https://doi.org/10.37528/FTTE/9788673955223/TESi.2026.20

Metamorfoza gradskog centra: urbanističke i saobraćajne posledice koncepta grada bez automobila[21]

Ranka Gajić, Saobraćajni fakultet, Beograd, r.gajic@sf.bg.ac.rs
Svetlana Batarilo, Saobraćajni fakultet, Beograd, s.batarilo@sf.bg.ac.rs
Ana Trpković, Saobraćajni fakultet, Beograd, a.trpkovic@sf.bg.ac.rs
Branimir Stanić, Saobraćajni fakultet, Beograd, b.stanic@sf.bg.ac.rs

Rezime: Savremeni koncepti urbanog razvoja sve intenzivnije promovišu transformaciju gradskih centara u prostore namenjene ljudima, uz ograničavanje dominantne uloge automobila. „Učiniti gradove i ljudska naselja inkluzivnim, bezbednim, prilagodljivim i održivim" jedan je od 17 globalnih ciljeva Agende UN za održivi razvoj do 2030. U skladu sa tim ciljem, gradovi razvijenog sveta redefinišu saobraćaj kako bi smanjili emisije CO_2 i upotrebu fosilnih goriva. Sve češće se uvode koncepti „grada bez automobila", „zelenog" i „zdravog grada", uz podsticanje aktivne mobilnosti i javnog prevoza, i ograničavanje automobila u centralnim zonama. Međutim, u pojedinim slučajevima ovi koncepti se uvode kao trend, bez dovoljno detaljne planske analize njihovog uticaja na druge urbane funkcije. Posledice se posebno odražavaju na funkcionisanje saobraćajnog sistema, ali i na grad u celini, kroz promene u poslovnim i stambenim sadržajima, javnom prevozu, korišćenju automobila i stacionarnom saobraćaju.

Polazeći od rada predstavljenog na TESI konferenciji 2024. g, „Metamorfoza gradskog centra – od saobraćajnih gužvi do pešačkih oaza – aspekt urbanističkog planiranja" [1], koji se bavio problemom parkiranja u centralnim zonama, ovaj rad razmatra šire posledice transformacije tradicionalnog jezgra u „car-free" zonu i njen uticaj na urbani sistem. Na primeru Beograda i drugih evropskih gradova prikazan je pristup analizi efekata ovih mera na gradsko jezgro, neposredno okruženje i periferiju, sa posebnim osvrtom na saobraćajnu mrežu, morfološko-funkcionalne promene, kao i socijalne i ekonomske aspekte koji se često zanemaruju u odnosu na ekološke ciljeve. Rad postavlja okvir za dalje naučnoistraživačko promišljanje i ukazuje na moguće pravce budućeg istraživanja. Sprovedena pilot-analiza pruža osnovu za sagledavanje razmatranog problema, dok su obim i nivo razrade diskusije o rezultatima primereni njenom obimu.

Ključne reči: Agenda UN 2030, „car-free" zone, transformacija centra grada; održiva mobilnost

1 UVOD

Transformacija gradskih jezgara danas podrazumeva istovremeno sagledavanje prostornih, funkcionalnih, društvenih i saobraćajnih promena koje nastaju kao posledica promenjenog načina korišćenja centralnih područja. Na konferenciji ULI Europe 2026 u Berlinu istaknuto je da se urbani izazovi, poput stanovanja, ne mogu rešavati parcijalno,

[21] CC-BY licenca

bez sagledavanja širih sistemskih efekata [2, 3]. Ista logika primenjuje se i na transformaciju saobraćaja u gradskim jezgrima: uvođenje „car-free" zone nužno proizvodi efekte izvan granica same zone – na okolne stambene i poslovne sadržaje, preraspodelu tokova prevoza i organizaciju stacionarnog saobraćaja u širem gradskom tkivu. Zbog toga se efekti uvođenja „car-free" režima ne mogu procenjivati samo prema promenama unutar zone, već i prema promenama koje nastaju u njenom neposrednom i širem urbanom okruženju.

2 METODOLOGIJA

U radu je sprovedena uporedna studija slučaja četiri evropska grada — Ljubljane, Osla, Kopenhagena i Beograda, sa ciljem analize socijalnih i ekonomskih efekata transformacije gradskih jezgara u „car-free" zone.

Za svaki grad analizirani su prostorni i demografski podaci, morfološki tip, obim i pravni osnov transformacije, kao i tri seta efekata: //**1_kvalitet života sagledan kroz teme snabdevanja i prisustva zelenila**, //**2_tržište nekretnina** i //**3_privredna dinamika – trgovina, poslovanje**, po gradijentu centar–širi centar-periferija. Izvori su hijerarhizovani po pouzdanosti (akademski radovi, zvanična dokumenta, stručna publicistika, komercijalni portali). Usled neujednačene dostupnosti podataka prioritet je dat relativnim nad apsolutnim pokazateljima (procene, procenti i sl.)

Za svaki grad je uporedo sagledan i saobraćajni aspekt transformacije gradskog centra, kroz strukturu i hijerarhiju saobraćajne mreže, položaj i obuhvat „car-free" zone, pristup i povezanost centralnog područja različitim vidovima saobraćaja, režim automobilskog saobraćaja i parkiranja, kao i odnos „car-free" zone prema gradskom centru.

3 STUDIJE SLUČAJA

3.1 Oslo, Norveška

Oslo obuhvata 454 km² sa oko 720.570 stanovnika (popis 2024.) [4], sa gustinom od oko 1.580 st./km². Grad se razvio u obliku amfiteatra duž fjorda, okružen zaštićenim šumovitim brdima koja čine 40% teritorije opštine. „Car-free" program „Bilfritt byliv" pokrenut je 2015–2016. i obuhvata oko 130 hektara centralnog područja [5].

1_Stanovnici Osla suočavaju se sa padom trgovine u centru, gde mali trgovci teže posluju usled onlajn kupovine i mera projekta „Bilfritt byliv", dok veliki tržni centri — u centru i na periferiji — održavaju stabilniji promet. Studija [5] beleži blago pozitivne efekte u odnosu na zadovoljstvo dostupnim sadržajima snabdevanja stanovnika centra poslednjih godina. „Car-free" program direktno je generisao novo zelenilo u samom jezgru (kroz „parklete" i „džepne parkove"), uklapajući se u širi gradski kontekst izuzetno visokog nivoa ozelenjenosti (Oslo je 2026. rangiran kao najzeleniji grad na svetu).

2_Cene stanova u centralnim četvrtima više su i do dva puta od onih na periferiji, uz izraženiji rast upravo u delovima bližim centru.

3_Uvođenje programa naišlo je na početni otpor [6], ali trajan negativan efekat na poslovanje se nije potvrdio.

Saobraćajna mreža Osla ima kombinovanu, odnosno hibridnu strukturu, u kojoj se prepliću radijalno-prstenasti i ortogonalni sistemi, uz izraženo prilagođavanje prirodnoj

topografiji grada. U istorijskom jezgru prisutna je pravilnija ortogonalna mreža, dok se prema širem centru i periferiji struktura prilagođava reljefu. Saobraćajni sistem je dodatno organizovan kroz tri koncentrična prstena – Ring 1, Ring 2 i Ring 3 – koji povezuju centralno područje sa širim gradskim prostorom. „Car-free“ transformacija („Bilfritt byliv”) obuhvata uže centralno područje, gde se ograničavanjem automobilskog saobraćaja i uklanjanjem parkinga površinska mreža preusmerava ka pešačkom i biciklističkom saobraćaju, dok se tranzitni i deo pristupnog automobilskog saobraćaja premešta na obodne pravce i tunelsku mrežu. Na taj način „car-free“ zona ostaje povezana sa širom mrežom, ali se funkcije automobilskog, javnog, biciklističkog i pešačkog saobraćaja prostorno razdvajaju.

3.2 Kopenhagen, Danska

Gradska opština Kopenhagen obuhvata 90,9 km² sa oko 673.580 stanovnika [2026, 7], pri gustini od oko 7.410 st./km². Prostorni razvoj zasnovan je na modelu „Finger Plan” (1947) — radijalno širenje duž pet glavnih železničkih pravaca koje polaze iz gustog centralnog gradskog tkiva, uz zelene „klinove” između njih [7]. Pešačka zona u centru (1962.) je glavna, ali ne i jedina mera transformacije saobraćaja. Kopenhagen je kroz postepene, dugoročno planirane aktivnosti izvršio širi preobražaj u pravcu „zdravog grada”, u kome više od polovine stanovništva svakodnevno vozi bicikl. Ovo je, između ostalog, omogućeno i velikim ulaganjima u izgradnju metroa [8, 9].

1_Stanovnici jezgra Kopenhagena suočavaju se sa opadanjem svakodnevne trgovine (svaki jedanaesti lokal je prazan) i porastom onlajn dostave, dok periferija nudi bogatu, planski razvijenu ponudu kroz velike tržne centre dobro povezane javnim prevozom. Prisustvo zelenila u Kopenhagenu raste od centra ka periferiji, ali je to posledica brojnih privatnih dvorišta u perifernim naseljima, a ne nužno boljeg pristupa javnim parkovima.

2_U delovima centra cena dostiže dvostruko višu vrednost nego u perifernim četvrtima.

3_Jezgro gubi sadržaje zbog kombinacije rasta praznih lokala (11%, duplirano za poslednjih deset godina) i strukturne promene načina kupovine (e-trgovina) [8, 9].

Saobraćajna mreža Kopenhagena predstavlja hibridni sistem koji kombinuje istorijsku radijalno-koncentričnu strukturu starog jezgra sa savremenim prstenastim i linearnim saobraćajnim pravcima. Istorijsko jezgro („Indre By“) karakteriše gusta mreža uskih i nepravilnih ulica, dok je deo centralnog područja postepeno transformisan u pešačke zone. „Car-free“ režim je tako integrisan u samo gradsko jezgro, gde se ograničavanjem motornog saobraćaja površinska ulična mreža preusmerava ka pešačkom i biciklističkom kretanju, uz očuvanu povezanost centra sa širom mrežom javnog prevoza. Najpoznatiji primer je pešačka zona „Strøget“, koja predstavlja jednu od glavnih centralnih pešačkih osa. Na taj način „car-free“ prostor nije izdvojen zona izvan saobraćajnog sistema, već deo šire transformacije centralne mreže, u kojoj se funkcija ulica postepeno pomera od motornog ka nemotorizovanom saobraćaju.

3.3 Ljubljana, Slovenija

Ljubljana se prostire na 275 km² sa oko 297.580 stanovnika [10] i gustinom naseljenosti od 1.080 stanovnika po km². Prostorna struktura grada odgovara

monocentrično-radijalnom tipu [10]. Noviji izvori [11] navode da ukupna pešačka zona u centru Ljubljane, uključujući naknadna proširenja, danas obuhvata oko 20 hektara.

1_U jezgru, specijalizovane radnje i zanati ustupaju mesto ugostiteljstvu okrenutom turistima, uz nestajanje bazične infrastrukture [12]. Na periferiji nedostaju sadržaji namenjeni svakodnevnim potrebama stanovnika, u nekim slučajevima beleži se nedostatak zelenila [12].

2_ Cene stanova u periodu 2015–2024. porasle su u svim delovima grada, ali je rast bio izraženiji na periferiji (do +149%) nego u samom jezgru (+104%) [13].

3_Jezgro beleži monokulturizaciju ka ugostiteljstvu i turizmu, širi centar tercijarizaciju (dominaciju trgovine i usluga), a periferija fizičku ekspanziju kroz „greenfield“ razvoj logističko-trgovinskih zona [12].

Saobraćajna mreža Ljubljane kombinuje radijalne saobraćajne pravce koji povezuju centar sa periferijom sa unutrašnjim prstenom koji omogućava distribuciju saobraćaja oko užeg gradskog jezgra. Istorijsko jezgro karakteriše gusta mreža ulica, najvećim delom prilagođena pešačkom kretanju, dok su glavne saobraćajnice i auto-putski prsten usmereni na povezivanje šireg gradskog područja i preuzimanje tranzitnih tokova. „Car-free“ transformacija obuhvata istorijsko jezgro, koje je zatvoreno za motorni saobraćaj, dok unutrašnji prsten preuzima funkciju distribucije saobraćaja izvan pešačke zone. Pojedine centralne saobraćajnice, poput Slovenske ceste, transformisane su u prostor sa prioritetom javnog prevoza, pešaka i biciklista. Povezanost car-free centra sa širim gradskim sistemom ostvaruje se mrežom autobuskog prevoza i sistemom P+R na periferiji, čime se deo automobilskog saobraćaja zaustavlja izvan centralne zone.

3.4 Beograd, Srbija

Beograd obuhvata oko 3.220 km², uz populaciju od oko 1.685.600 stanovnika (popis 2022.), sa gustinom od oko 3.080 st./km². Prostorno i morfološki Beograd ima heterogenu, policentričnu strukturu: ortogonalnu matricu u okviru ravničarskog dela (sever) i radijalnu u okviru brežuljkasto-brdovitog tla Šumadije (jug). Pešačka zona Knez Mihailove ulice duga je oko 1 km. Saobraćaj motornih vozila zabranjen je 1975, a ulica je temeljno rekonstruisana kao pešačka 1987–1988. Širenje pešačke zone oko Knez Mihailove sprovedeno je tokom 2018. i delimično 2019. godine na osnovu rešenja Sekretarijata za saobraćaj, bez detaljne planske dokumentacije i definisane faznosti realizacije uz značajan otpor javnosti i lokalnog stanovništva [14, 15].

2_Najveći procentualni rast cena stanova u periodu 2024–2025. godine beleže periferne i udaljenije opštine — Palilula (+149%), Voždovac (+150%) i Novi Beograd (+118%) — dok centralne opštine pokazuju znatno umereniji rast (Vračar +67%, Stari grad +77%); opština Savski venac, uprkos statusu najskuplje opštine, beleži gotovo stagnaciju (+16%).

1_, 3_ Ova zona danas funkcioniše prvenstveno kao trgovačko-ugostiteljska zona okrenuta turizmu. Pretraga na internetu nije ukazala na postojanje akademski verifikovanih istraživanja koja bi direktno i pouzdano povezala transformaciju Knez Mihailove/šire zone (2017–2019) sa konkretnim efektima na poslovanje i snabdevanje. Za pitanje prisustva zelenila takođe ne postoje akademski ili stručno verifikovani izvori koji bi povezali transformaciju Knez Mihailove/šire zone, sa konkretnim, merljivim efektima na količinu ili kvalitet zelenila u jezgru, širem centru ili na periferiji Beograda.

Za razliku od prethodno analiziranih primera, **Beograd karakteriše složena i heterogena urbana i saobraćajna struktura,** sa više centralnih područja i izraženim razlikama između istorijskog jezgra i novijih delova grada. Uličnu mrežu starog dela grada čine pretežno nepravilni i radijalni pravci, prilagođeni brdovitoj morfologiji terena, dok Novi Beograd karakteriše pravilnija ortogonalna mreža širokih saobraćajnih pravaca i velikih blokova. Istovremeno, nedovoljno razvijena transverzalna povezanost i ograničena prstenasta mreža u centralnom području utiču na distribuciju saobraćaja. „Car-free" transformacija u Beogradu koncentrisana je na pojedine delove istorijskog centra, pre svega u području Knez Mihailove ulice i okolnih pešačkih prostora, uz tendenciju širenja zone. Centar ostaje dostupan automobilom do granica centralnih pešačkih zona, ali su kapaciteti uličnog i vanuličnog parkiranja ograničeni, posebno za dugotrajniji boravak. Mogućnost dužeg parkiranja uglavnom je vezana za parking garaže, dok režim zoniranog parkiranja i vremenska ograničenja dodatno destimulišu dugotrajno zadržavanje vozila. Istovremeno, mreža autobuskog, tramvajskog i trolejbuskog prevoza, kao i BG voz, obezbeđuje alternativnu dostupnost centralnog područja.

4 PREDLOG ZA DALJA, ŠIRA ISTRAŽIVANJA

Svaki od izabranih gradova za analizu u ovom radu je sproveo predmetnu intervenciju u tradicionalnom jezgru - ukidanje ili ograničavanje kretanja privatnih vozila, uz podsticanje aktivne mobilnosti, pre svega pešačenja i biciklizma. Istovremeno, izbor gradova podrazumevao je njihovu međusobnu različitost u pogledu strukture i veličine, kao i pripadnosti državama sa raznorodnim društveno-političkim, ekonomskim i kulturološkim kontekstima, sa ciljem da se u ovoj pilot-analizi uoče moguće sličnosti i obrasci koji se javljaju bez obzira na genezu, fizičku strukturu i veličinu grada, kao i širi društveni kontekst. Tako, pravci daljih naučnih istraživanja podrazumevaju proširivanje istraživačkog uzorka na veći broj gradova i različite urbano-saobraćajne kontekste, ali i neposredno ispitivanje iskustava i zadovoljstva različitih korisnika centralnih zona.

Konkretno, za naučnostraživački projekat koji bi bio pokrenut sa ciljem istraživanja i dokazivanja hipoteze da predmetne intervencije u centralnim zonama gradova imaju šire posledice na ukupnu urbano-saobraćajnu strukturu, predlog plana istraživanja je :

//Primarna faza ***UTVRDJIVANJE GRADOVA ZA ANALIZU**:

- definisati kriterijume za izbor gradova iz najšireg skupa potencijalnih slučajeva;
- na osnovu definisanih kriterijuma izvršiti analizu i klasifikaciju potencijalnih gradova prema relevantnim karakteristikama i formirati grupe;
- iz svake grupe odabrati reprezentativne gradove za dalju analizu, u skladu sa prethodno definisanom metodologijom;
- za odabrane gradove sistematizovati relevantne podatke: prostorna struktura i morfološki tip, demografske karakteristike, obim intervencije, pravni osnov itd...

//Sekundarna faza ***URBANISTIČKO-PROSTORNO-SAOBRAĆAJNA ANALIZA EFEKATA (PROFESIONALNA VIZURA)**

- sprovesti urbanističko-prostornu i saobraćajnu analizu efekata predmetnih intervencija u odabranim gradovima;

- analizirati efekte na tri prostorna nivoa: gradsko jezgro (centar), neposredno okruženje (širi centar) i periferija;
- ispitati morfološko-funkcionalne promene u prostoru nastale kao posledica intervencije;
- posebno analizirati posledice po saobraćajno-transportni sistem, obrasce kretanja u gradu i funkcionisanje saobraćajne mreže;
- na osnovu sprovedenih analiza utvrditi moguće sličnosti, obrasce i razlike između odabranih gradova i grupa gradova.

NAPOMENA: U radu, u poglavljima 2 i 3, je dat predlog i primena metodologije za sekundarnu fazu, za odabrana četiri grada i to posebno sa stanovišta ekonomskog i socijalnog aspekta. Ipak, za potrebe sveobuhvatnog projekta, preporuka je da se metodologija svakako proširi i stanovištem sa pozicije ekološkog aspekta.

//Tercijarna faza ***STAV JAVNOSTI:**

- sprovesti analize navedene u prethodnoj fazi u kontekstu istraživanja stava javnosti u odnosu na postignute efekte.

//Finalna faza ***SINTEZA REZULTATA**:

- izvršiti sintezu rezultata sprovedenih analiza sa ciljem utvrđivanja efekata formiranja „car-free“ zona u centralnim gradskim zonama na širu urbanu strukturu i funkcionisanje grada;
- identifikovati zajedničke obrasce, sličnosti i razlike u efektima predmetnih intervencija, uz uvažavanje specifičnosti prostornog, saobraćajnog, društvenog, ekonomskog i kulturološkog konteksta analiziranih gradova.

5 ZAKLJUČAK

Pilot analiza četiri odabrana grada pokazuje da „car-free“ transformacija gradskih jezgara, pored smanjenja dominantnosti automobilskog saobraćaja i unapređenja kvaliteta javnog prostora, može imati šire prostorne, funkcionalne i društveno-ekonomske posledice koje prevazilaze neposredno obuhvaćenu zonu. Za razliku od Ljubljane, Osla i Kopenhagena, gde su uvođenje „car-free“ zona pratile javno dostupni, višegodišnji strateški dokumenti (npr. „Vizija 2025”, „Bilfritt byliv”), proces širenja pešačke zone u Beogradu 2017–2019. odvijao se bez javne rasprave, grafičke dokumentacije ili definisane dinamike sprovođenja — isključivo putem administrativnog rešenja objavljenog u službenom glasilu.

Za razmatrane gradove koji su prošli kroz društveno-političku tranziciju (Ljubljana, Beograd), može se uočiti da gradsko jezgro gubi svakodnevne komercijalne i druge sadržaje (prodavnice, zanate, i sl.) u korist turističko-ugostiteljske ponude; stanovnici se sele u širi centar/periferiju, gde pritisak tražnje podiže vrednost nekretnina. U analiziranim gradovima sa tradicijom tržišne ekonomije (Oslo, Kopenhagen), problem gubitka sadržaja u jezgru grada je prepoznat kao značajan i gradske vlasti rade na poboljšanju stanja. Prostorna distribucija stanovanja i dalje daje prednost stanovanju u centru odnosu na perfieriju u ovim gradovima.

U saobraćajnom smislu, iako je „car-free“ transformacija u sva četiri predstavljena grada usmerena pre svega na istorijska jezgra, njen odnos prema širem centru se razlikuje: u Ljubljani i Oslu zona je jasno prostorno izdvojena, dok se u Kopenhagenu i Beogradu odvija kroz postepeno širenje i preuređenje centralne mreže. Ključno pitanje

koncepta grada bez automobila nije samo kako osloboditi gradsko jezgro od motorizovanih korisnika, već kako njegovom transformacijom sačuvati ono što centar čini živim i dostupnim – stanovnike, svakodnevne sadržaje, različite korisnike i funkcionalnu raznovrsnost. Analizirani primeri ukazuju da postoji veliki rizik da se „car free“ transformacijom centra istovremeno i izgubi deo svakodnevnog gradskog života.

Regeneracija i transformacija gradskih jezgara u tom smislu predstavljaju dugoročne procese koji zahtevaju koordinisano planiranje i razumevanje kumulativnih efekata na ukupan urbani sistem, a ne samo na neposredno zahvaćeni prostor. Ovim radom ukazuje se na problem i sugeriše profesionalcima da uključe njegovo razmatranje i rešavanje u buduća istraživanja.

Posebno bi bilo značajno utvrditi da li korisnici „car-free“ prostora njihovu transformaciju doživljavaju samo kao unapređenje kvaliteta javnog prostora ili i kao promenu dostupnosti, funkcionalnosti i svakodnevne urbanosti centra.

LITERATURA

[1] Gajić, R., Batarilo, S. (2024) Metamorfoza gradskog centra – od saobraćajnih gužvi do pešačkih oaza – aspekt urbanističkog planiranja, Zbornik radova XIV Konferencije TESI, Zlatibor, Oktobar 2024., Univerzitet u Beogradu - Saobraćajni fakultet, st.424-430.

[2] Urban Land, ULI Staff, June 15, 2026. Can Europe Stay Competitive in a Fragmented World? https://bit.ly/3SS2ftG, pristup: 25.08.2026.

[3] Mouratidis, K. (2025). Reducing car dependence: Benefits, strategies, unintended consequences, and future directions of post-car urban transitions. Planning Practice & Research, 40(4), 889–910. https://doi.org/10.1080/02697459.2025.2507325

[4] Oslo kommune / Statistics Norway (SSB). (2024). Population statistics for Oslo municipality [Data set]. https://www.ssb.no , pristup: 25.08.2026.

[5] Hagen, O. H., & Tennøy, A. (2021). Street-space reallocation in the Oslo city center: Adaptations, effects, and consequences. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 97, Article 102944. https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102944

[6] Wylie, D. (2019). Reducing business opposition to car-free city centers: The case of Oslo [Master's thesis, IIIEE, Lund University]. Lund University Publications.

[7] Danish Ministry of the Environment / Nature Agency. (2015). The Finger Plan 2013: A strategy for the development of the Greater Copenhagen. https://bit.ly/4isoXD2

[8] Bendix, A. (2019, January 12). 15 major cities around the world that are starting to ban cars. Business Insider. https://bit.ly/4ggsTFF, pristup: 25.08.2026.

[9] Project for Public Spaces. (n.d.). Strøget [Case study]. https://www.pps.org/places/stroget

[10] Rebernik, D. Ljubljanska urbana regija – razvojni trendi, problemi in možnosti. Dela, 19, 165–176. https://journals.uni-lj.si/Dela/article/download/1401/1205/2789

[11] https://www.ljubljana.si/assets/Uploads/Dostopna-Ljubljana-SLO-E.pdf /25.08.2026.

[12] Brdnik, Ž. (2021, 5. jun). Kakšne so posledice privlačnega in urejenega centra največjih slovenskih mest: Ljubljane in Maribora. Večer. https://bit.ly/4xRRzu2, pristup: 25.08.2026.

[13] GURS Геодетска управа Републике Словениje (Geodetska uprava Republike Slovenije)

[14] Rešenje o određivanju ulica za pešački saobraćaj na teritoriji grada Beograda - pešačke zone, Sl. List grada Beograda, 66/17, 25.09.2017. http://www.sllistbeograd.rs/pdf/2017/66-2017.pdf#view=Fit&page=117, pristup: 25.08.2026.

[15] Bogdanović, R,, Gajić, R., Batarilo, S. (2019): Housing in Belgrade Town Center – Twenty Years After, International Scientific Conference, IMPEDE 2019, “Environmental impact of illegal construction, poor planning and design”, Belgrade, Serbia, 481-490.

SUMMARY

The Metamorphosis of the City Centre: Urban Planning and Traffic Implications of the Car-Free City Concept

Abstract: Contemporary concepts of urban development are increasingly promoting the transformation of city centres into people-oriented spaces, limiting the dominant role of the automobile. "Making cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable" is one of the 17 global goals of the UN 2030 Agenda for Sustainable Development. In line with this goal, cities of the developed world are redefining traffic in order to reduce CO_2 emissions and the use of fossil fuels. Concepts such as the "car-free city," the "green city," and the "healthy city" are being introduced with increasing frequency, encouraging active mobility and public transport, and restricting car use in central zones. However, in certain cases these concepts are introduced as a trend, without a sufficiently detailed planning analysis of their impact on other urban functions. The consequences are particularly reflected in the functioning of the transport system, as well as in the city as a whole, through changes in business and residential content, public transport, car use, and stationary traffic.

Building on the paper presented at the TESI Conference 2024, "Metamorphosis of the City Centre – From Traffic Congestion to Pedestrian Oases – An Urban Planning Perspective," which addressed the problem of parking in central zones, this paper considers the broader consequences of transforming the traditional centre into a "car-free" zone and its impact on the urban system. Using the example of Belgrade and other European cities, the paper presents an approach to analyzing the effects of these measures on the urban core, its immediate surroundings, and the city periphery, with particular attention to the transport network and morphological-functional changes, as well as the social and economic aspects that are often neglected relative to environmental goals. The paper sets a framework for further scientific-research reflection and points to possible directions for future research. The pilot analysis conducted provides a basis for examining the problem under consideration, while the scope and level of elaboration of the discussion of results are appropriate to its scale.

Key words: UN Agenda 2030, car-free zone, city centre transformation, sustainable mobility