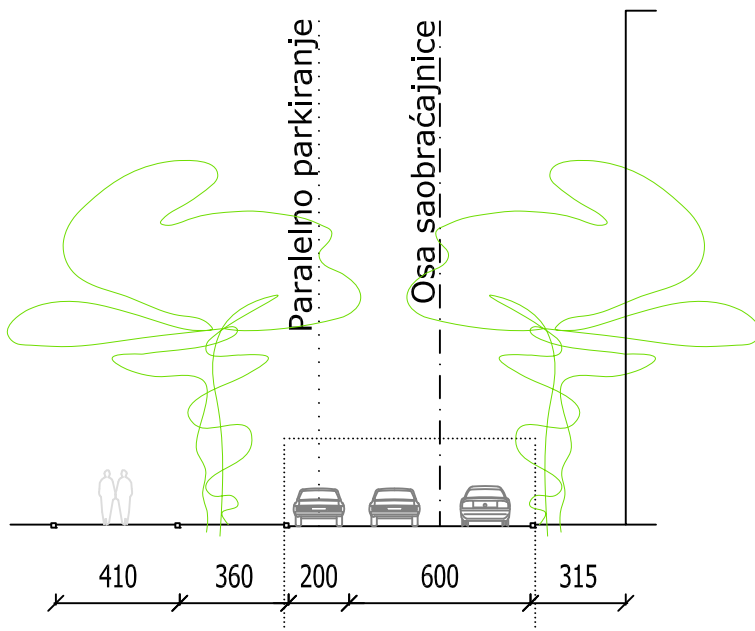


## Postojeće stanje 4-4

## Postojeće stanje 5-5



## Predložena izmena



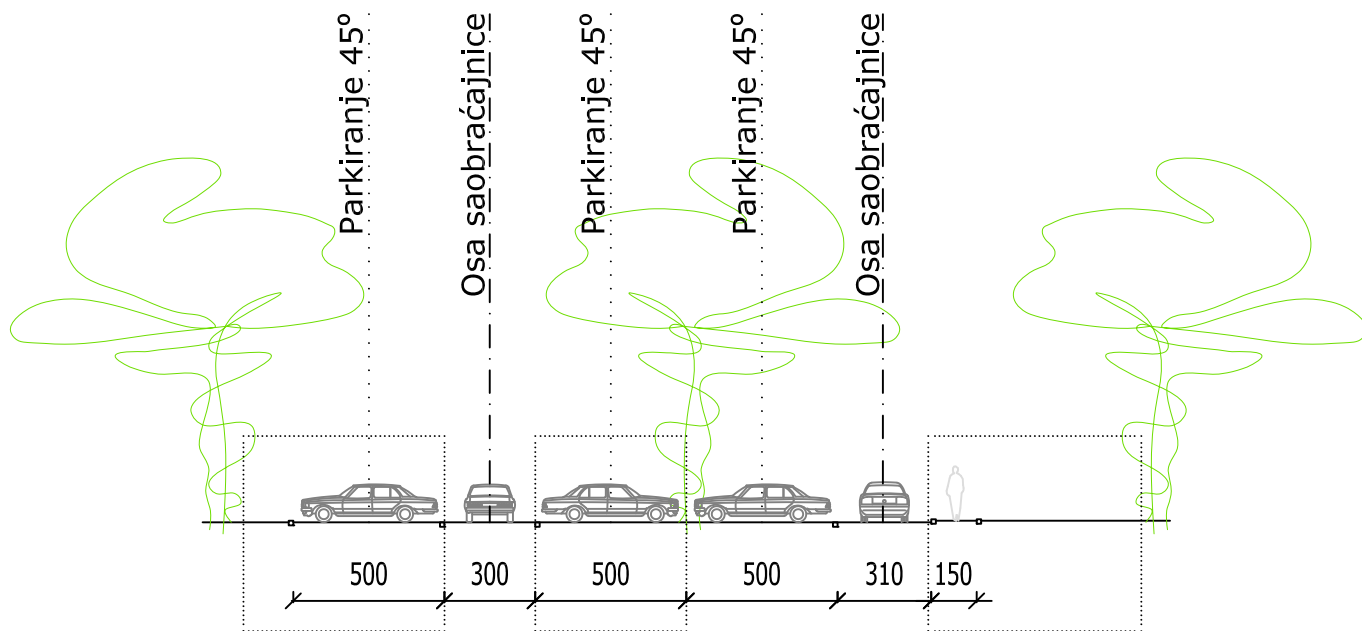
# PROFIL 6-6



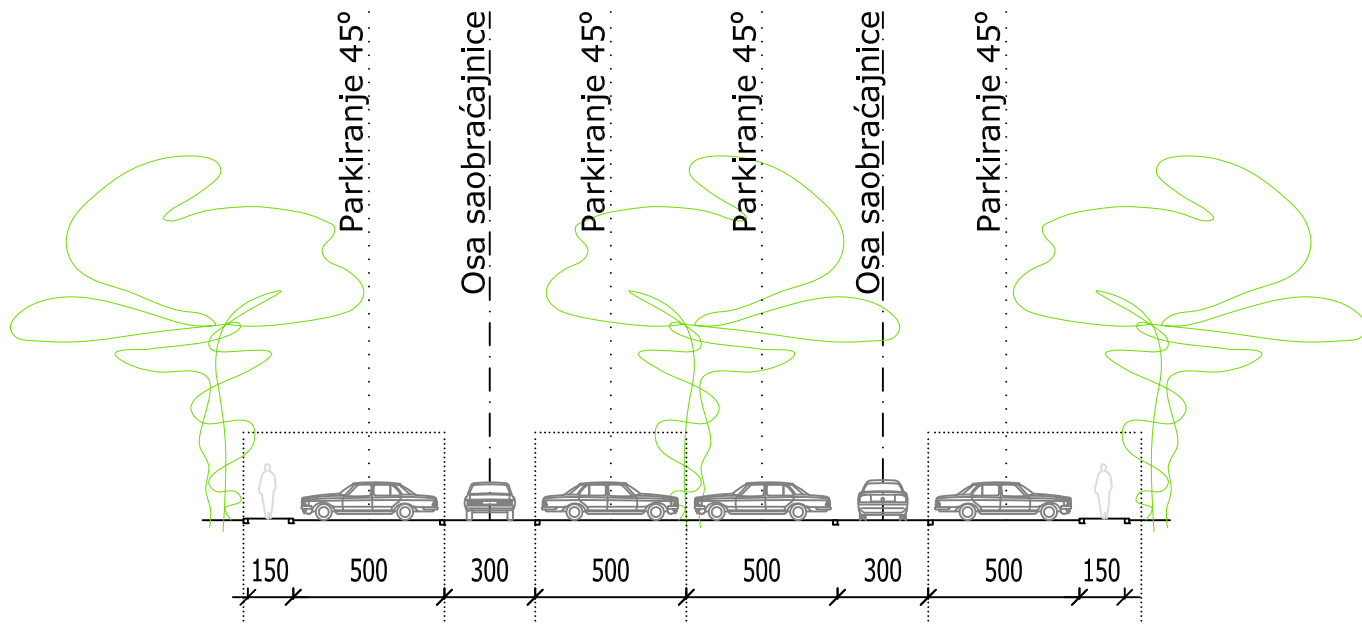
Komentar: Predlog povećava ukupan broj *pm* sa 18 na 28. Radi uspostavljanja regularnog kretanja saobraćaja, potrebno je samo pri obeležavanju *pm* reorganizovati levu stranu profila. Sa desne strane je moguće proširenje *pm* za 7 mesta u vidu parkiranja 45°. Obavezno je očuvanje svog postojećeg visokog rastinja.



## Postojeće stanje



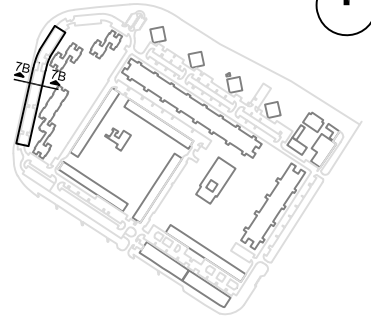
## Predložena izmena



# PROFIL 7-7

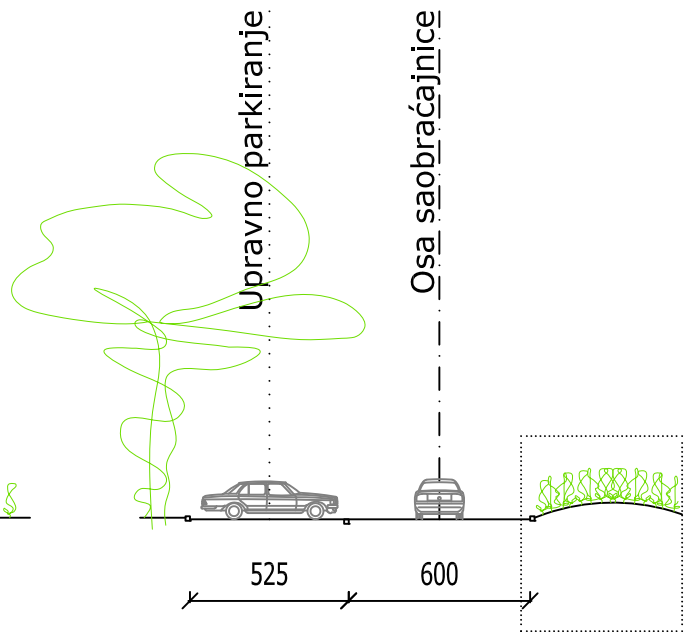
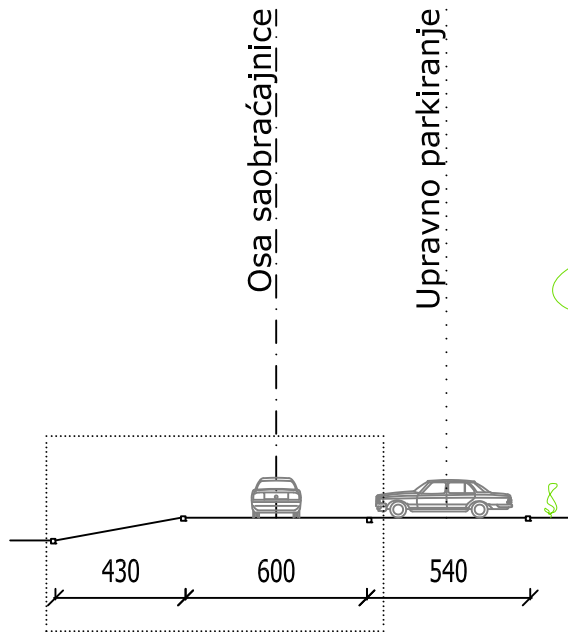


Komentar: U južnoj zoni gde je zeleni pojas sa leve strane najuži, paralelnim parkiranjem kao u var. A bi se obezbedilo do 20 pm, dok bi se upravnim parkiranjem kao u var. B obezbedilo do 49 pm. Podzid u var. B je na crtežu samo shematski naznačen te zahteva ozbiljan proračun nosivosti. Predviđen je jednosmeran saobraćaj. Organizacija novih pm sa desne strane severnog dela profila je moguća uklanjanjem brda sa žbunjem i bunkera sa kontejnerima.



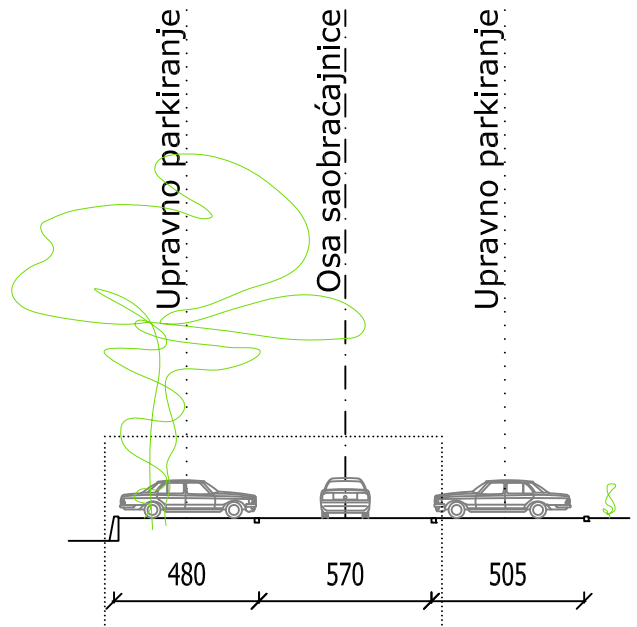
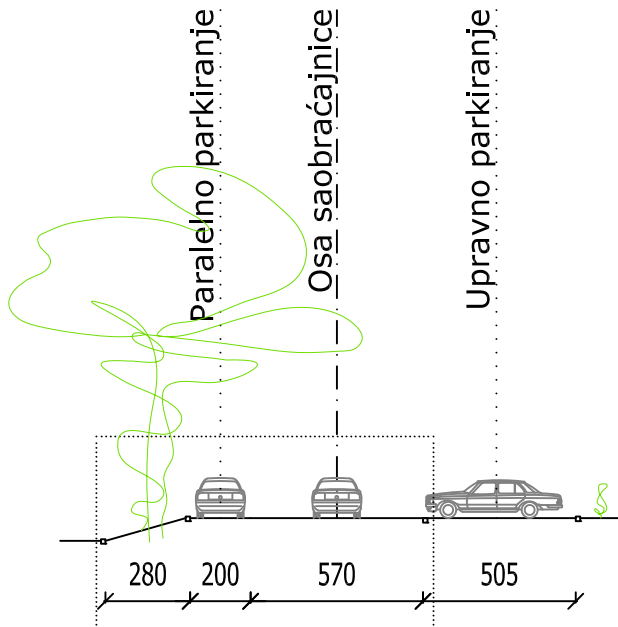
## Postojeće stanje jug

## Postojeće stanje sever



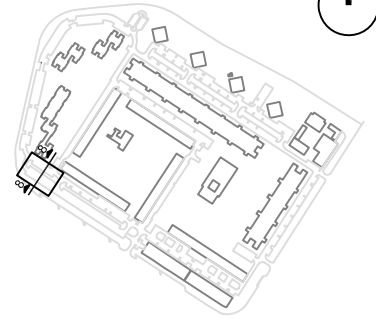
## Predložena izmena\_var. A

## Predložena izmena\_var. B

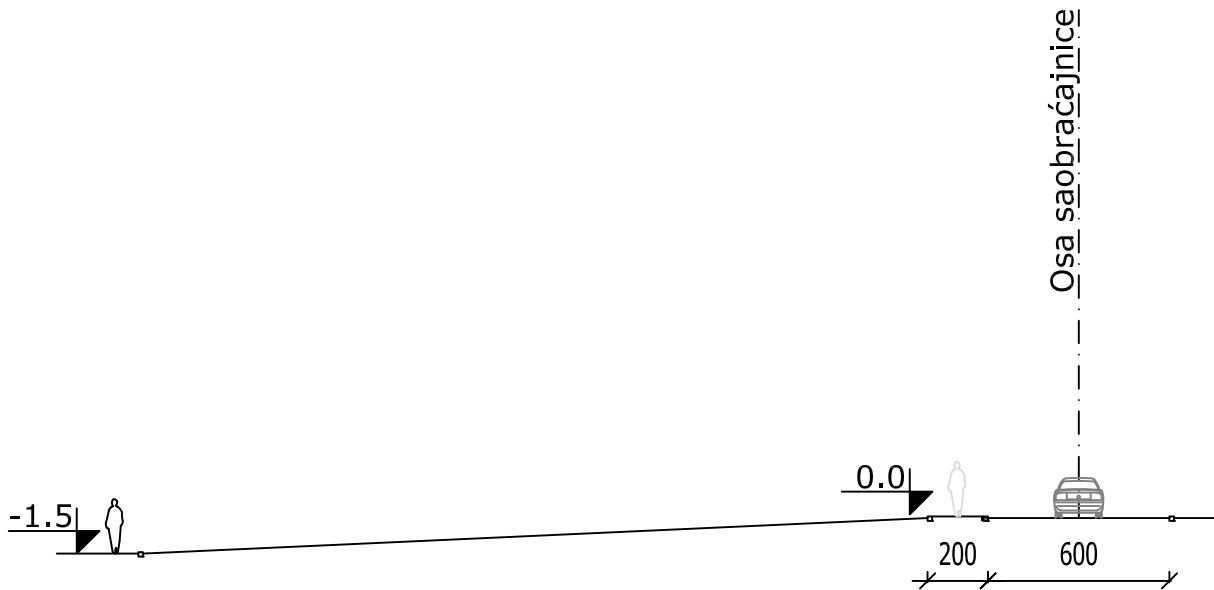


# PROFIL 8-8

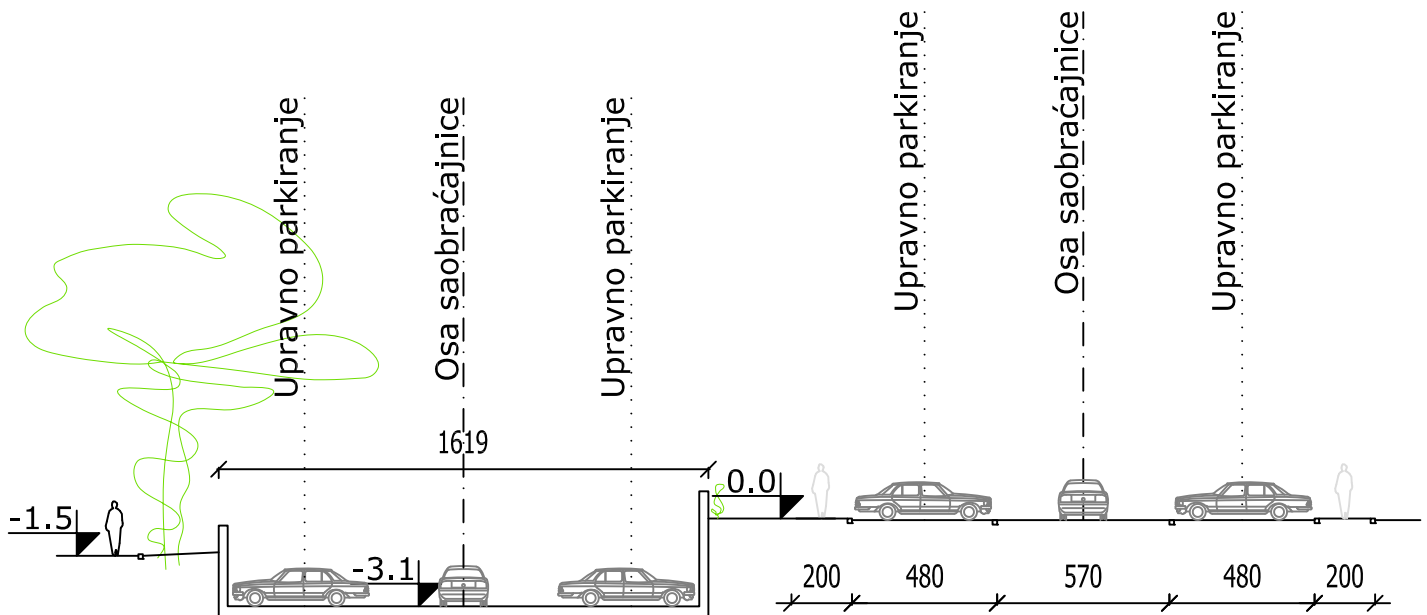
Komentar: Predviđen je dvosmeran saobraćaj. Osim organizovanja dvostranog upravnog parkiranja, u jugo-zapadnom delu se nastavlja parking na otvorenom uz MM na nivou "-3,1"



## Postojeće stanje 8-8



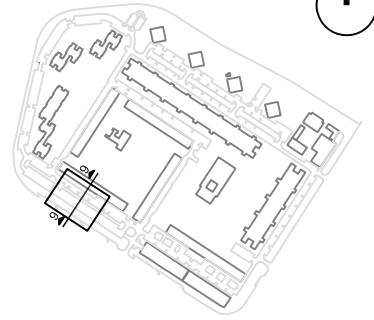
## Predložena izmena 10-10



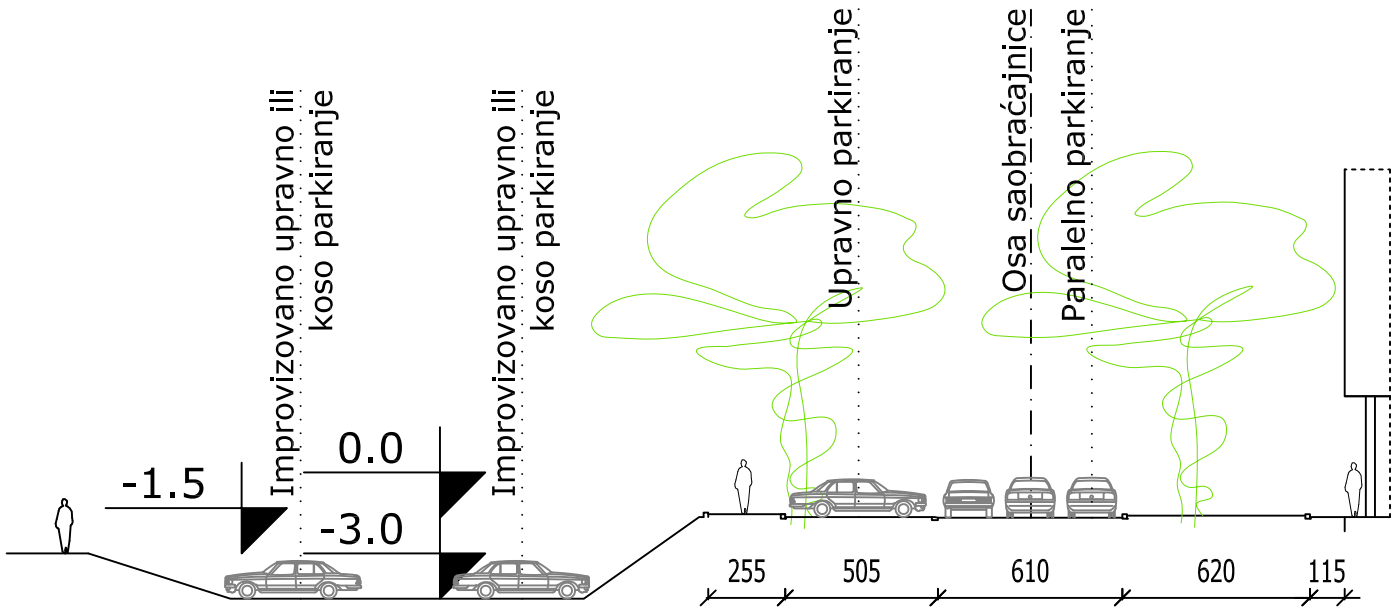
# PROFIL 9-9



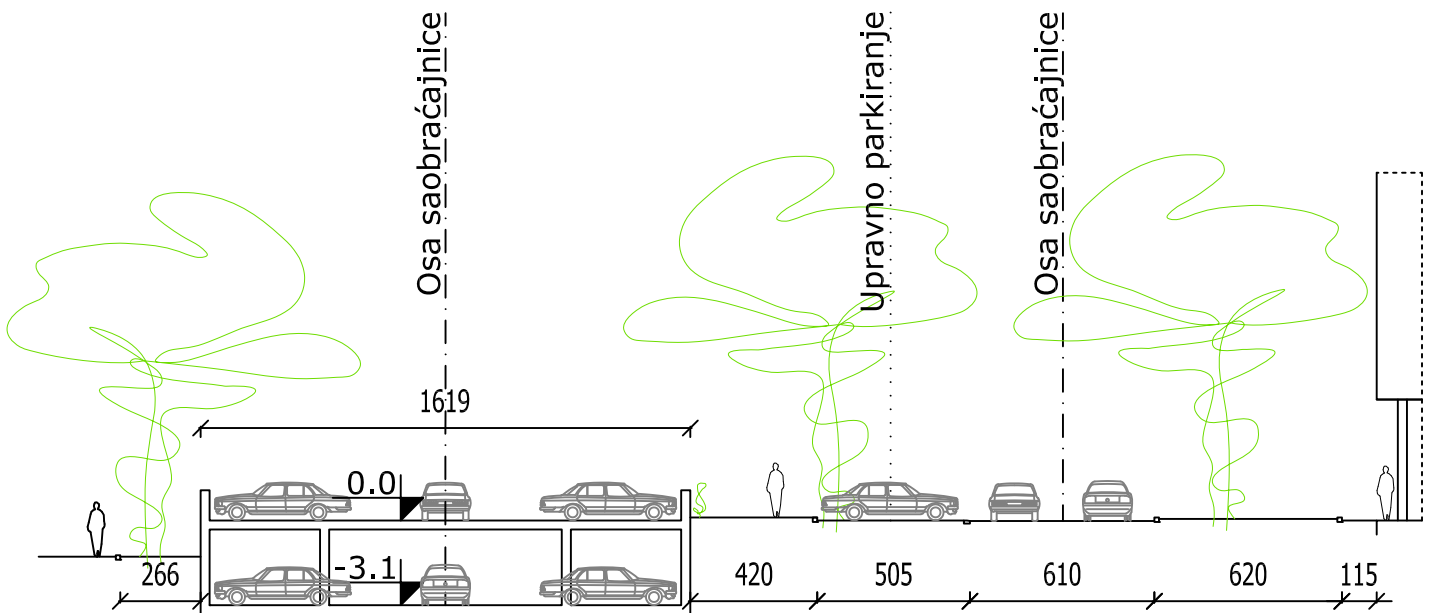
Komentar: Pre svega je neophodno obezbediti parkiranje u jugo-zapadnom delu Bloka 37 uz MM. Neophodno je ostvariti parkiranje na otvorenom najmanje u dva a najviše u tri nivoa. U predlogu rešenja je predviđeno 168 *pm* na donjem i 108 *pm* na gornjem nivou. Ovo je glavno mesto koje može da nadoknadi nedostajuće kapacitete, inicijalnim planom i predviđeno za to, i potrebno je prvo njega realizovati.



## Postojeće stanje



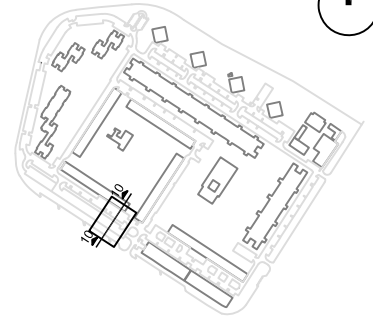
## Predložena izmena



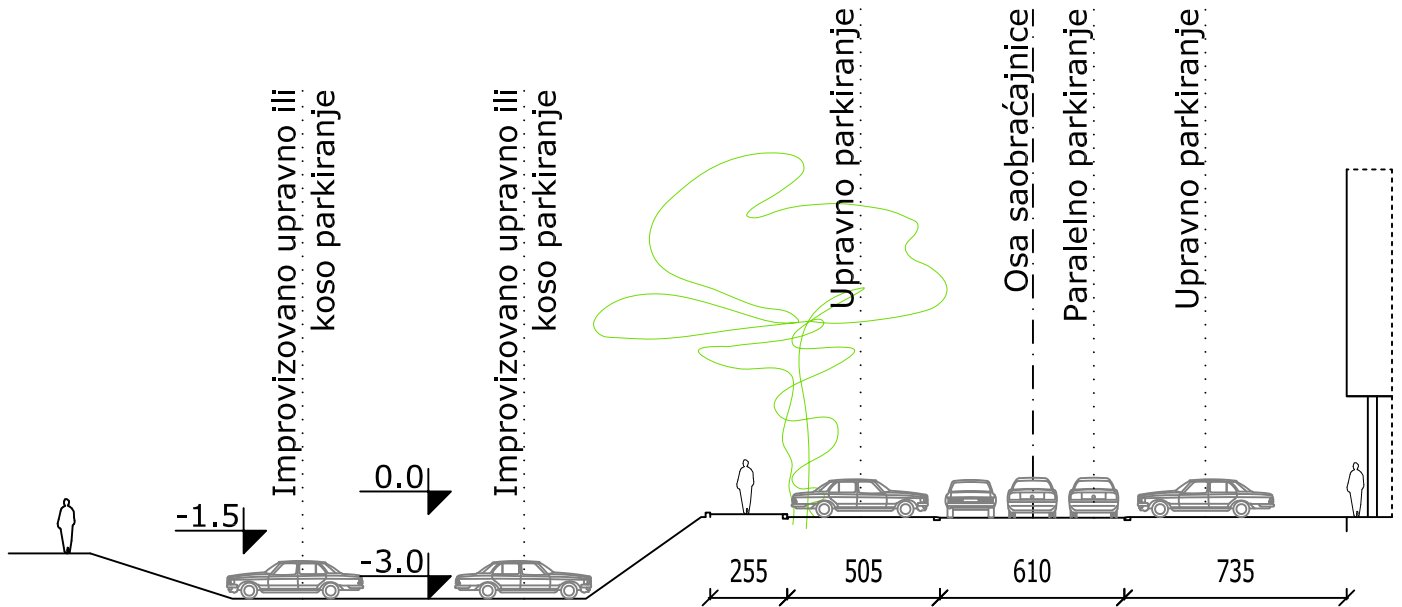
# PROFIL 10-10



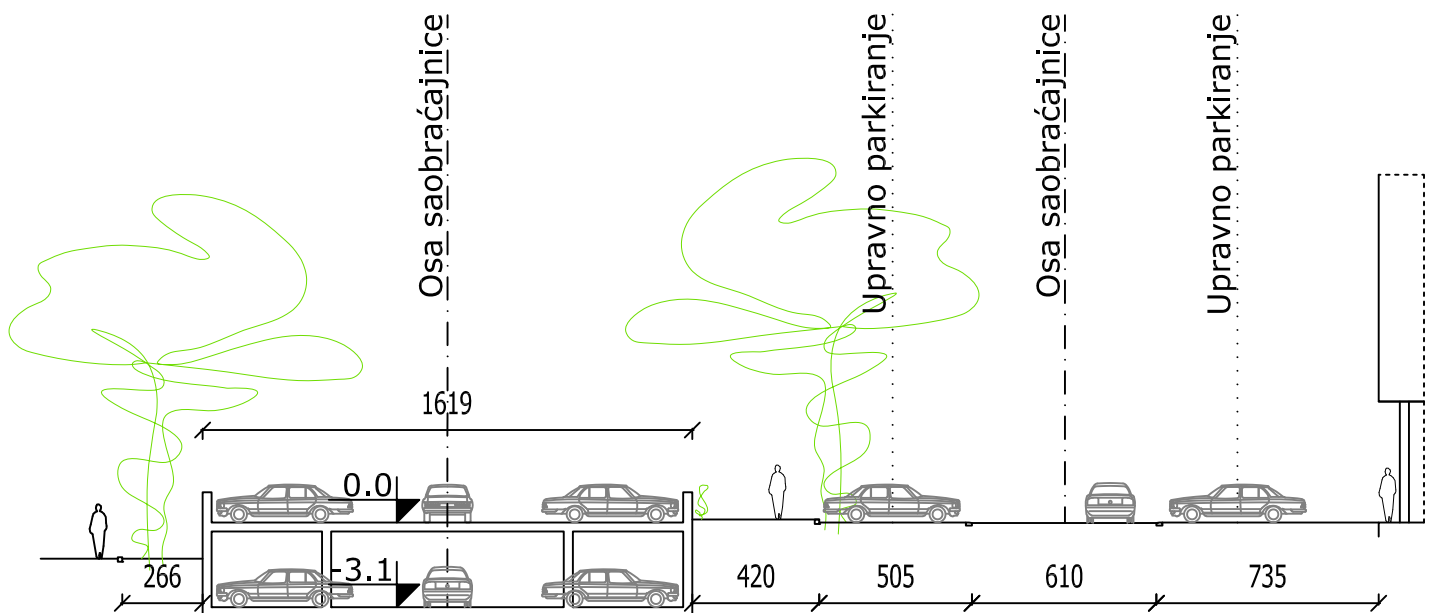
Komentar: Pre svega je neophodno obezbediti parkiranje u jugo-zapadnom delu Bloka 37 uz MM. Neophodno je ostvariti parkiranje na otvorenom najmanje u dva a najviše u tri nivoa. U predlogu rešenja je predviđeno 168 *pm* na donjem i 108 *pm* na gornjem nivou. Ovo je glavno mesto koje može da nadoknadi nedostajuće kapacitete, inicijalnim planom i predviđeno za to, i potrebno je prvo njega realizovati.



## Postojeće stanje



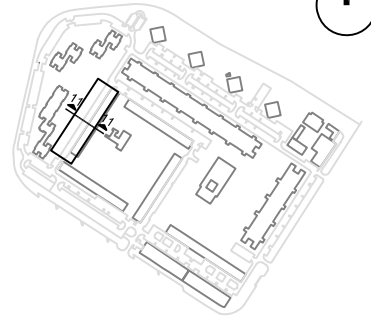
## Predložena izmena



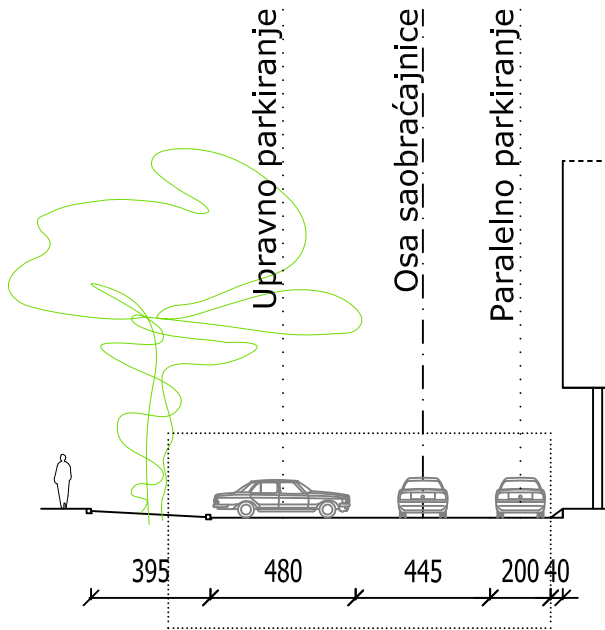
# PROFIL 11-11



Komentar: Var. A kao najracionalnije predviđa upravno parkiranje sa leve strane postojećeg profila. Širina profila varira i za 60cm. Proširenje profila u var. B za smeštanje upravnog i paralelnog parkiranja prema propisima bi zahtevalo pomeranje ivičnjaka na račun zelene površine za 125cm. Time bi se ostvarilo najviše 20 dodatnih *pm* za paralelno parkiranje sa desne strane profila, a neka upravna bi možda bila ukinuta zbog postojećeg drveća.



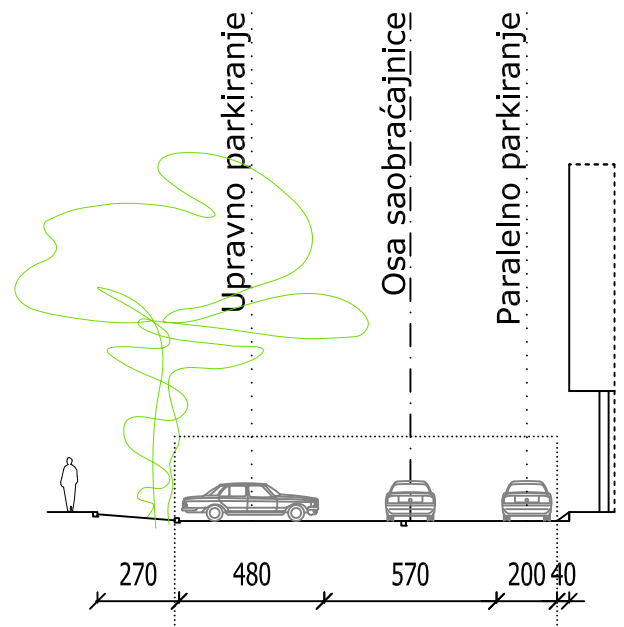
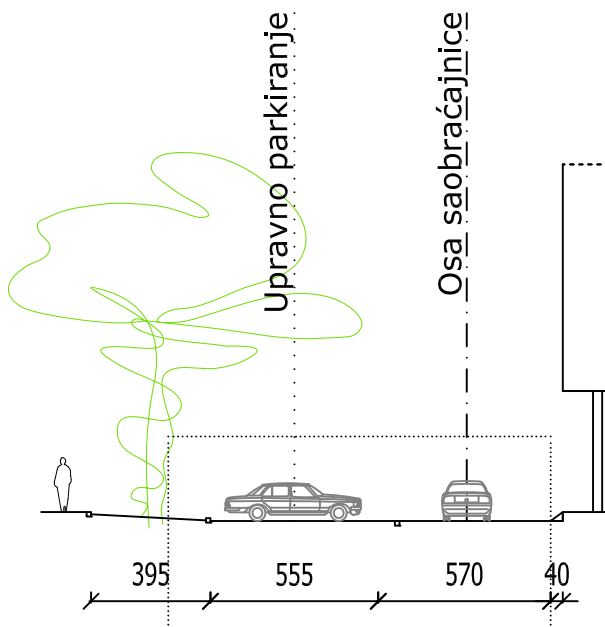
## Postojeće stanje



Razmatrana je i varijanta sa parkiranjem pod  $45^\circ$  sa jedne i paralelnim parkiranjem sa druge strane profila, ali se dobija približno isti broj *pm* kao u var. A, pri čemu je potrebno i usecanje ivičnjaka.

## Predložena izmena\_var. A

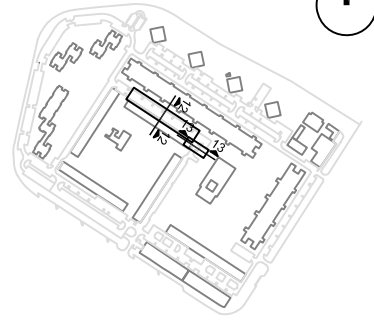
## Predložena izmena\_var. B



# PROFILI 12-12 i 13-13

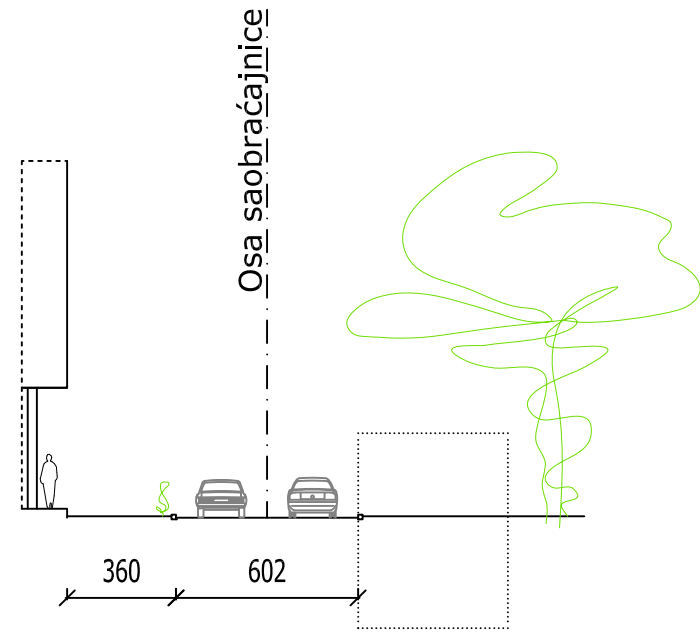
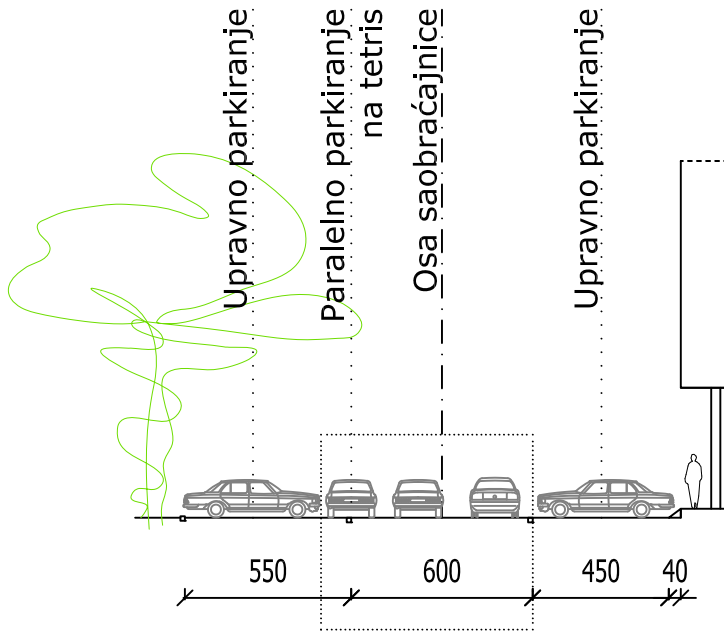


Komentar: Oba profila su predviđena za dvosmerni saobraćaj. Profil 12-12 u postojećem stanju zadovoljava dvostrano upravno parkiranje. Profil 13-13 je moguće organizovati kao jednostrano upravno parkiranje tako što bi se desni ivičnjak proširio u desno za 480 cm i čime bi se dobilo nova 4 pm.



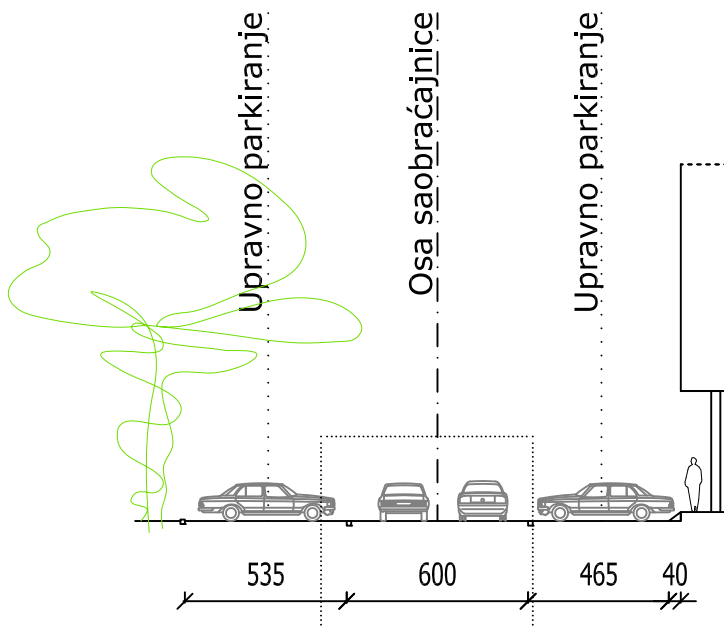
## Postojeće stanje 12-12

## Postojeće stanje 13-13



## Predložena izmena 12-12

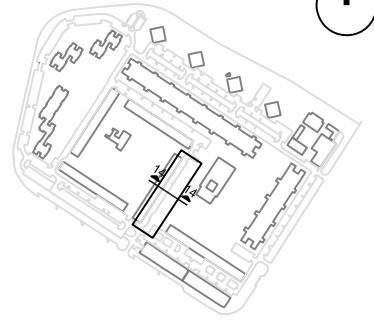
## Predložena izmena 13-13



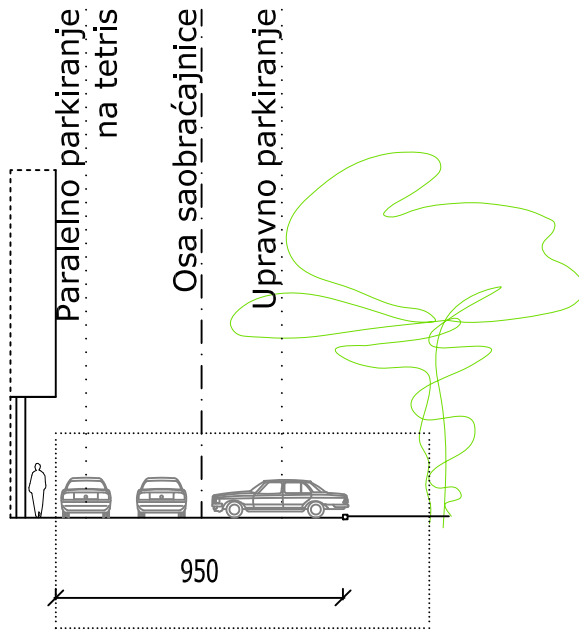
# PROFIL 14-14



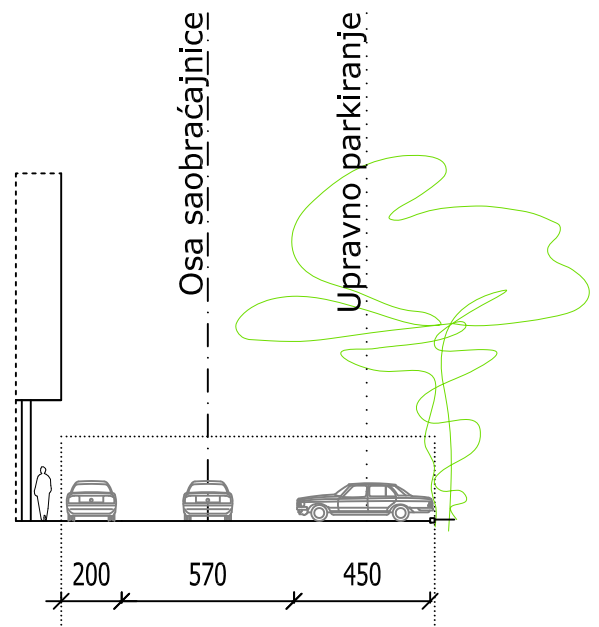
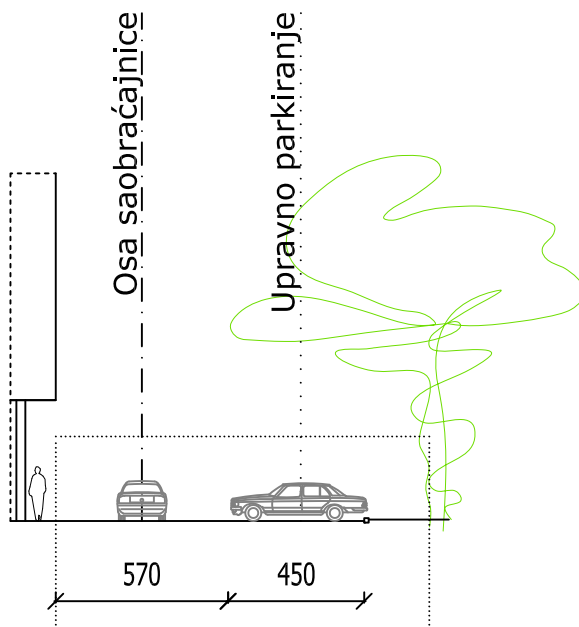
Komentar: U var. A za propisno upravno parkiranje sa desne strane potrebno je proširiti ulični profil na račun zelene površine za 70cm. Var. B sadrži upravno parkiranje sa jedne i paralelno parkiranje sa druge strane profila, što zahteva proširenje ivičnjaka za još 200cm čime bi se dobilo još 21 *pm*. Kombinacija parkiranja pod 45° i paralelnog parkiranja daje 5 *pm* više nego var. A, ali zahteva veću intervenciju kao var. B te taj slučaj nije prikazan.



## Postojeće stanje



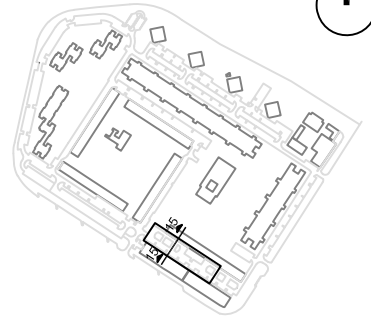
## Predložena izmena\_var. A Predložena izmena\_var. B



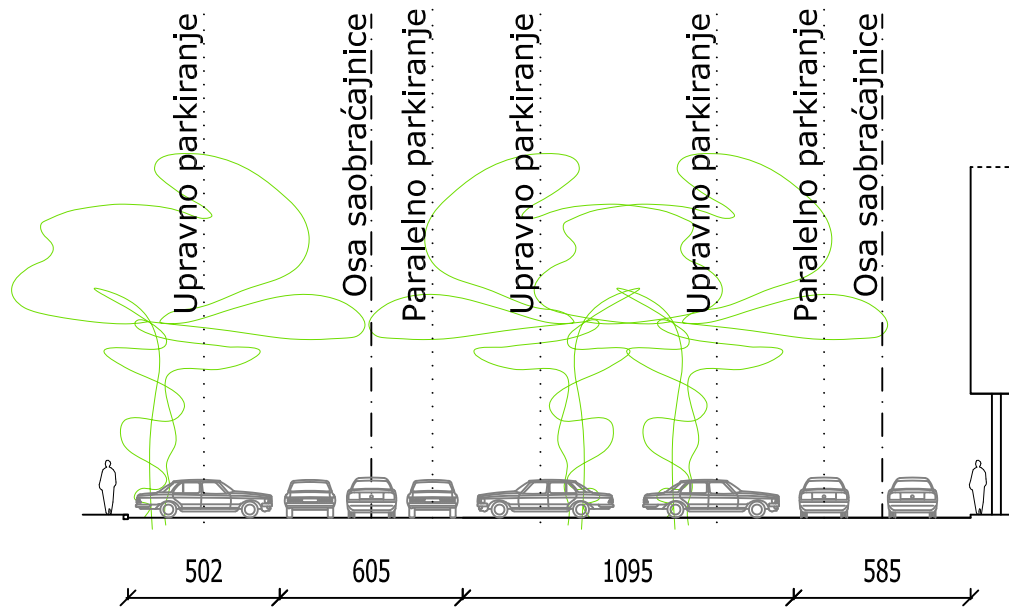
# PROFIL 15-15



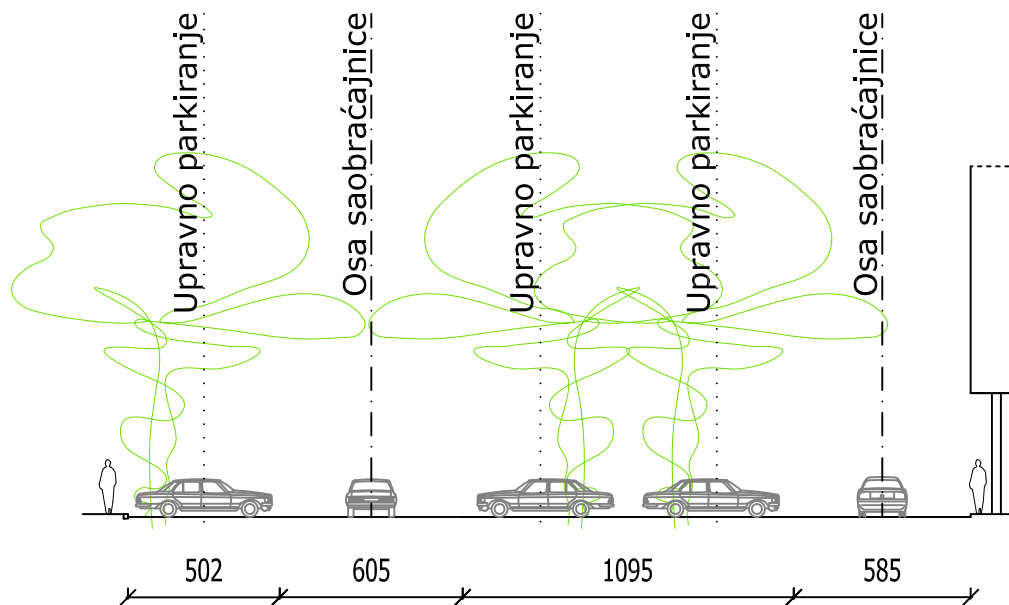
Komentar: Potrebne su korekcije ivičnjaka u okviru staza i zelenih površina na više mesta gde je organizovano upravno parkiranje koje se ne vidi na prikazanom profilu.



## Postojeće stanje



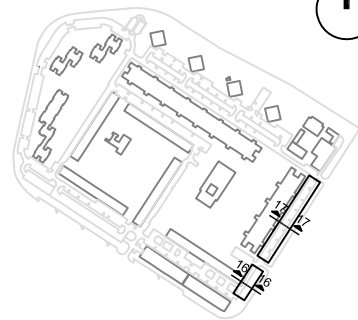
## Predložena izmena



# PROFILI 16-16 i 17-17

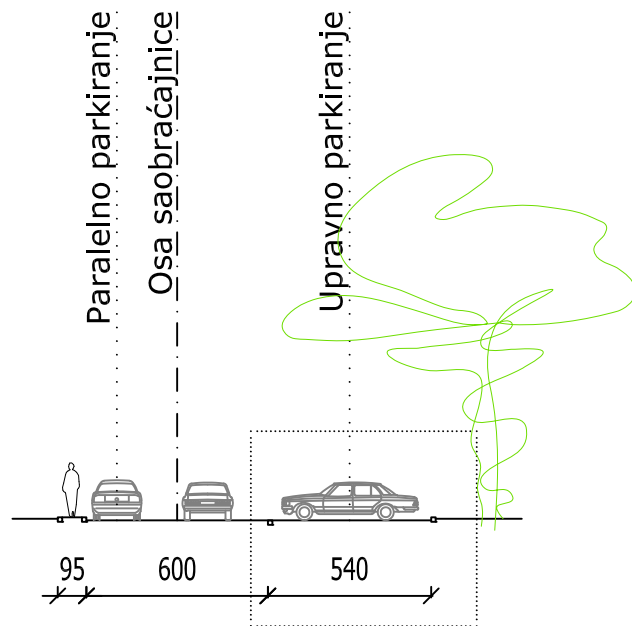
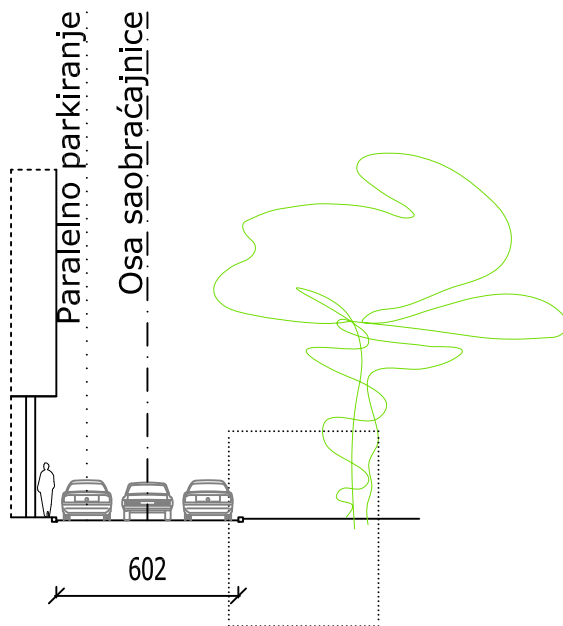


Komentar: Kod profila 16-16 upravno parkiranje sa desne strane profila obezbeđuje 20 pm u nizu uz proširenje ivičnjaka na račun zelene površine od oko 450cm. Profil 17-17 pokazuje da je porebno da se zelene "trake" i zaleđe zelene površine sa desne strane profila zaseku tako da u profil stanu paralelno i upravno parkiranje. U oba profila je obavezno zadržavanje postojećeg drveća.



## Postojeće stanje 16-16

## Postojeće stanje 17-17



## Predložena izmena 16-16

## Predložena izmena 17-17

