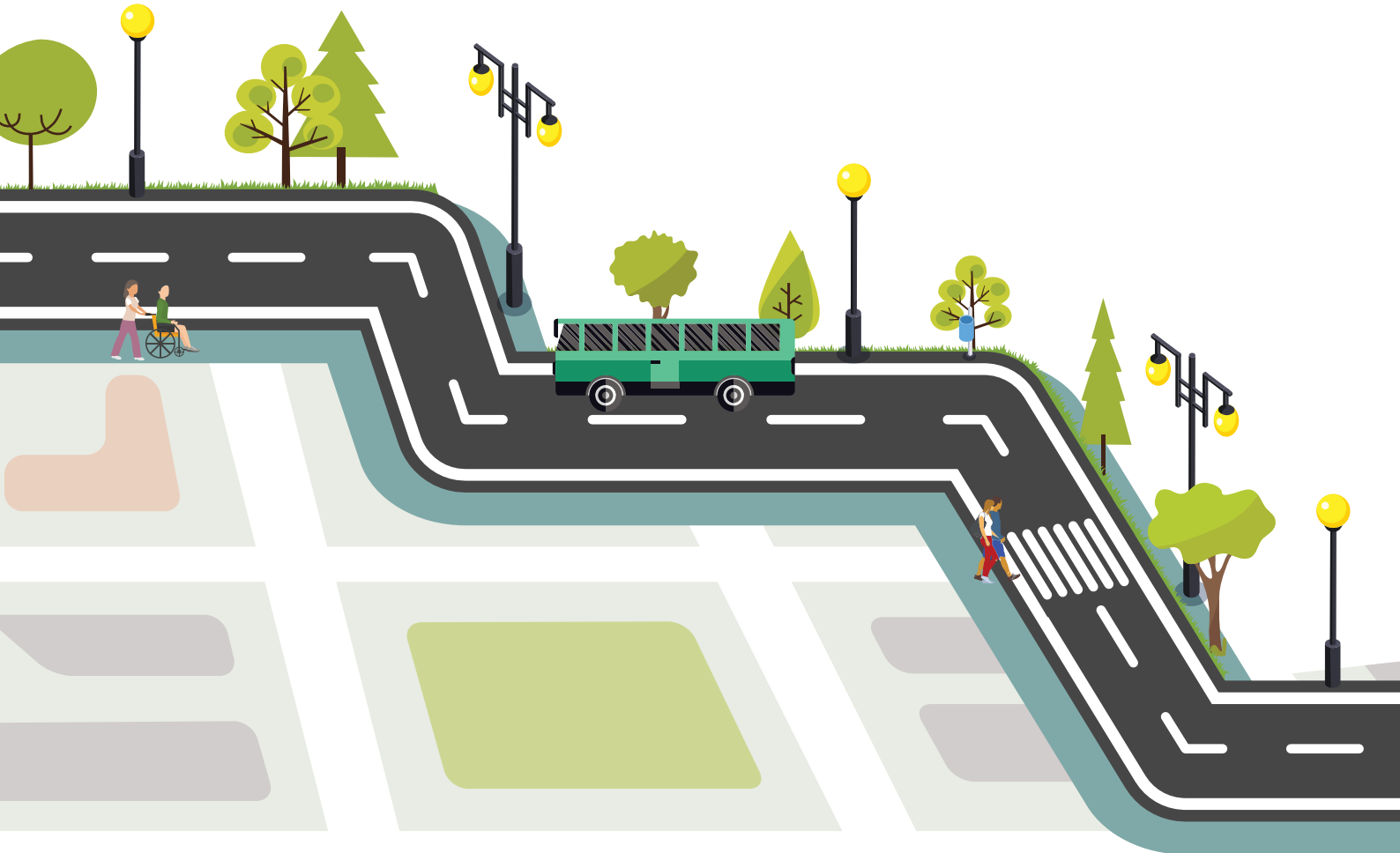




Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosova



Opština Orahovac



Plan Urbane Mobilnosti za Opštinu Orahovac 2016-2020

Plan Urbane Mobilnosti
za Opštinu Orahovac
2016-2020

Maj, 2016

Zahvalnica

Ovaj plan je pripremljen od strane radne grupe opštine Orahovac, čiji je nosilac Odeljenje za javne službe uz podršku i bliskoj saradnji sa koordinacionom grupom, profesionalnim konsultantima i službenicima projekta DEMOS. Projekat DEMOS se sprovodi od strane organizacije Helvetas-Swiss Intercooperation i finansira se od strane Švajcarske kancelarije za saradnju (SCO).

Radna i koordinaciona grupa za izradu plana mobilnosti u opštini Orahovac, je izvršila analizu stanja na terenu i predložila je plan mobilnosti u cilju poboljšanja pristupa i slobodnog kretanja za sve učesnike u saobraćaju.

Radna grupa:

- 1. Muhamet Behra**, predsedavajući
- 2. Masar Vuçitërna**, član
- 3. Shpëtim Mustafa**, član
- 4. Gjyle Gashi**, član
- 5. Arben Sokoli**, član

Koordinaciona grupa:

- 1. Xhemajli Haxhimustafa**, predsedavajuću – zamenik gradonačelnika opštine
- 2. Nahit Elshani**, predsedavajući Skupštine Opštine
- 3. Muhamet Behra**, direktor odeljenja za javne službe
- 4. Fehmi Hoxha**, direktor odeljenja za urbanizam
- 5. Lulzim Sylejmani**, direktor odeljenja za finansije

Ekipa za podršku iz projekta DEMOS

- 1. Korab Shehu**, lokalni ekspert za mobilnost, kompanija Ekoinvest ugovorena od strane DEMOS-a
- 2. Gazmend Ahmeti**, lokalni ekspert za finansije, kompanija Recura ugovorena od strane DEMOS-a
- 3. Erëmira Salihu**, službenica projekta DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation
- 4. Majlinda Jupolli**, službenica projekta DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation
- 5. Dorentina Krasniqi**, praktikant projekta DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation

Skraćenice

PUM	Plan Urbane Mobilnosti
OPR	Opštinski Plan Razvoja
UPR	Urbanistički Plan Razvoja
URP	Urban Regulatorni Plan
DEMOS	Projekat za Decentralizaciju i Podršku Opštinama
SCO	Švajcarske Kancelarije za Saradnju
SPUŽS	Strateška Procena Uticaja na Životnu Sredinu
SOR	Srednjoročni Okvir Rashoda

Sadržaj

1. Uvod	9
1.1. Delokrug plana	9
1.2. Profil opštine iz perspektive mobilnosti	9
1.3. Osnovni principi iz planova i opštinskih dokumenata i opšti ciljevi opštine	11
1.4. Pravni okvir	11
2. Postojeće stanje	13
2.1. Bezbednost u saobraćaju	13
2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija	17
2.3. Saobraćaj za pešake	17
2.4. Saobraćaj za bicikliste	18
2.5. Parkinzi	18
2.6. Kolektivni transport (javno-privatni)	19
2.7. Opterećenost saobraćaja	19
2.8. Kretanje osoba sa posebnim potrebama	21
3. Vizija – strateški ciljevi	21
4. Plan mobilnosti 2016-2020	25
4.1. Povećanje bezbednosti po ulicama unutar grada	25
4.2. Bezbednost u blizini škola	26
4.3. Pristup za osobe sa posebnim potrebama	28
4.4. Prilagođavanje infrastrukture za preduzeća	30
4.5. Regulisanje autobuskih stajališta	31
4.6. Postavljanje i održavanje horizontalne i vertikalne signalizacije	32
4.7. Izgradnja tranzitnih puteva	32
4.8. Povećanje bezbednosti na raskrsnicama sa magistralnim putevima	34
4.9. Preorijentacija kretanja saobraćaja u gradu	34
5. Akcioni plan	37
6. Strateška procena uticaja na životnu sredinu (SPUŽ)	40
6.1. Rezime PM	40
6.2. Pravna referenca konsultovana za određivanje	41
6.3. Uporedna analiza prema kriterijumima aneksa 1 zakona za spuž br. 03/L-230, kao i aktivnostima pm Opštine Orahovacc	42
7. Finansijski plan	44
7.1. Uvod	44
7.2. Struktura opštinskog budžeta	44
7.3. Investicioni plan	47
7.4. Budžetska analiza kapitalnih investicionih troškova	47
7.5. Potreba za novim investicijama	49

7.6. Procena novih investicija u mobilnost	50
7.7. Planiranje kretanja novca za investicije u mobilnost	52
8. Račenje i pregled	55
8.1. Praćenje plana urbane mobilnosti za 2016 godinu	55
Aneks I.....	56
Aneks II.....	57

Spisak tabela

Tabela 1: Budžetska struktura opštine (2016-2018)	44
Tabela 2: Kapitalne investicije (2016-2018)	45
Tabela 3: Sažeti pregled plana mobilnosti za period 2016-2020.	48
Tabela 4: Planirane investicije u mobilnosti – u periodu 2016-2020.....	49
Tabela 5: Planirane investicije u mobilnosti – u periodu 2016-2020.....	49
Tabela 6: Kretanje novca planiranih investicija za period 2016-2020	50
Tabela 7: Planirane investicije na osnovu kategorija investicija za period 2016-2020 ...	50
Tabela 8: Planirane investicije na osnovu prioriteta prosečne vrednosti za jedan projekat	51
Tabela 9: Planirane investicije zasnovane na prioritetima za period 2016-2020	51
Tabela 10: Izvori finansiranja za investicioni period 2016-2020	52
Tabela 11: Zbirna tabela planiranih projekata za planirani period 2016-2020 kretanje novca	53
Tabela 12: Zbirna tabela planiranih projekata za planirani period 2016-2020 kretanje novca.....	53

Spisak slike

Slika 1. Geografska pozicija opštine Orahovac	10
Slika 2. Izveštaj o broju saobraćajnih nesreća prema godinama.....	14
Slika 3. Kružni tok na ulazu u grad, regionalni put Zerze – Mališevo	14
Slika 4. Raskrsnica na magistralnom putu Prizren – Đakovica, selo Zerze	15
Slika 5. Raskrsnica na magistralnom putu Prizren – Đakovica, selo Velika Kruša ...	15
Slika 6. Raskrsnica na magistralnom putu Đakovica – Priština.....	16
Slika 7. Raskrsnica kod regionalnog puta Orahovac – Kruša.....	16
Slika 8. Primeri ulica sa niskom bezbednošću za kretanje vozila i pešaka	16
Slika 9. Postojeći parkinzi u gradu Orahovac	18
Slika 10. Karakteristične tačke, u kojima je izvršeno merenje toka saobraćaja	19
Slika 11. Kretanje vozila i pešaka i struktura saobraćaja	20
Slika 12. Predlog za vraćanje u jednosmernu ulicu ul. „Gëzim Hamza“	25
Slika 13. Primer kako će se odvijati saobraćaj nakon vraćanja u jednosmernu ulicu ...	26
Slika 14. Parametri izgradnje ostrva za pešake	27
Slika 15. Idejno rešenje koristeći odvojena ostrva	28
Slika 16. Predložena lokacija za smirivanje saobraćaja sa (odvojenim) ostrvima u blizini jedne osnovne škole	28
Slika 17. Tehnički kriterijumi o pristupu trotoarima za osobe sa posebnim potrebama.....	29
Slika 18. Pešački prelaz gde treba obezbediti pristup	29
Slika 19. Ideja za zaustavljanje vozila u ograničenom vremenu u ul. „Xhelal Hajda“	30
Slika 20. Predloženo autobusko stajalište u centru grada	31
Slika 21. Predloženo autobusko stajalište na izlasku iz grada.....	31
Slika 22. Tranzitni put na severnom delu	33
Slika 23. Tranzitni put na jugoistočnom delu grada	33
Slika 24. Neke od opasnih raskrsnica sa magistralnim putevima	34
Slika 25. Jednosmerno kretanje saobraćaja u glavnim ulicama grada	35
Slika 26. Nekoliko mogućih scenarija za orijentaciju jednosmernog saobraćaja u gradu	36
Grafikon 1: Struktura opštinskih prihoda	45
Grafikon 2: Struktura opštinskih prihoda	45
Grafikon 3: Planirane kapitalne investicije	46
Grafikon 4: Trend sopstvenih prihoda	46
Grafikon 5: Grafički prikaz strukture investicija za planirani period 2016-202.....	49
Grafikon 6: Grafički prikaz strukture investicija za planirani period 2016-2020.....	50
Grafikon 7: Grafički prikaz izvora finansiranja	52

1. UVOD

1.1. Delokrug plana

Plan mobilnosti je strateški plan razvoja iz oblasti saobraćaja i ima za cilj unapređenje i usklađivanje potreba za kretanje svih učesnika u saobraćaju. Imajući u obzir prebrzi rast stepena motorizacije, ne-funkcionalnu putnu infrastrukturu, nedovoljnu bezbednost za ne-motorna kretanja i ekološke uslove, razvoj plana urbane mobilnosti se ne može shvatiti samo kao jednostavan cilj, već kao prioritet.

Planovi mobilnosti se oslanjaju na trenutne planove opštinskih razvoja, ali su mnogo detaljniji i specifičniji u oblasti saobraćaja i transporta uopšteno.

Cilj plana urbane mobilnosti je stvaranje jednog održivog sistema transporta i drugih kretanja (motorizovanih i ne-motorizovanih kretanja) u cilju stvaranja:

- obezbeđivanja lakšeg pristupa za dnevna kretanja i druge usluge;
- poboljšanja nivoa bezbednosti;
- smanjenja zagađenja životne sredine;
- povećanja efikasnosti i ekonomičnosti tokom transporta ljudi i robe;
- povećanja atraktivnosti i kvaliteta urbane sredine.

Uključivanje građana i drugih učesnika u izradi plana mobilnosti je među osnovnim principima. Uključivanje i njihova mišljenja su važan doprinos, jer se povezuje sa poslovnim potrebama, organizovanjem i dinamikom grada kao i kvalitetom života.

Izradom plana mobilnosti, opština Orahovac teži ka tome da bude jedna funkcionalna i integrisana opština, prilagođavajući sve učesnike u saobraćaju i stvaranjem uslova za motorizovana i ne-motorizovana kretanja.

1.2. Profil opštine iz perspektive mobilnosti

Stanovništvo

Ukupan broj stanovnika u opštini Orahovac na osnovu popisa stanovništva iz 2011. godine je 56,208 stanovnika. U gradu Orahovac živi oko 15,892 stanovnika što znači da oko 28 % ukupnog stanovništva živi u ovom gradu, dok u svim drugim naseljima živi oko 40,316 stanovnika, ili oko 72 %.

Geografski položaj

Teritorija opštine Orahovac se prostire na površini od 275.5 km², u regionu Đakovice i ima dobru geografsku poziciju. Na severu se graniči sa opštinom Kline udaljenosti od oko 45 km, na severoistoku sa opštinom Mališevo oko 16 km, na jugoistoku sa opštinom Suva Reka oko 17 km i Mamuša, na Jugu sa opštinom Prizren 25 km, i na zapadu sa opštinom Đakovica 28 km i na udaljenosti od prestonice Kosova (Priština) oko 60 km. Postoje dobre komunikacione veze između opština i na istoku opštine prolazi magistrala Prizren – Peć i železnica Prizren –Peć.

Teritorija opštine se prostire na hemisferi između stepena 42° 30' i 42° 50' kod severne geografske širine i između 20° 21' i 20° 55' istočne geografske dužine. Naseljena mesta u opštini Orahovac se prostiru na nadmorskoj visini od 310 m Velika Kruša do 920 m nadmorske visine Zatrić.



Slika 1. Geografska pozicija opštine Orahovac

Prema nadmorskoj visini, ova naseljena mesta se dele na dolinske – ravnice, brdovite i šumske.

1.3. Osnovni principi iz planova i opštinskih dokumenata i opšti ciljevi opštine

Opština Orahovac je usvojila Opštinski razvojni plan (ORP), kao i u procesu je izrade Regulacionog Urbanističkog Plana (RUP) za "Stari gradski centar". U ovom dokumentu je tretiran problem saobraćaja i mobilnosti uopšteno, zatim je urađeno planiranje puteva, trotoara i za razne vrste transporta. U okviru ovih planova su tretirana autobuska stajališta i parkinzi za razne lokacije. U nastavku su prikazani neki od ciljeva opština koji su predviđeni u okviru ovih planova koji tretiraju površinu uopšteno:

Strategija razvoja infrastrukture prema ORP-u

Cilj 1. Asfaltirani putevi visokog kvaliteta i pristup svim stanovnicima:

- Asfaltiranje puteva koji povezuju naseljena mesta, asfaltiranje lokalnih puteva;
- Održavanje lokalnih puteva;
- Završetak obilaznice (Tranzita) nad Orahovcem;
- Regulisanje zaštitnih stranica;
- Regulisanje signalizacije za pešački prelaz u velikim i frekventnim naseljenim mestima, sa frekventnim gustinama posebno sekundarnim centrima;
- Regulisanje trotoara u naseljenim mestima;
- Regulisanje signalizacije za železničku liniju, u velikim i frekventnim naseljenim mestima;
- Regulisanje i održavanje javne rasvete u Orahovcu i sekundarnim centrima.

1.4. Pravni okvir

Plan urbane mobilnosti za opštinu Orahovac predstavlja dokument koji treba da promoviše zajedničke interese stanovnika Orahovca, za slobodno i bezbedno kretanje svih učesnika u saobraćaju, za poboljšanje kvaliteta života, stvaranje čiste i zdrave životne i socijalne sredine.

Plan urbane mobilnosti za opštinu Orahovac se zasniva na važećem pravnom okviru Kosova, kao i principima i međunarodnim konvencijama koja se nadovezuju sa održivom urbanom mobilnošću, kao:

- Zakon Br. 02/L-70 o bezbednosti na drumskom saobraćaju;
- Zakon Br. 2004/1, i Zakon Br. 04/L-179, 16 maj 2013 godine o drumskom transportu;
- Zakon Br. 2003/11 o putevima;
- Zakon Br. 03/L-040 o lokalnoj samoupravi;
- Zakon Br. 04/L-076 o policiji, Skupština Kosova (2012);
- Zakon Br. 2012/04-L-174 o prostornom planiranju;

- Zakon Br. 03/I-160 o zaštiti zagađenja vazduha;
- Zakon Br. 03/I-025 o zaštiti životne sredine.

Bezbednost u saobraćaju je regulisana Zakonom o bezbednosti drumskog saobraćaja Br. 02/L-70. Cilj ovog Zakona je regulisanje prava i obaveza u sistemu drumskog saobraćaja.

Pored Zakona o bezbednosti u saobraćaju, pitanjem bezbednosti u saobraćaju se bavi i Zakon o policiji koji je usvojen 2012 godine. Sa druge strane, i Zakon o lokalnoj samoupravi, Uredba o komunalnim uslugama, kao i drugi podzakonski akti opština Kosova tretiraju oblast bezbednosti u saobraćaju kompletiranjem zakonske osnove u ovoj oblasti.

Zakon o prostornom planiranju, ima za cilj regulisanje svih pitanja koja se odnose na prostorno i urbanističko planiranje. U okviru ovog zakona, prostorno planiranje treba da poštuje načela zaštite prirodnih resursa Kosova i da podrži održivi razvoj, takođe treba da podrži sveobuhvatne i participativne procese i treba da uključi sve zainteresovane strane i zajednice.

Prema Zakonu o prostornom planiranju, predviđa se da se profesionalna ekspertiza integriše u sistemu planiranja, uspostavljajući komisiju stručnjaka planiranja (na lokalnom nivou). Na Kosovu postoje dva nivoa planiranja (nacionalna i lokalna) i vrste planova su: prostorni plan Kosova, prostorni planovi za posebna područja, opštinski razvojni planovi (ORP), urbanistički razvojni planovi, urbanistički regulativni planovi.

Zakon o zaštiti životne sredine određuje racionalno korišćenje prirodnih resursa i ograničavanje zagađenja životne sredine, sprečavanje štete, rehabilitaciju i poboljšanje oštećene životne sredine. Poboljšanje uslova životne sredine koji se odnose na kvalitet života i zaštitu ljudskog zdravlja.

Zakon o lokalnoj samoupravi opisuje pravnu osnovu za održiv sistem lokalne samouprave u Republici Kosovo kao i definiše funkcije, ovlašćenja, prava i obaveze relevantnih organa.

U okviru Zakona o lokalnoj samoupravi, određena su prava na lokalnom nivou, kao što je pravo na:

- lokalni ekonomski razvoj;
- urbano i ruralno planiranje;
- korišćenje zemljišta i razvoj;
- sprovođenje građevinskih propisa i standarda za kontrolu građevine; zaštitu lokalne životne sredine; postoje sopstvene nadležnosti, potpune i ekskluzivne, u pogledu lokalnog interesa, uz poštovanje standarda koji su određeni u važećem zakonodavstvu, ove nadležnosti su definisane članom 17. Zakona o lokalnoj samoupravi.

2. POSTOJEĆE STANJE

Opština Orahovac se prostire među magistralnim putevima Đakovica – Priština i Đakovica – Prizren, kao i regionalnih puteva Mališevo – Đakovica i Orahovac – Suva Reka. Teritorija opštine je relativno velika i ima putnu mrežu od 297 km puta svih kategorija. Magistralni i regionalni putevi su asfaltirani i u dobrom stanju i ima od onih koji su unutar grada asfaltirani. Stanje saobraćaja je relativno na zadovoljavajućom nivou na periferijskim putevima opštine, dok što se tiče puteva unutar grada postoje malo poteškoća u normalnom razvoju kretanja vozila, to se radi otežano kada uzimamo u obzir veliko prisustvo moto kultivatora. Konfiguracija terena je brdovita gde se karakteriše sa velikom gustinom naseljenim mesta u nekoliko gradskih naselja, kao rezultat toga imamo i veoma uske puteve koji se koriste od strane svih učesnika u saobraćaju. Većina ovih puteva su asfaltirana međutim nemaju trotoare za kretanje pešaka. Prema aspektu mobilnosti, putevi u ovim naseljima se mogu okarakterisati kao opasni ne-pružanjem adekvatne bezbednosti svih učesnika u saobraćaju.

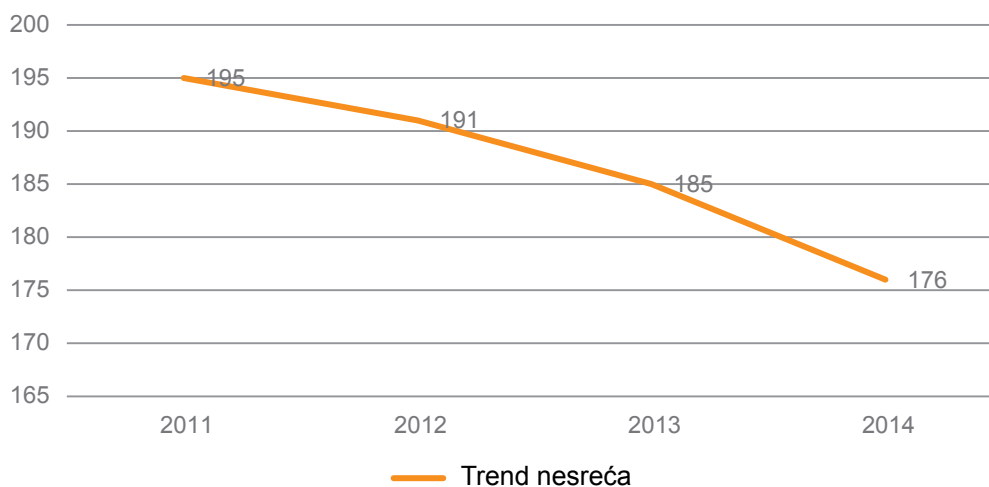
Pored drumskog saobraćaja, opština ima i železnički saobraćaj koji je povezuje sa Prištinom – Skopljem, međutim ova linija je trenutno van funkcije.

2.1. Bezbednost u saobraćaju

Bezbednost u opštini Orahovac, odnosno u urbanoj zoni prema konceptu mobilnosti se može računati niskim nivoom. To je zato što postoji jedna adekvatna putna infrastruktura za vozila ali ne i odgovarajući nivo za krtanje ne-motorizovanih vozila kako pešaka tako i biciklista. Urbana zona se karakteriše nedostatkom trotoara za pešake, jer nije bilo mogućnosti za njihovu izgradnju. U ovim naseljima, putevi su veoma uski i većini njih se razvija saobraćaj u oba smera što otežava i čini opasnim kretanje pešaka. Ovi putevi se koriste mnogo posebno od strane učenika radi odlaska u školu jer je pešačko kretanje jedini način kretanja za ove dnevne potrebe, obzirom da ovaj urbani transport nije organizovan unutar grada.

Još jedan problem bezbednosti se odnosi na neadekvatno regulisanje nekoliko raskrsnica posebno onih koja se povezuju sa regionalnim i magistralnim putevima koje prolaze kroz opštinu Orahovac. I prema policijskim izveštajima o broju saobraćajnih nesreća to je relativno velik broj, gde se većina dešavaju upravo u ovim raskrsnicama sa magistralnim i regionalnim putevima. U nastavku ćemo prikazati nekoliko najopasnijih tačaka koje je ispunjavaju geometrijske tehničke kriterijume za njihovo funkcionisanje.

Saobraćajne nesreće sa materijalnim štetama, prema godinama



Slika 2. Izveštaj o broju saobraćajnih nesreća prema godinama



Slika 3. Kružni tok na ulazu u grad, regionalni put Zerze – Mališevo

Cilj projektovanja kružnih tokova je da na ulazu raskrsnice natera vozila da smanje brzinu kako bi se povećala bezbednost, na ovom kružnom toku sa ovim parametrima to se nije desilo jer se vozila koja se kreću u pravcu Mališevo – Zerze omogućuje pravo na prelazak, u odnosu na one koji su trebali da imaju pravo odnosno vozila koja se kreću u kružnom toku, i upravo je to i razlog zašto se dešavaju nesreće u ovoj raskrsnici, takođe i uključenje iz grada nije projektovano kao što treba jer nema dovoljne vidljivosti.



Slika 4. Raskrsnica na magistralnom putu Prizren – Đakovica, selo Zerze

Ovo je jedan od najopasnijih kružnih tokova u opštini Orahovac, jer u ovoj raskrsnici imamo i prelazak železnice. Poznato je da se veliki deo sela Zerze prostire u donjem delu ove raskrsnice dok se u njenoj blizini nalazi osnovna škola, upravo na ovim tačkama tokom godine postaje opasno jer je potreba za prelazak sa jedne strane na drugoj veoma velika.



Slika 5. Raskrsnica na magistralnom putu Prizren – Đakovica, selo Velika Kruša



Slika 6. Raskrsnica na magistralnom putu Đakovica – Priština



Slika 7. Raskrsnica kod regionalnog puta Orahovac – Kruša

Nekoliko puteva naselja koji su opasni za razvoj saobraćaja vozila i pešaka.



Slika 8. Primeri ulica sa niskom bezbednošću za kretanje vozila i pešaka

2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija

Svi gore pomenuti nedostaci su, prema aspektu bezbednosti, su direktno povezani i sa nedostatkom adekvatne signalizacije, nivo kako horizontalne tako i vertikalne signalizacije nije na odgovarajućem nivou, i čini se još težim kada se zna da poslednjih godina nije bilo ugovorenih kompanija za njegovo održavanje.

U urbanoj zoni imamo adekvatnu signalizaciju posebno u delu grada gde su izgrađeni novu putevi, dok u ruralnim zonama ih nema uopšte. U ruralnim zonama postoje samo vertikalni znakovi STOP, koji su postavljeni na raskrsnicama sa glavnim putevima, dok horizontalna signalizacija ne postoji uopšte, urađena je samo jednom po izgradnji puta zatim nije nikada održana, ili nije nikada ponovljena.

2.3. Saobraćaj za pešake

Pešačke staze predstavljaju gotovo najznačajniji deo infrastrukture posebno u urbanim zonama, kada se zna da se većina dnevnih kretanja odvija peške, međutim ne zanemarujući i potrebu za puteve koji povezuju sela. U opštini Orahovac nije dobro stanje u trotoarima, ili bolje rečeno kretanje pešaka nije sigurno u ovom gradu. Grad ima brdoviti teren velike gustine naseljenih mesta koja se karakterišu uskim putevima koji su u potpunosti asfaltirani, dok uopšte ne postoje trotoari za kretanje pešaka. Posebno tokom perioda zime imamo veoma opasno stanje za kretanje pešaka, imajući u obzir i nagib u ovim putevima. U principu, osim nekoliko glavnih ulica u centru grada koje imaju trotoare, većina naselja nemaju uopšte. Ovde treba da pomenemo i put koji vodi u pravcu srednje škole "Xhelal Hajda" put koji je veoma frekventan od strane učenika i gde ne postoji adekvatna infrastruktura za kretanje pešaka. Uopšteno možemo reći da stanje u trotoarima nije u odgovarajućem nivou kako po nedostatku tako i po odgovarajućem održavanju. U ORP je predviđena izgradnja nekoliko trotoara, posebno na putevima koji povezuju sela jer i u ovim slučajevima nemamo površina za bezbedno kretanje pešaka, posebno na regionalnim putevima kada se zna da se ovde vozila mogu kretati većom brzinom.

Detaljni podaci u vezi sa dužinom trotoara se nalaze u aneksu.

2.4. Saobraćaj za bicikliste

U gradu Orahovac do sada nedostaju biciklističke staze, iako je u ORP navedeno da su ove staze neophodne, međutim, imajući u obzir stanje terena i raspoložive površine za stvaranje staza, veoma je teško stvoriti ih. Uбудуće, ukoliko grad nastavi sa radom u ravnom delu, bilo bi dobro predvideti i obuhvatiti ovaj oblik transporta.

2.5. Parkinzi

Grad Orahovac ima veoma malo javnih ili privatnih površina koja se mogu koristiti kao parkinzi. U zoni centra nema prostora niti mogućnosti za stvaranje parkinga, to ujedno predstavlja i zabrinutost jer postoji jedna veoma mala površina kod kružnog toka u centru kojeg građani koriste za parking, koji ometa tok protoka. Postoje i nekoliko parkinga kod donjeg dela grada blizu kojeg se može koristiti međutim, osim pijačnim danima, veoma se malo koristi drugim danima.



Slika 9. Postojeći parkinzi u gradu Orahovac

2.6. Kolektivni transport (javno-privatni)

Gradski saobraćaj u opštini Orahovac odnosno u urbanoj zoni za sada ne postoji. Ima organizovan urbano – prigradski i međugradski saobraćaj. Svi putevi su definisani od strane nekoliko uredbi koje su izdate od strane skupštine opštine međutim one su veoma stare jer su izdate 2001. godine i zasnovane su na starom zakonu o transportu. Ovo se može okarakterisati nedostatkom i treba razmotriti ovu uredbu sa ciljem prilagođavanja sa novim važećim zakonom. Urbano prigradski transport se organizuje autobusima od strane privatnih kompanija, gde u nekim situacijama stanje vozila nije na odgovarajućem nivou, linije se uglavnom koriste za transport učenika. Dok, što se tiče prigradskih linija, ima dobar pristup i njihova učestalost je u odgovarajućem nivou. Opština ima autobusku stanicu za koju je uredbom predviđeno da sva kretanja treba da se započinju i završavaju u ovoj stanici. Međutim, druga zabrinutost je da autobuski operateri to ne poštuju i staju i u drugim delovima grada, kako za silaženje putnika tako i za njihovo prikupljanje. To se posebno dešava kod atraktivnih zona u centru ili u blizini škola. Trenutno ne postoje obeležena autobuska stajališta unutar grada, međutim u narednom periodu treba da analiziramo ukoliko je neophodno da se postave i da se stvori odgovarajuća infrastruktura.

2.7. Opterećenost saobraćaja

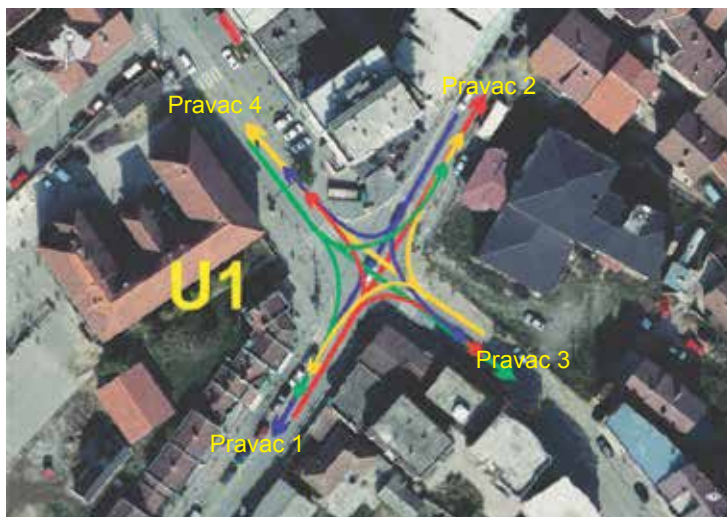
Za praktične potrebe od posebnog značaja su karakteristike vremenske nelinearnosti kretanja vozila u različitim vremenskim periodima. Period i trajanje prebrojavanja zavise od ciljeva i načina planiranja. Za potrebe plana, merenja protoka saobraćaja su obavljena samo tokom jednog sata u karakterističnim tačkama ulaza u grad.

Osim motornih vozila, u cilju utvrđivanja strukture kretanja, izvršeno je i merenje broja pešaka i biciklista koji se kreću u toku jednog sata.

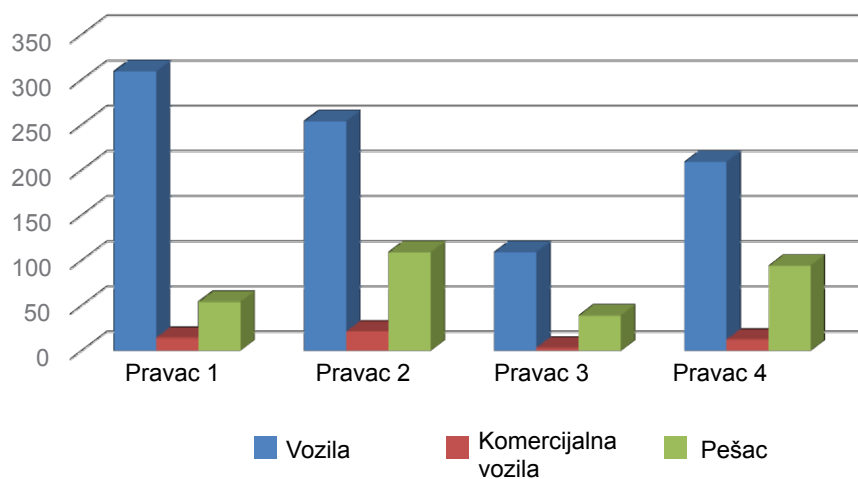


Slika 10. Karakteristične tačke, u kojima je izvršeno merenje toka saobraćaja

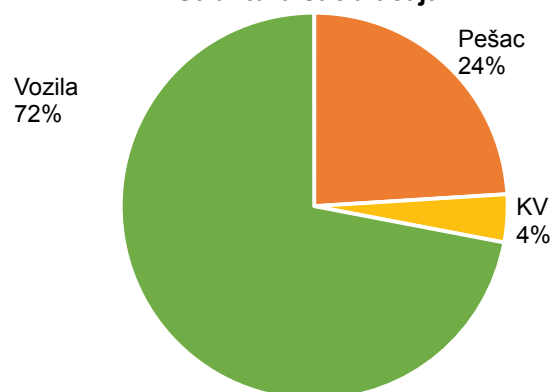
Podaci o kretanju vozila i strukturi kretanja na raskrsnici U1 kod semafora su dati u slici 11.



Kretanje vozila i pešaka - U1



Struktura saobraćaja



Slika 11. Kretanje vozila i pešaka i struktura saobraćaja

Što se tiče strukture saobraćaja, vidi se da je za vreme kada su realizovana merenja kretanje dominiraju motorna sredstva u odnosu na pešake, prema broju korisnika možemo konstatovati da ova raskrsnica ima rezervne kapacitete kako bi se izborila sa velikim kretanjem vozila i pešaka takođe.

2.8. Kretanje osoba sa posebnim potrebama

Opština Orahovac, odnosno urbana zona nema adekvatnu infrastrukturu koja bi omogućila osobama sa posebnim potrebama lakši pristup i slobodno kretanje. Ulice su veoma uske u nekim delovima grada i nemoguće je stvaranje površina za slobodno kretanje ove kategorije. Međutim, i delovi grada u kojima postoje trotoari ne ispunjavaju kriterijume, odnosno nemaju odgovarajuće nagibe la lakši pristup.

3. VIZIJA – STRATEŠKI CILJEVI

Grad Orahovac koji se smatra najvećom gustom u centru grada, sa brdovitom konfiguracijom terena, sa veoma uskim putevima kao rezultat haotičnog građevinskog plana individualnih kuća čine da kretanje kroz grad bude otežano i nesigurno za sve učesnike u saobraćaju.

Tokom analize u prethodnom poglavlju proizilazi da je bezbednost kretanja u gradu u nepovoljnom nivou, posebno za pešačka kretanja, iz razloga jer imamo kretanje vozila u oba smera u veoma uskim ulicama gde čak u većini njih ne postoje trotoari za bezbedno kretanje pešaka.

Saobraćaj za motorizovana vozila je trenutno orijentisan na glavnoj ulici grada iz razloga što ne postoji neki alternativni put koji ispunjava kriterijume da se koristi kao tranzitni za teška vozila, i po tom pitanju ostajemo malo hendikepirani za pružanje rešenja za kratkoročan period, bilo po pogledu bezbednosti ili ponovnog orijentisanja kretanja, iz razloga jer se zahtevaju malo veće investicije kao u vremenskom tako u finansijskom pogledu.

Ukoliko se referišemo prostornom planu Kosova, Orahovac je deo takozvane “žute zone”, smatrajući je opštinom koja je most povezivanja između ostalih opština, sa razvijenim voćarstvom i vinogradarstvom. Da bi se opravdao taj epitet, glavna tema je izgleda kod organizovanja saobraćaja i transporta kako na opštinskom tako i na lokalnom nivou, u centru grada. Dok, ukoliko se referišemo na ORP, regulacione planove, imamo istu viziju gde se navodi:

“Opština sa naprednim administrativnim sistemom, pozitivnim trendovima u zapošljavanju i smanjenju siromaštva, unapređujući obrazovni i zdravstveni sistem, razvoj naseljenih mesta sa planom, ekološki održivi razvoj, štiteći i vrednosti kulturne baštine, uz stabilnu ekonomiju unapređujući vinogradarstvo i voćarstvo, planiranom i savremenom infrastrukturom”.

Da bi ispunili ili postigli ove vizije prema pogledu mobilnosti, treba da imamo jedan grad:

- Sa slobodnim i bezbednim pristupom za sve učesnike u saobraćaju,
- Sa adekvatnom infrastrukturom za sve oblike kretanja.

Vizija grada u pogledu mobilnosti je izgrađena u ova četiri elemenata:

- Kapacitet,
- Dostupnost (pristupačnost),
- Privlačnost,
- Održivost.

Kapacitet	Dostupnost (pristupačnost)
<ul style="list-style-type: none"> • Kapacitet putne mreže • Kapacitet javnog prevoza • Mreža biciklizma • Poslovanja 	<ul style="list-style-type: none"> • Vreme putovanja • Brzina kretanja • Parkinzi • Zadovoljstvo korisnika putne mreže
Privlačnost	Održivost
<ul style="list-style-type: none"> • Hodanje • Javne površine 	<ul style="list-style-type: none"> • Bezbednost saobraćaja • Održivost putne mreže • Korišćenje alternativnih sredstava kretanja

Iz analize postojećeg stanja kao i iz analize vizije za razvoj grada, ciljeve smo podelili u dva perioda:

1. Kratkoročni ciljevi 0-1 godine i

2. Srednjoročni ciljevi 0 – 5 godina.

1. Kratkoročni ciljevi 0-1 godine:

- Povećanje bezbednosti za sve učesnike,
- Pristup za osobe sa posebnim potrebama,
- Prilagođavanje infrastrukture za poslovanja,
- Regulisanje autobuskih stajališta,
- Postavljanje i održavanje horizontalne i vertikalne signalizacije,
- Izgradnja puteva i trotoara.

2. Srednjoročni ciljevi 0 – 5 godina:

- Izgradnja tranzitnih puteva,
- Povećanje bezbednosti na raskrsnicama sa magistralnim putevima,
- Ponovno projektovanje i ponovna izgradnja opasnih raskrsnica,
- Ponovna orijentacija kretanja u gradu.

O 1.1. Povećanje bezbednosti za sve učesnike

Kao što smo naglasili i ranije, grad Orahovac ima nedostatak trotoara za bezbedno kretanje pešaka, nisu preduzeli adekvatne mere za postizanje bezbednosti u blizini škola, postoje nekoliko raskrsnica koja ne ispunjavaju kriterijume za bezbedno kretanje po njima. Iz tog razloga je predloženo nekoliko scenarija kako bi se povećao nivo bezbednosti na nekoliko delova grada.

O 1.2. Pristup za osobe sa posebnim potrebama

Nekoliko ulica u gradu imaju trotoare za kretanje ne-motorizovanih vozila ali pristup osoba sa ograničenim sposobnostima nije moguć, to iz razloga da upravo u pešačkim prelazima nisu poštovani tehnički kriterijumi za rampe (spuštanja) koja bi omogućila lakši pristup. Ovaj cilj je veoma lako izvodljiv i ne zahteva neku veliku investiciju, stoga se i misli da se završi u okviru prve grupe ciljeva.

O 1.3. Prilagođavanje infrastrukture za poslovanja

Glavna ulica grada, Xhelal Hajda (Dželjalj hajda), je ulica u kojoj se prostiru sva poslovanja u gradu Orahovac, trenutno se na ovoj ulici saobraćaj odvija u oba smera gde je širina puta 7 m. Na trotoarima duž celog puta su postavljene fizičke prepreke fizike anti park, međutim i ivičnjaci su veoma visoko postavljeni, i trenutno je nemoguće da staju vozila radi obavljanja neke usluge ili da se radnje snabdevaju. Zbog toga, mi smo mislili da stvorimo legalnih prostorija za stajališta koja ne bi ometa la kretanje, ova prostorija je osmišljena da bude između dva dekorativna drveta, gde postoji jedna razdaljina od 10 m.

O 1.4. Regulisanje autobuskih stajališta

Unutar grada Orahovac ne postoji mesto za legalno zaustavljanje autobusa, dakle time podrazumevamo da se sva putovanja, silaženja obave iz autobuske stanice, iako se ovo regulisano pitanje Uredbom o linijama ne poštuje, gotovo svi operateri transportnih linija vrše prikupljanje i odvođenje putnika u raznim tačkama grada. Zbog toga je osmišljeno stvaranje nekoliko stajališta osim autobuske stanice, iz razloga da se legalizuje jedna jedina tačka namenjena za to pitanje, ne da se upotrebi ili da se zloupotrebi ulica za stajanje prema želji putnika.

Srednjoročni ciljevi 0 – 5 godina

O 2.1. Izgradnja tranzitnih puteva

Glavna ulica grada je istovremeno i ulica u kojoj nužno prolaze sva vozila, uključujući i teška vozila, zato što ne postoje alternativne ulice radi preusmeravanja saobraćaja. U ovom srednjoročnom periodu se misli da se izgradi tranzitni put na severnom delu grada, put koji je sada već trasiran. Izgradnjom ovog puta ćemo biti u prilici da teškim vozilima ograničimo kretanja u centru grada i tim ograničenjem ćemo automatski uticati na porast bezbednosti drugih učesnika unutar gradske zone, istovremeno će nam se ukazati prilika da se u srednjoročnim periodima obavi i unutrašnja reorganizacija ulica.

O 2.2. Povećanje bezbednosti na raskrsnicama sa magistralnim putevima

Tokom analize postojećeg stanja smo došli do zaključka da imamo značajan broj raskrsnica koje možemo računati da su od visokog rizika, zato što se desio značajan broj saobraćajnih nesreća. Ovde spadaju i nekoliko raskrsnica sa magistralnim putem kao što su u selu Zerze, selu Kruše, kružni tok na ulazu grada. Sve ove tačke treba da se ponovo projektuju ili da se postave mere i drugi načini kretanja.

O 2.3. Ponovno projektovanje i ponovna izgradnja opasnih raskrsnica

O 2.4. Preusmerenje kretanja u gradu

Izgradnjom ovih tranzitnih puteva se omogućava i unutrašnje regulisanje ili preusmerenje ulica, trenutno zahtev za kretanje nije veoma veliki i kapacitet puteva je na zadovoljavajućom nivou, međutim za srednjoročan period se zahtev za kretanje može povećati, dok je nemoguće proširenje putne mreže u centru grada. Zbog toga je potrebno usmeravanje saobraćaja putem jednosmernih ulica.

4. PLAN MOBILNOSTI 2016-2020

4.1. Povećanje bezbednosti po ulicama unutar grada

Organizovanje jednosmernih ulica za nekoliko gradskih naselja, to je urađeno posebno za ulice koje nemaju trotoara i u kojima je nemoguće izgraditi iste, jednosmernim orijentisanjem je moguće stvoriti površinu koja je odvojena za kretanje pešaka.

U sledećoj slici je za primer uzet model kako se može rezervisati jedna površina namenjena za pešake, unutar zajedničke površine za kretanje.

Većina ulica su unutar grada i veoma su uska i u njima se saobraćaj odvija u oba smera, i njihovim vraćanjem u jednosmerne ulice kao u narednoj slici se stvara površina koja se može obeležiti za kretanje pešaka npr. na jednoj ulici je širina 4.5m, 3m se mogu odvojiti za kretanje vozila u jednom pravcu dok 1.5m se mogu odvojiti za bezbedno kretanje pešaka.



Slika 12. Predlog za vraćanje u jednosmernu ulicu ul. „Gëzim Hamza“



Slika 13. Primer kako će se odvijati saobraćaj nakon vraćanja u jednosmernu ulicu

4.2. Bezbednost u blizini škola

Za povećanje bezbednosti u blizini škola je predloženo nekoliko modela ili praksi za usporavanje saobraćaja, kao:

- Prepreke na putu (postavljene prema kriterijumima i tehničkim standardima);
- Sužavanje traka kretanja sa ciljem smanjivanja brzine;
- Postavljanje adekvatne signalizacije, u skladu sa uslovima kretanja u blizini škola;
- Rasvetljavanje pešačkih prelaza.

4.2.1. Predložene mere za kontrolu saobraćaja

Iako ponekad izgleda kao zasebna celina, usmeravanje saobraćaja i njegovo smirivanje predstavljaju različita sredstva i odnose se na različite probleme. Usmeravanje saobraćaja obuhvaća različite mere za kontrolu saobraćaja sa ciljem usmeravanja kretanja i povećanju bezbednosti za pešake.

Prilikom odabira mera za smirivanje saobraćaja, uzeta su obzir tri glavna kriterijuma:

- Funkcija i karakter puta;
- Uslovi kretanja saobraćaja i
- Dodatni kriterijumi (lokacija dela puta, struktura kretanja saobraćaja itd).

Na osnovu izvršenih analiza u putnoj mreži opštine Orahovac, identifikovane su opasne tačke u delovima regionalnih i lokalnih puteva.

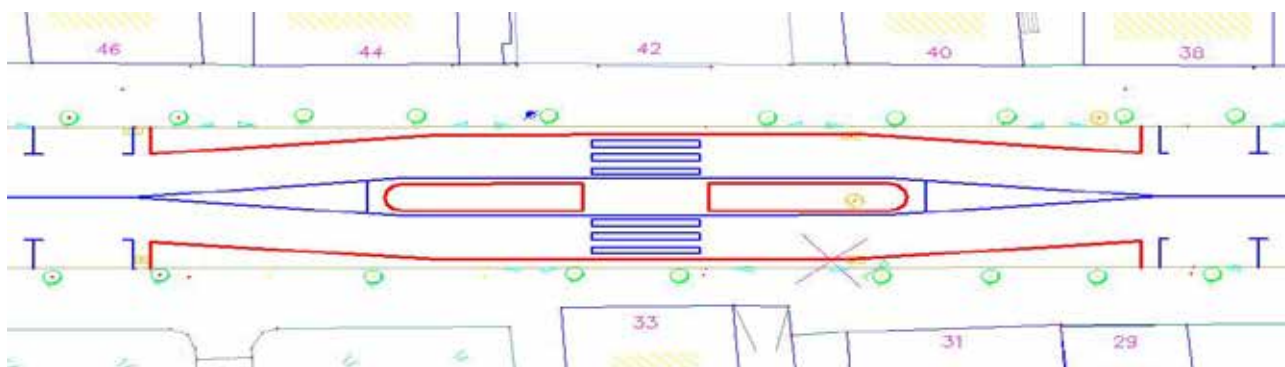
Pored karaktera puta, utvrđene su i odgovarajuće mere za poboljšanje stanja bezbednosti, posebno na delovima puta u blizini škola i u nastavku biće predložene sledeće preporuke:

Za regionalne puteve:

- Mere smirivanja saobraćaja, primenom odvojenih ostrva duž puta na obe strane pešačkog prelaza;
- Postavljanje odgovarajuće horizontalne i vertikalne signalizacije, sa ciljem skretanja pažnje na blizinu školske zone.

Tehničko rešenje se zasniva na:

- Izgradnju centralnog ostrva na glavnoj ulici u obe strane pešačkog prelaza, svaki u dužini 10m – 15m i u širini od 1,5 – 2,0m, dok visina ivičnjaka ostrva $h = 12$ cm (Sl. 14). Ovo rešenje se predviđa za delove puta na kojima brzina je ograničena od 40-50 km/h, koja odgovara ograničenoj brzini u naseljenim zonama.



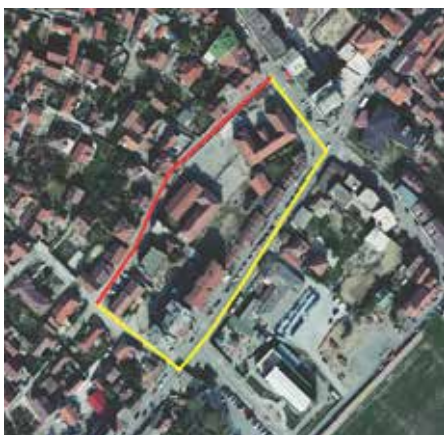
Slika 14. Parametri izgradnje ostrva za pešake

Korišćenje prepreka ili postavljanje platforma za smirivanje saobraćaja, ne preporučuje se za magistralne i regionalne puteve. Stoga, prilikom primene mera za smirivanje saobraćaja u opštini Orahovac, treba proceniti na kojim delovima regionalnih puteva može se upotrebiti model sa odvojenim ostrvom u pešačkom prelazu.

U nastavku je prikazano idejno rešenje za školu u centru grada koristeći odvojeno ostrvo, za usmeravanje saobraćaja, ovo su standardne metode koje se koriste u ovim slučajevima. Zamišljeno je da ulica ostane jednosmerna za kretanje saobraćaja, sužavanjem ili smanjenjem širine pešačkog prelaza, ovo sužavanje će direktno uticati na povećanje bezbednosti, zbog činjenice da ulica i vreme prelaska pešačkog prelaza je kraće, i ujedno tera vozače da smanje brzinu u blizini pešačkog prelaza.



Slika 15. Idejno rešenje koristeći odvojena ostrva



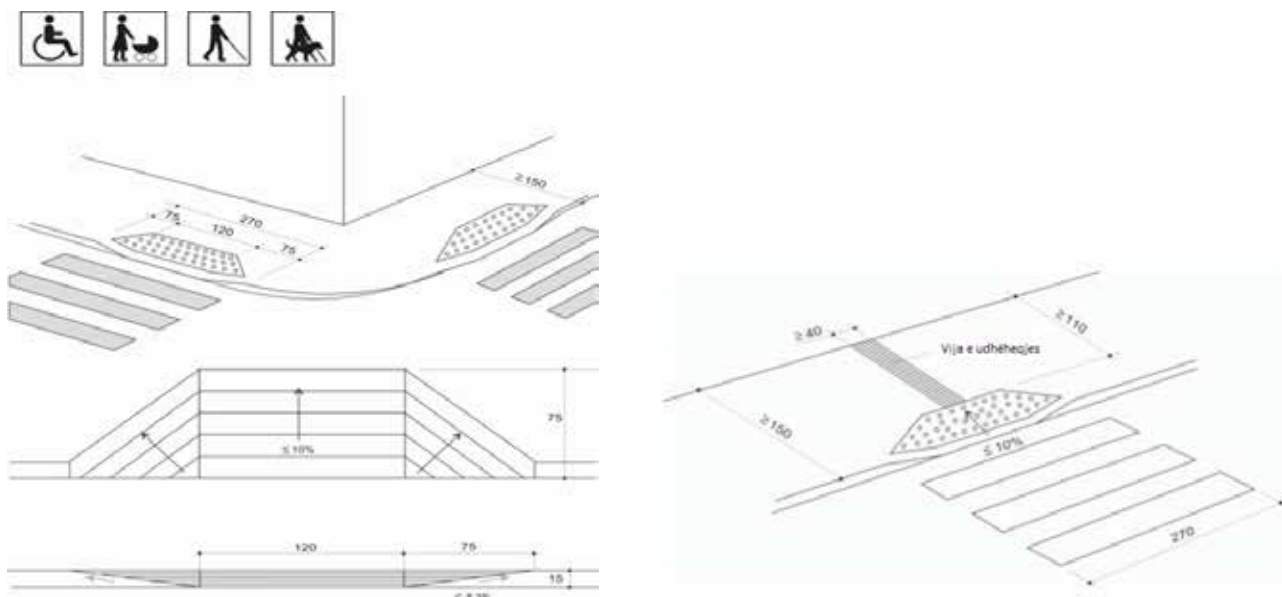
Slika 16. Predložena lokacija za smirivanje saobraćaja sa (odvojenim) ostrvima u blizini jedne osnovne škole

4.3. Pristup za osobe sa posebnim potrebama

Prema Zakonu o izgradnji (ZI) Br. 04/L-110, opštine su odgovorne za primenjivanje zakona i administrativnih uputstva koje se odnose na prilagođavanje infrastrukture osobama sa posebnim potrebama (ograničenim sposobnostima). One su takođe odgovorne za razvoj NOP (Nacionalnog operativnog plana) za sprovođenje NSPOS (Nacionalne strategije o pravima osoba sa ograničenim sposobnostima), koja će biti usvojena u Skupštini opštine.

Prema akcionom planu za sprovođenje nacionalne strategije o osobama sa ograničenim sposobnostima, opštine treba da preduzimaju određene aktivnosti koje su povezane sa petim ciljem strategije.

Grad Orahovac se odlikuje malim brojem i uskim trotoarima, međutim i u tim segmentima gde postoje trotoari nisu poštovani kriterijumi o pristupanju osoba sa posebnim potrebama, da bi se ovo postiglo dole su prikazani kriterijumi za realizaciju ovih rampi za pristup trotoarima.



Slika 17. Tehnički kriterijumi o pristupu trotoarima za osobe sa posebnim potrebama



Slika 18. Pešački prelaz gde treba obezbediti pristup

Duž glavne ulice u gradu postoje trotoari na obe strane, međutim nisu postavljene rampe koje bi omogućile pristup osobama sa posebnim potrebama, stoga kako bi bilo omogućen lakši pristup potrebno je da u svim pešačkim prelazima budu postavljene rampe prema standardnim tehničkim kriterijumima.

4.4. Prilagođavanje infrastrukture za preduzeća

Glavna ulica u gradu, Xhelal Hajda, je put sa dve trake za kretanja u oba smeru. Pre nekoliko godina je bila jednosmerna, jedna traka za kretanje vozila jedna za parkiranje, međutim nakon izvršenih analiza od strane opštinskih službenika, došlo je do zaključka da ulica opet treba da se vrati na dvosmernu, i ujedno to je bio i zahtev poslovne zajednice koja se nalazi duž puta i koja tu razvija svoje svakodnevne poslovne aktivnosti i koje potrebu za svakodnevnim snabdevanjem.

Pošto celi put je u širini od 7m sa 3.5m za svaku traku, dovoljno je da se zaustavi vozilo ako se oduzimaju i 80cm od prostora između drveća. Na slici ispod se detaljno prikazuje ideja o zaustavljanju vozila sa ograničenim vremenom, za kratke usluge u prodavnicama duž puta.



Slika 19. Ideja za zaustavljanje vozila u ograničenom vremenu u ul. „Xhelal Hajda“

Na ovaj način će se stvoriti prostor za zaustavljanje vozila bez ometanja kretanja saobraćaja na glavnom putu, upotrebom neiskorišćenog prostora između drveća. Ova intervencija se smatra da je neophodna kako bi se stvorila bolja infrastruktura za poslovnu zajednicu i da se ne ometa normalno odvijanje saobraćaja.

4.5. Regulisanje autobuskih stajališta

Svi polasci u gradskim i prigradskim linijama, takođe i međugradske linije u gradu Orahovac se ostvaruju od autobuske stanice. Međutim, auto-prevozne kompanije, kao i putnici, ne poštuju ovo pošto se zaustavljaju, odnosno čekaju autobuse u raznim tačkama u gradu, bez adekvatne infrastrukture za zaustavljanje ili čekanje. Videvši potrebu građana zajedno sa radnom grupom došli smo do zaključka da neka ilegalna stajališta koja ometaju normalno odvijanje saobraćaja treba da se legalizuju u onim mestima gde ne bi ometali saobraćaj i da se stvori bezbedna infrastruktura za čekanje autobusa.

Iako vreme putovanja od udaljenih tačaka do stanice nije velika i može se prelaziti i peške, ponovo smo mislili ta se građanima pruži kvalitetna usluga što se tiče prevoza.



Slika 20. Predloženo autobusko stajalište u centru grada



Slika 21. Predloženo autobusko stajalište na izlasku iz grada

Tako da je smišljeno da se naprave dva autobuska stajališta, jedna u centru grada, kod semafora kao na sl. 20 i druga na izlasku iz grada na regionalnom putu R204 sl. 21.

Budući da ilegalna stajališta nisu pogodna kako iz bezbednosnog aspekta tako i iz funkcionalnog, ovo je glavni razlog zašto mora da se stvori adekvatna infrastruktura maksimalne bezbednosti za sve učesnike.

4.6. Postavljanje i održavanje horizontalne i vertikalne signalizacije

U gradu Orahovac signalizacija nije u dobrom stanju, zbog toga treba je obnoviti i postavljati u mestima gde nedostaje. Tokom postavljanja znakova treba poštovati sve standarde koji su predviđeni administrativnim uputstvom Kosova.

U tom kontekstu, saobraćajna signalizacija (horizontalna, vertikalna i dopunska) treba da obezbedi potrebne informacije i dobru čitljivost i vidljivost u svim vremenskim uslovima (dan, noć, vlažnost, suša, magla) i da obezbedi potpunu informaciju tokom vožnje. Jasna i efikasna signalizacija je ključni element za efikasno poboljšanje bezbednosti na putevima.

Horizontalna signalizacija je u malom broju i evidentirani su veliki problemi u postavljanju i održavanju. Ove probleme je prouzrokovala slaba stabilnost pokrivenosti puteva i prisustvo prašine prouzrokovana od neasfaltiranih puteva i od neasfaltiranih trotoara ili od lošeg stanja puteva.

Vertikalna signalizacija, treba da ima tehnički rok upotrebe na manje od sedam godina. Takođe vertikalna signalizacija treba da bude homogena, izbegavajući slučajeve gde su postavljeni mali i veliki signali bez nekog posebnog kriterijuma, često njihova visina nije u skladu sa propisima za postavljanje, njihov broj je veoma mali i u nekoliko slučajeva postavljeni su u ne baš vidljivim mestima.

4.7. Izgradnja tranzitnih puteva

Trenutno u gradu Orahovac glavni put koji prolazi kroz centar grada, je jedini put koji zadovoljava kriterijume za protok teških vozila, to znači da ne postoji druga alternativa za reorganizaciju saobraćaja u gradu. Kretanje komercijalnih vozila u centru direktno utiče i na bezbednost pešaka, imajući u vidu da dotični put nema adekvatnih trotoara koji su delimično isprekidani, gde u tim slučajevima kretanje pešaka se odvija u kružnom sloju zajedno sa svim ostalim vozilima.

U razvojnom i regulatornom planu je predviđena izgradnja tranzitnog puta, gde na severnom delu sada je već trasirana i toku je izgradnja, koja će povezati regionalne puteve R204, R110 i R 117. Sa ovim putnim segmentom biće omogućena preorijentacija komercijalnih vozila, kako bi izbegli centar grada.



Slika 22. Tranzitni put na severnom delu

Još više će olakšati saobraćaj i izgradnja tranzitnog puta na jugoistočnom delu grada, sa ovim bi se završila izgradnja spoljne obilaznice grada koja bi omogućila mnogo brži i lakši pristup gradu. Jedan deo ovog puta je izgrađen i u jednom delu u toku je izgradnja, sve što je potrebno su investicije kako bi se ovo povežalo. U slici 23 sa crvenom bojom je obeležena postojeća trasa, međutim nekoliko geometrijskih parametara nisu veoma povoljni za kretanje komercijalnih vozila, s toga je smišljeno da zajedno sa radnom grupom bude razmotrena mogućnost za povezivanjem ovih tačaka sa novom trasom, koja je prava i veoma povoljna za saobraćaj.



Slika 23. Tranzitni put na jugoistočnom delu grada

4.8. Povećanje bezbednosti na raskrsnicama sa magistralnim putevima

Tokom analize postojećeg stanja došli smo do zaključka da imamo značajan broj raskrsnica koje možemo smatrati da su sa velikim rizikom, to zbog činjenice da su se dogodile značajan broj saobraćajnih nesreća. To uključuje nekoliko raskrsnica sa magistralnim putevima kao što su na selu Zrze, selo Kruša, kružni tok u ulasku u grad. Sve ove tačke treba ponovo projektovati ili postavljati mere i druge načine protoka saobraćaja.



Slika 24. Neke od opasnih raskrsnica sa magistralnim putevima

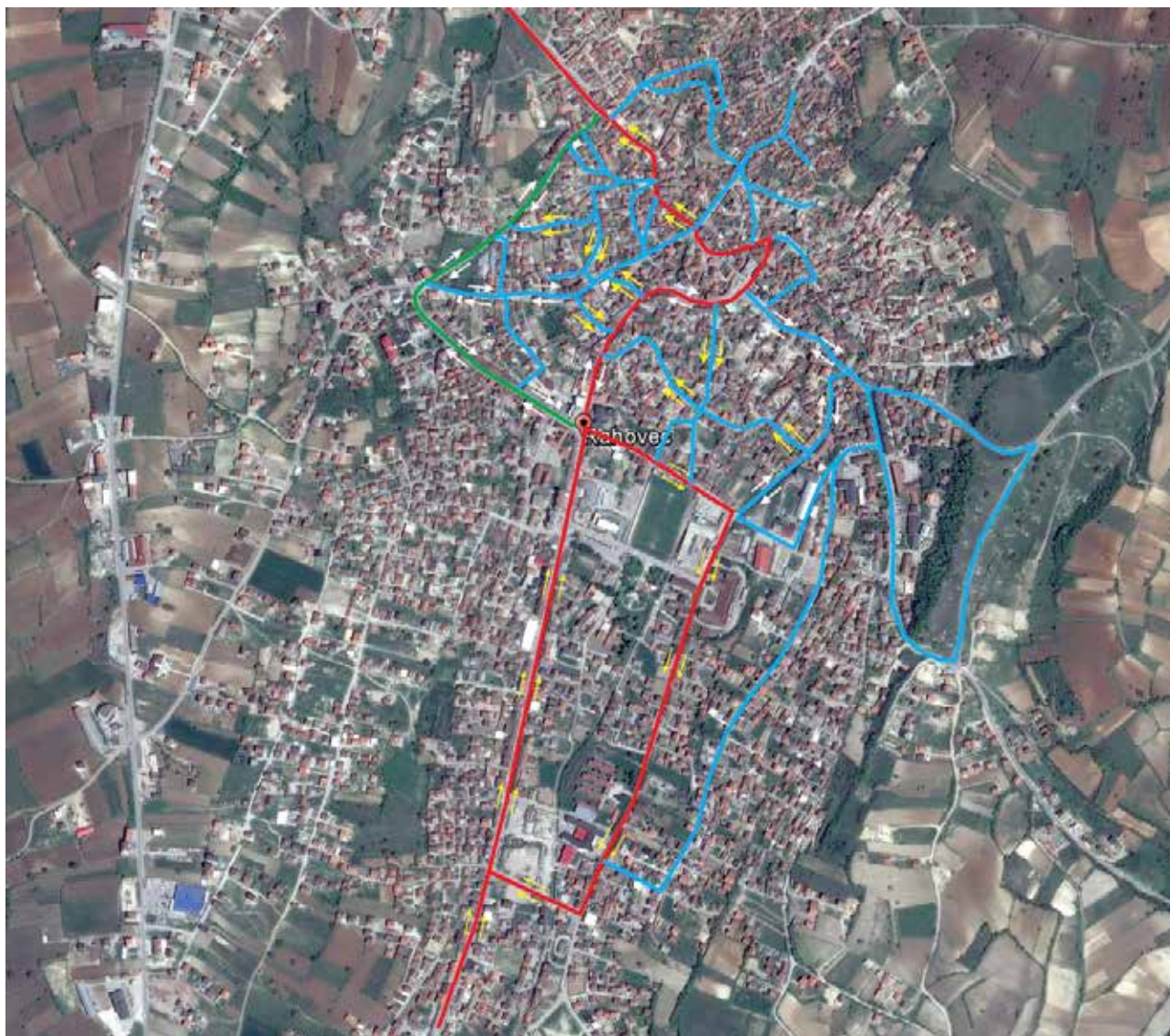
Sve gore pomenute raskrsnice, ali i neke druge, imaju potrebu za geometrijskom i funkcionalnom analizom, u cilju povećanja bezbednosti za sve učesnike.

4.9. Preorijentacija kretanja saobraćaja u gradu

Sa izgradnjom ovih tranzitnih puteva omogućava se i regulisanje ili unutrašnja preorijentacija puteva, trenutno potražnja za kretanje nije toliko velika i kapacitet puteva je na zadovoljavajućem nivou, međutim u srednjoročnom periodu potražnja za kretanjem može se povećati, dok nije moguće proširenje putne mreže u centru grada.

Sa aspekta bezbednosti pešaka Orahovac se odlikuje veoma uskim putevima i nedostatkom trotoara, upravo iz tog razloga se misli da se uradi orijentacija kretanja u jednosmernim putevima kako bi se stvorio prostor za bezbedno kretanje pešaka.

Ispod na slici 25 je prikazano nekoliko mogućih scenarija orijentaciju jednosmernog kretanja u gradu.



Slika 25. Jednosmerno kretanje saobraćaja u glavnim ulicama grada



Slika 26. Nekoliko mogućih scenarija za orijentaciju jednosmernog saobraćaja u gradu

5. AKCIONI PLAN

Analizom ključnih faktora koji su doveli mnoge evropske gradove na izradu planova urbane mobilnosti, ova alternativa kretanja može biti shvaćena isto tako značajno i za opštinu Orahovac. Upravo je na Kosovu u poslednjih 20 godina trend povećanja stepena motorizacije i neophodnost promene pristupa za analizu kretanja u gradu. Videvši ovaj trend povećanja motorizovanih vozila, svakako da njih treba smestiti u postojećoj mreži koja nije bila planirana za ovaj stepen motorizacije. Sada glavni izazov inženjera ostaje da se očuva ravnoteža između motornih i ne-motorizovanih vozila, smeštanjem u postojećoj infrastrukturi, ali ne čineći nijednom kompromise o smanjenju bezbednosti.

Izazov je pronalaženje načina za promovisanje i očuvanje kulture hodanja, vožnje bicikla, slobodan i bezbedan pristup za sve učesnike u saobraćaju i prenosu inovativnih odgovarajućih praksi u službi mobilnosti u opštini Orahovac.

Aktivnost 1: Postavljanje službenika za urbanu mobilnost

U okviru Uprave za javne usluge je neophodno postavljanje jednog službenika za urbanu mobilnost, koji bi bio zadužen za pripremanje programa za upravljanje urbane mobilnosti koji obuhvata više informacija, kampanje podizanja svesti, promocije, marketing, koordinaciju i organizaciju.

Aktivnost 2: Povećanje bezbednosti u saobraćaju – bezbednost na prvom mestu

Edukacija o saobraćajnim pravilima i bezbedno učešće u saobraćaju. Odeljenje za javne službe zajedno sa Odeljenjem za obrazovanje i policijom, treba da pripreme neophodni materijal i organizuju predavanja o edukaciji u saobraćaju u opštini Vitina. Predavanja uglavnom drže profesionalci iz ove oblasti i biće organizovana u osnovnim i srednjim školama.

Aktivnost 3: Promovisanje ne-motorizovanih kretanja

Organizacija kampanja za podizanje svesti i promovisanje ne-motorizovanih kretanja. Uraditi medijsko promovisanje na lokalnom nivou (lokalne TV, elektronski mediji itd). Iskorišćenje određenih događaja za promovisanje ne-motorizovanih kretanja, kao što je Evropska nedelja mobilnosti (16-22. septembar), dan bez automobila itd. Tokom ove nedelje u mnogim zemljama, održaće se hiljade aktivnosti o promovisanju ne-motorizovanih kretanja. Potrebno je stvaranje partnerstva između Opštine i škola (ako je moguće i uključivanjem neke NVO) u cilju stvaranja naj odgovarajućih politika i promovisanju ne-motorizovanih kretanja.

Aktivnost 4: Prilagođavanje infrastrukture osobama sa posebnim potrebama

Odeljenje za javne službe u saradnji sa Odeljenjem za urbanizam i u partnerstvu sa odgovarajućim organizacijama za osobe sa posebnim potrebama, kako bi se u svim mestima prelaska ulice i na pešačkim prelazima, preduzimaju odgovarajuće mere u skladu sa tehničkim zahtevima, kako bi na pešačkim prelazima bio omogućen pristup i osobama sa posebnim potrebama.

Br	Mere	Cilj	Pokazatelji	Nadležan	Značaj mera (1-3) ¹	Približna cena	Vremenski rokovi
1	Izgradnja ostrva za povećanje bezbednosti u blizini škola	Regulisanje kretanja u saobraćaju u cilju povećanja bezbednosti	Smirenje saobraćaja	Opština Orahovac	1	2000 /ostrvo 2 x 2000 = 4000 €	2016 + 2017
2	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signalizacije	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Orahovac	1	16 000 20 000 20 000 20 000 20 000	2016 2017 2018 2019 2020
3	Stvaranje prostora za bezbedno kretanje pešaka na postojećim putevima	Njihovo obeležavanje i razdvajanje od kolovozne trake	Njihova dužina,	Opština Orahovac	2	5000	2016
4	Izgradnja i održavanje trotoara	Stvaranje bezbednih prostora za kretanje pešaka	Dužina izgrađenih trotoara	Opština Orahovac	1	100 000 50 000 50 000 50 000 50 000	2016 2017 2018 2019 2020
5	Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama	Prilagođavanje putne infrastrukture osobama sa posebnim potrebama	Stanje putne infrastrukture nakon realizacije	Opština Orahovac	1	3000 10 000	2016 2017-2020
6	Preorijentacija kretanja saobraćaja	Usmeravanje saobraćaja	Novo napravljena infrastruktura	Opština Orahovac	2	4000	2017
7	Izgradnja autobuskih stanica	Poboljšanje uslova u međugradskom i prigradskom saobraćaju	Broj izgrađenih stanica	Opština Orahovac	1	4500 2 stajališta	2016
8	Stvaranje stajališta u ulici Xhelal Hajda	Prilagođavanje infrastrukture preduzećima	Broj stajališta	Opština Orahovac	1	300 €/stajalište 5000 za 15 stajališta	2016 - 2017
9	Izgradnja tranzitnih puteva – severni deo, Suva Reka – Priština	Stvaranje novih puteva sa ciljem uklanjanja komercijalnih vozila iz centra	Preorijentacija kretanja saobraćaja	Opština Orahovac Ministarstvo infrastrukture	2	500 000 100 000 200 000 200 000	2016 – 2018 2016 2017 2018

¹ Značaj mera: 1- hitna, 2- srednja, 3- niska

10	Ponovno projektovanje raskrsnica sa magistralnim putem– u cilju povećanja bezbednosti R. Zrze R. Kruša	Povećanje bezbednosti na raskrsnicama	Novi oblici regulisanja	Opština Orahovac Ministarstvo infrastrukture	1	150 000 150 000	2016
11	Ponovno projektovanje raskrsnica sa magistralnim putem– u cilju povećanja bezbednosti Raskrsnice na regionalnim putevima Priština R 204 Suva Reka R 117 Zrze R 110	Povećanje bezbednosti na raskrsnicama	Novi oblici regulisanja	Opština Orahovac Ministarstvo infrastrukture	1	-	2016 - 2020

6. STRATEŠKA PROCENA UTICAJA NA ŽIVOTNU SREDINU (SPUŽ)

Izjava opravdanja za određivanje o ne pripremanju izveštaja Strateške procene uticaja na životnu sredinu, za Plan Mobilnosti (PM) u opštini Orahovac.

6.1. Rezime PM

Opština Orhaovac, zahvaljujući se podršci DEMOS-a, je pripremila Plan održive mobilnosti (PM). Prvobitno je stvorena Radna grupa sastavljena od predstavnika različitih interesnih stranaka, predstavnika relevantnih odeljenja iz Opštine Orahovac.

Važnu ulogu u procesu pripremanja PM-a su odigrali eksperti koje je angažovao DEMOS, koji su blisko saradivali sa opštinskim ekspertima, na identifikaciji i opisu trenutnog stanja u vezi sa putnim saobraćajem, finansijskom analizom i ekonomskim finansijskim mogućnostima za poboljšanje i omogućavanje održive mobilnosti, definisanju ciljeva, definisanju radnji i aktivnosti koje treba preduzeti za sveobuhvatnu i održivu mobilnost.

Plan mobilnosti uključuje:

- Osiguravanje lakšeg pristupa za dnevna kretanja i druge usluge;
- Poboljšanje stepena bezbednosti;
- Smanjenje zagađenja životne sredine;
- Povećanje efikasnosti i ekonomičnosti tokom prevoza ljudi i robe;
- Povećanje atraktivnosti i kvaliteta urbanog okruženja.

Plan mobilnosti ne uključuje:

- Izgradnju novih puteva (osim tranzitnog koji neće biti duži od 2 km);
- Izgradnju prateće infrastrukture kao što su: kružni tokovi, podvožnjaka ili nadvožnjaka;
- Druge projekte, za koje bi se prema zakonu tražilo procena uticaja na životnu sredinu.

6.2. Pravna referenca konsultovana za određivanje

Zakon o Strateškoj proceni uticaja na životnu sredinu, Br. 03/L-230,

Član 3

1. SPUŽ za planove i programe se vrši onda kada postoji mogućnost da njihova realizacija prourokuje značajne štete po životnu sredinu.
2. SPUŽ za planove i programe se vrši onda kada postoji mogućnost da njihova realizacija prourokuje značajne štete po životnu sredinu. Izrada izveštaja za SPUŽ je obavezan za planove i programe iz oblasti prostornog i urbanog planiranja, u korišćenju zemljišta, poljoprivrede, šumarstva, ribarstva, energetike, industrije, rudarstva, saobraćaja, upravljanja otpadom, upravljanju vodama, telekomunikacijama, turizma, koji obezbeđuju okvir za budući razvoj projekata koji podležu proceni uticaja na životnu sredinu u skladu sa Zakonom o Proceni uticaja na životnu sredinu kao i planovima i programima koji, uzimajući u obzir lokaciju na kojoj se realizuju, mogu uticati na zaštićene zone, u prirodnim staništima i na divlju floru i faunu.

Određivanje da se ne priprema izveštaj SPUŽ-a za Plan mobilnosti (PM) u opštini Orahovac je u skladu sa gore pomenutim članovima. Tačka 2 ovog zakona naglašava da „... **SPUŽ je obavezan za planove iz oblasti ... saobraćaja...**”; Ali, u drugom delu istog stava se kaže „... **koji daju okvir za budući razvoj projekta koji podležu proceni uticaja na životnu sredinu u skladu sa zakonom...**”

Član 5 Određivanje potrebe za SPUŽ,

1. Nadležni organ treba da utvrdi iz istraživanja svakog slučaja pojedinačno, na osnovu kriterijuma iz Aneksa 1, o planovima i programima iz člana 3. stav 3. i 4. ovog zakona, o tome da li imaju značajan uticaj na životnu sredinu kako bi podlegli SPUŽ-u.

Radna grupa za pripremu PM, pozivajući s na gore pomenutu odredbu, je razmotrio PM upoređivanjem sa kriterijumima aneksa 1 Zakona o SPUŽ-u, i odakle je takođe zaključano da PM se ne očekuje da ima veliki uticaj na životnu sredinu, i kao takav ne podleže proceduri SPUŽ-a.

6.3. Uporedna analiza prema kriterijumima aneksa 1 zakona za spuž br. 03/L-230, kao i aktivnostima pm opštine orahovac

Kriterijumi procenjivanja prema aneksu 1 zakona o SPUŽ	Efekti Plana mobilnosti u opštini Orahovac (PM)
1. Karakteristike planova i programa, imajući u obzir posebno	
1.1. stepen u kojoj meri plan ili program određuje okvir projekata i drugih aktivnosti, ili njihov odnos sa lokacijom, prirodom, veličinom i uslovima rada ili definisanim izvorima,	<p>PM ne predviđa razvoj projekata (infrastruktura, prateći objekti u saobraćaju itd) koji bi bili predmet postupka prema zakonu o SPUŽ. Međutim, PM u jednoj od predloženih mera (cilj 2.1) predviđa izgradnju severnog tranzitnog puta u dužini od 2 km i kao takva podleže zakonu za opštinski SPUŽ. Takođe se predviđa da se izvrši ponovno dizajniranje i rekonstrukcija opasnih raskrsnica, ali koji će kao projekti biti tretirani posebno za izlaganje ili ne za SPUŽ.</p> <p>Dok najvažniji ciljevi će biti olakšavanje putnog saobraćaja preduzimanjem mera za ublažavanje, kako bi se omogućilo svim učesnicima u saobraćaju što bezbednije kretanje.</p>
1.2. stepen u kome plan ili program utiče na uključene planove i programe i u one u hijerarhiji,	Ovaj plan je u skladu sa Opštinskim razvojnim planom, koji je takođe podlegao proceduri Strateške procene uticaja na životnu sredinu, s kojim se može zaključiti da ne utiče, ostalim postojećim planovima bilo opštinskim ili nacionalnim
1.3. odnos plana i programa o integraciji pitanja životne sredine posebno u vezi promovisanja održivog razvoja,	Uopšteno, plan je usklađen sa principima održivog razvoja, predlažući mere za ublažavanje o promovisanju ne-motornih kretanja (npr. biciklizam) u ovoj opštini, što bi doprinelo na poboljšanje kvaliteta vazduha vršeći re-cirkulisanje putem izgradnje tranzitnih puteva.
1.4. problemi životne sredine koji se odnose na plan ili program,	U postavljenim ciljevima u Planu mobilnosti opštine, nije se naišlo na moguće probleme životne sredine koji mogu nastati kao rezultat sprovođenja gore pomenutih ciljeva. Međutim, treba reći da je predviđena izgradnja severnog tranzita koji će imati pozitivan efekat, u poboljšanju kvaliteta vazduha, pošto će sva tranzitna vozila biti preusmerena na taj put, i na taj način pozitivno doprinesu podizanju kvaliteta vazduha. Projekat tranzita će podleći proceduri za opštinski SPUŽ kao pojedinačni projekat.
1.5. usklađenost plana ili programa za sprovođenje zakonodavstva Zajednice o životnoj sredini (npr. planovi i programi koji se odnose na upravljanju otpadom i zaštiti vode).	<p>Treba reći da plan kao takav ne zahteva se prema zakonodavstvu, bilo da je o životnoj sredini ili o lokalnoj samoupravi, ali koji može da se odnosi na mnoge zakone koji promovišu održivi razvoj, poboljšanje kvaliteta života, slobodno i bezbedno kretanje za sve učesnike u saobraćaju, itd. I može se reći da kao takav se radi dobrovoljno od strane opština i imajući u obzir zahteve koji proističu od zakona za SPUŽ za skeniranje svakog izrađenog plana ili programa iz opštine u ovom slučaju, o mogućim uticajima na životnu sredinu, viđeno je kao razumno da podleže ovom procesu .</p> <p>Između ostalog, treba napomenuti da ovaj plan i svi ciljevi koji su obuhvaćeni u ovom planu su u potpunosti usklađeni sa Razvojnim planom opštine.</p>

2. Karakteristike efekata i zona koje mogu da podležu uticaju, imajući u obzir, posebno;

2.1. verovatnoću, trajanje, učestalost i prirodu efekata,	PM obuhvata period od 5 godina (2015-2020). Tokom ovih godina, očekuje se povećanje pozitivnih efekata. (pogledati tačku 1.3).
2.2. kumulativnu prirodu efekata,	Plan ne predviđa efekte koji u kumulativnom kontekstu bi doveli do posledica za životnu sredinu. Naprotiv, sa pre-orientacijom saobraćaja, povećanjem biciklističkih staza, povećanje bezbednosti na putu će imati pozitivan efekat u poboljšanju kvaliteta vazduha uopšteno i bezbednosti u saobraćaju za sve učesnike posebno.
2.3. prekograničnu prirodu efekata,	Neće biti negativnih prekograničnih efekata. Plan mobilnosti je lokalnog karaktera. Očekuju se pozitivni efekti, ali koji će biti indirektni. To će rezultirati poboljšanjem putnog saobraćaja i povećanjem bezbednosti u saobraćaju, omogućavanjem pristupa osobama sa ograničenim sposobnostima itd.
2.4. opasnost po ljudsko zdravlje na životnu sredinu (npr. zbog udesa),	
2.5. stepen i prostorni opseg efekata (geografska oblast i broj stanovnika koji mogu biti pogođeni)	Pozitivni efekti na životnu sredinu ovog plana, do kraja 2020. godine će pogoditi 80 % teritorije i stanovnika opštine Orahovac.
2.6. vrednost i ranjivost zone koja je moguće da će biti pod uticajem kao rezultat:	Nije relevantno za PM Orahovca.
2.6.1. posebnih prirodnih karakteristika ili kulturnog nasleđa,	Budući da PM ne predviđa fizičke intervencije (osim izgradnje tranzita), izgradnju objekata, infrastrukture, seču šuma, zauzimanje zemljišta, iskopavanja itd, neće biti oštećenja/degradacije prirodnih zona ili kulturnog nasleđa.
2.6.2. suvišnih standarda životne sredine i graničnih vrednosti,	PM ne predviđa projekte koji će rezultirati emisijama bilo u vazduhu bilo u vodi, a koji bi bili predmet razmatranja u kontekstu prelaska standarda ili graničnih vrednosti.
2.6.3. intenzivno korišćenje zemljišta.	PM ne predviđa zauzimanje, ili korišćenje zemljišta, sve aktivnosti prema ciljevima će biti izvršeni u postojećem stanju, sa izuzetkom izgradnje gore pomenutog mosta, ali neće biti intenzivnog korišćenja zemljišta.
2.7. efekti na zonama ili površinama koje imaju priznati nacionalni, komunitarni ili međunarodni status zaštite.	Opština Orahovac se nalazi u sredini magistralnih puteva Đakovica – Priština i Đakovica – Prizren, kao i regionalnih Mališevo – Đakovica i Orahovac – Suva Reka. Konfiguracija terena je brdsko planinska koju karakteriše velika gustina naseljenosti u nekim naseljima u gradu, kao posledicu toga imamo veoma uske puteve koje koriste svi učesnici u saobraćaju Na teritoriji opštine Orahovac se nalaze kanjon Belog Drima i regionalni park Miruša koji imaju priznati nacionalni status zaštite, ali imajući u vidu da ovaj plan predviđa intervencije/poboljšanja samo na postojećem stanju i daleko od ovih zona može se reći da neće biti nekog negativnog uticaja koji bi pogodio ove dve zone kao rezultat ovog PM. S druge strane i postavljeni ciljevi u PM su sa efektom pozitivnog karaktera.

7. FINANSIJSKI PLAN

7.1. Uvod

Finansijsko poglavlje se bavi analizom kapaciteta budžeta opština za vremenski period 2016-2020. Na osnovu opštinskih službenih podataka kao što je Godišnji budžet opštine i Srednjoročnog okvira rashoda 2016-2018, kao i relevantnih ekonomskih i finansijskih kretanja. U nastavku su predstavljeni srednjoročni obračuni gore pomenutih kretanja koji mogu imati uticaja na planiranim investicijama i potrebnog održavanja u oblasti opštinske mobilnosti za period 2016 – 2020.

Šta više, projekti koji su identifikovani u oblasti mobilnosti odražavaju prioritete opštine u istom periodu (2016-2020), i imajući u obzir budžetski kapacitet opštine, kao i ekonomska kretanja, podršku grantovima od strane centralnog nivoa i sopstvene prihode opštine. Takođe, kao dodatni izvor financiranja su identifikovani i segmenti donatora, kao mogućnost sufinansiranja identifikovanih projekata.

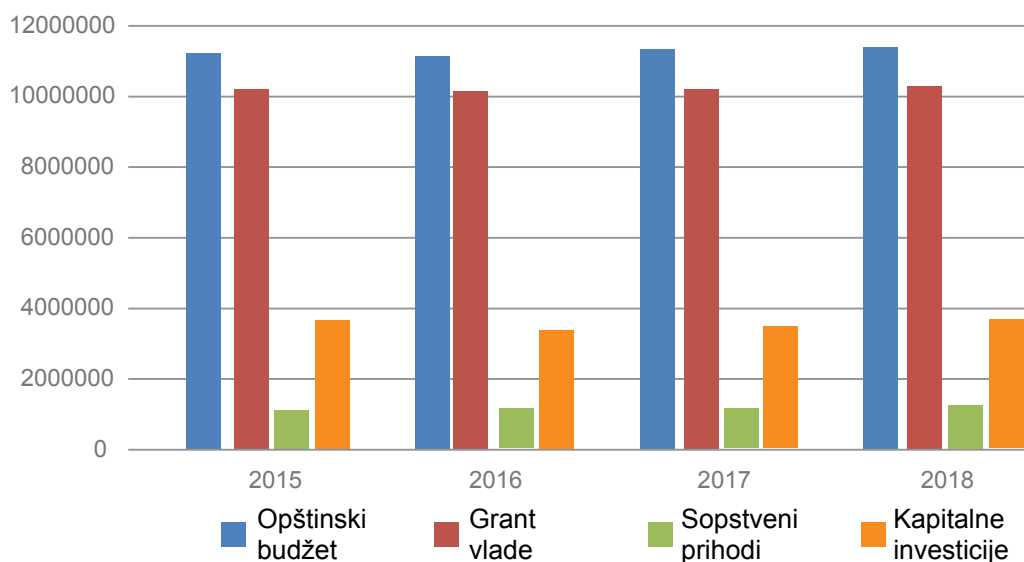
7.2. Struktura opštinskog budžeta

Kao što je već rečeno budžet opštine Orahovac zasniva se na Srednjoročnom okviru rashoda (SOR 2015-2018), dok podela rashoda je sledeća:

Tabela 1: Budžetska struktura opštine (2016-2018)

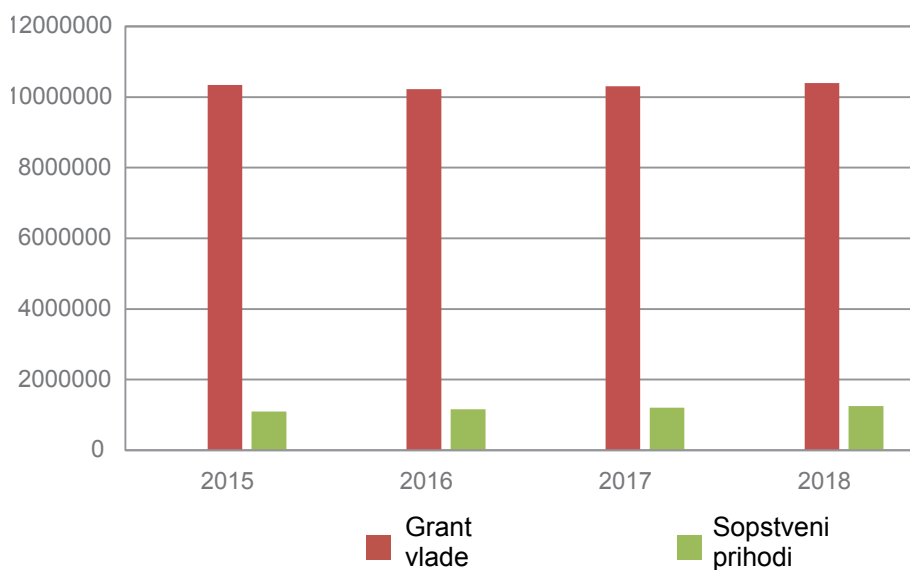
Godina	Opštinski budžet	Grant vlade	Sopstveni prihodi	Kapitalne investicije
2015	11,438,701	10,339,687	1,099,014	3,730,710
2016	11,384,997	10,226,983	1,158,014	3,408,652
2017	11,511,131	10,304,117	1,207,014	3,534,785
2018	11,651,400	10,395,900	1,255,500	3,675,054

Iz tabele br. 1 može se videti ozbiljno neslaganje između opštinskih prihoda koji pokazuju veliku zavisnost opštinskog budžeta u srednjoročnom periodu.



Grafikon 1: Struktura opštinskih prihoda

Ako se vrši poređenje između sopstvenih prihoda opštine i vladinih grantova, grafikon 2 jasno pokazuje da vladini grantovi čine najveći deo budžeta, više od 85% prihoda u opštinskom budžetu Orahovca.



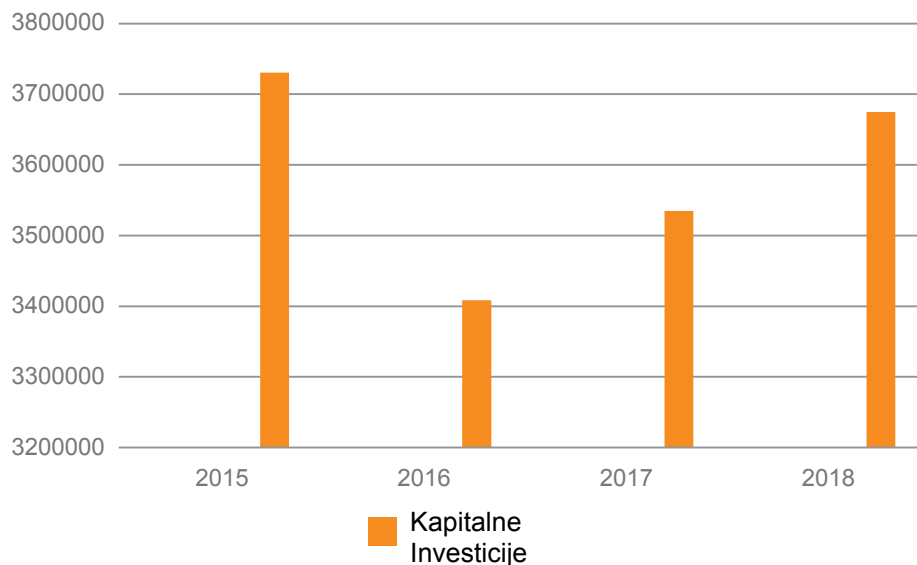
Grafikon 2: Struktura opštinskih prihoda

Kako bi se bolje videla struktura opštinskih rashoda, važno je izdvojiti opštinske investicije, gde važan deo čine kapitalne investicije. Planiranja opštine za kapitalne investicije za godine 2016-2018. su sledeće:

Tabela 2: Kapitalne investicije (2016-2018)

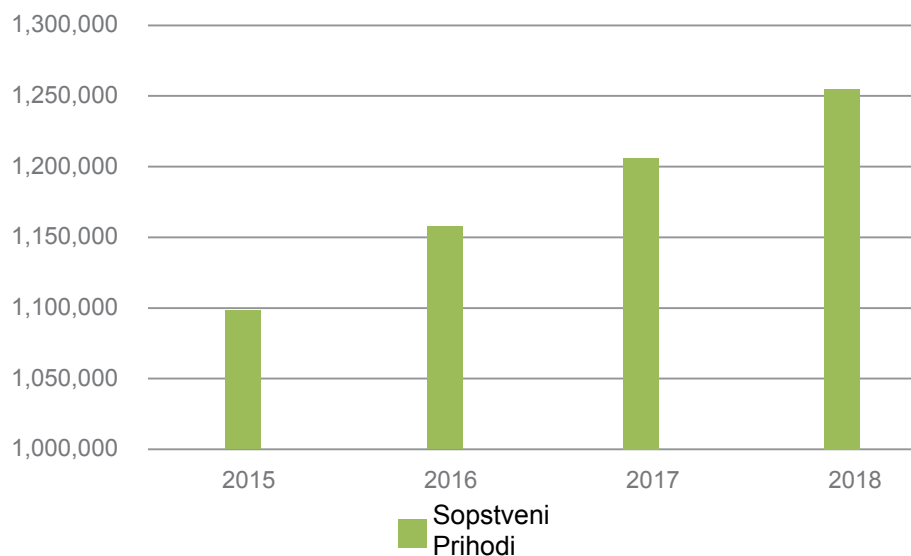
Godina	Opštinski budžet	Kapitalne investicije
2015	11,438,701	3,730,710
2016	11,384,997	3,408,652
2017	11,511,131	3,534,785
2018	11,651,400	3,675,054

Ako se pozivamo na SOR koji je izradio opština Orahovac, planira se blago povećanje kapitalnih investicija, iako se ne planira da će do 2018. dostići nivo iz perioda 2015, kada su bili na najvišem nivou za opštinu.



Grafikon 3: Planirane kapitalne investicije

Kada je reč o sopstvenim prihodima, takođe SOR opštine pokazuje na simbolično povećanje koje ne predstavlja neko ozbiljno kretanje u pogledu nezavisnog financiranja opštine u periodu 2016- 2018, kao što se i može videti na tabeli i grafikonu ispod.



Grafikon 4: Trend sopstvenih prihoda

7.3. Investicioni plan

Planirane investicije u mobilnosti su zasnovane na procenjenim potrebama za poboljšanje trenutnog stanja. Investicioni plan se zasniva na izvore finansiranja iz finansijskih sredstava primenljivih u opštini.

Planirani ciljevi investiranja sa ciljem realizacije plana su zasnovani na utvrđenim preduslovima:

- Utvrđivanje investicionih potreba na osnovu potreba za mobilnost;
- Mogućnost finansiranja planiranih investicija na osnovu poznatih izvora finansiranja;
- Podela projekata u skladu sa prioritetima zasnovanim na poboljšanje stanja u oblasti mobilnosti. Investicioni prioriteti su planirani u tri grupe.
 - Hitno
 - Srednje
 - Niže
- Kretanja novca za planirane investicije je zasnovano na vreme završetka ugovorenih investicionih obaveza sa ugovorenim ekonomskim operaterima;
- Izvori finansiranja investicija mogu se dostići, oni su poznati po ispunjenosti planiranih investicija;
- Planirane investicije su izračunate prema trenutnim cenama za planirane kategorije investiranja.

7.4. Budžetska analiza kapitalnih investicionih troškova

Planirane investicije za period 2016-2020. su u iznosu od 65.500 evra. Planirane investicije su zasnovane na 11 projekata raspoređenih na utvrđenim kategorijama.

Procena projekata i mogućnost realizacije investicionog plana za period plana 2016-2020. Projekti su kategorizovani u nekoliko glavnih grupa u zavisnosti od njihove prirode. Investicije su zasnovane u 5 (pet) glavnih investicionih kategorija

- Bezbednost u saobraćaju;
- Regulisanje kretanja vozila;
- Regulisanje pešačkog kretanja;
- Signalizacija;
- Infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama.

Podela investicija će omogućiti praćenje lakše realizacije plana kao i uticaja na realizaciji postizanju utvrđenih ciljeva.

Tabela 3: Sažeti pregled plana mobilnosti za period 2016-2020.

Zbirna tabela investicija

Broj prostorija	11
Ukupne investicije	1,531,000
Prosečna vrednost za projekat	139,182
U%	

Investicije 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Vrednost investicija	682,900	430,600	272,500	72,500	72,500	1,531,000
U %	44.6%	28.1%	17.8%	4.7%	4.7%	100.0%

Struktura investicija

Kategorija	Vrednost investicija	Investicije u %
Bezbednost u saobraćaju	604,000	39.5%
Regulisanje kretanja vozila	513,000	33.5%
Regulisanje pešačkog kretanja	305,000	19.9%
Signalizacija	96,000	6.3%
Infra. za osobe sa posebnim potrebama	13,000	0.8%
Ukupno	1,531,000	100.0%

Izvori finansiranja	Opština Orahovac	Ministarstvo infrastrukture	Donatori	Ukupno
Vrednost investicija	431,000	1,100,000	-	1,531,000
U % za 2016-2020	28.2%	71.8%	-	100.0%

Investicije/Prioriteti	Viši	Srednji	Niži	Ukupno
Vrednost investicija	1,022,000	509,000	-	1,531,000
U %	66.8%	33.2%		100.0%

Kategorija/Investicije	Viši	Srednji	Niži	Ukupno
Broj projekata	23	5	-	28
Prosečna vrednost po projektu	44,435	101,800		54,679

Izvori finansiranja 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	U %
Opština Orahovac	132,900	80,600	72,500	72,500	72,500	431,000	28%
Ministarstvo infrastrukture	550,000	350,000	200,000			1,000,000	72%
Ukupno	682,900	430,600	272,500	72,500	72,500	1,531,000	100%

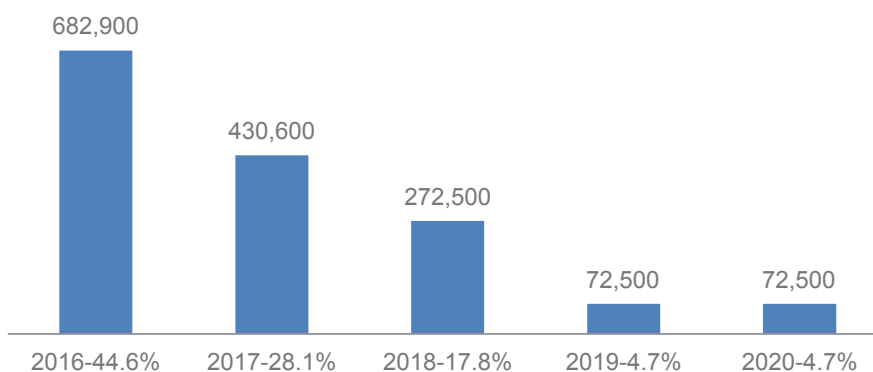
U %

7.5. Potreba za novim investicijama

Planirane investicije su zasnovane na održivim izvorima finansiranja koji omogućavaju sigurnost u realizaciji investiranja. Kapitalne investicije su planirane na osnovu sadašnjeg budžeta. Vrednost investicija u oblasti mobilnosti za period 2016-2020. je izračunata na 1.531.000 evra.

Tabela 4: Planirane investicije u mobilnosti – u periodu 2016-2020.

Investicije	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
Vrednost investicija	682,900	430,600	272,500	72,500	72,500	1,531,000
U %	44.6%	28.1%	17.8%	4.7%	4.7%	100.0%



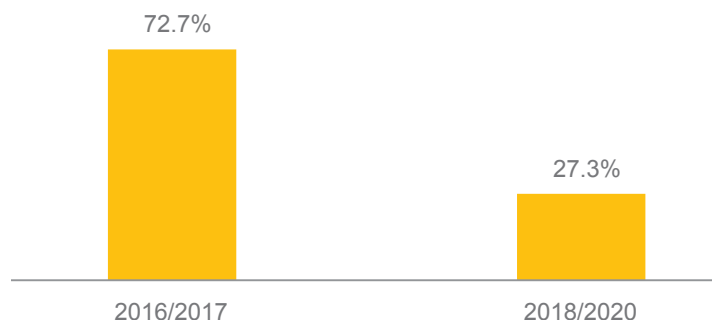
Grafikon 5: Grafički prikaz strukture investicija za planirani period 2016-2020

Investicije za planirani period su koncentrisane u prve dve godine plana mobilnosti (2016/2017) dok u periodu 2018-2020. su na nižem učešću.

- Planirane investicije za period 2016/2017 u iznosu od 1.113.500 evra, u procentima 72.7%.
- Planirane investicije za period 2018/2020 u iznosu od 417.500 evra, u procentima 27.3 %.

Tabela 5: Planirane investicije u mobilnosti – u periodu 2016-2020.

Investicije	2016/2017	2018/2020	Ukupno
Vrednost investicija	1,113,500	417,500	1,531,000
U %	72.7%	27.3%	100.0%



Grafikon 6: Grafički prikaz strukture investicija za planirani period 2016-2020.

Investicije u mobilnost su pod uticajem alokacije opštinskog budžeta, kao i drugih izvora finansiranja koje u skladu sa iskustvom su izdvojena u trećem i četvrtom kvartalu godine investiranja.

Tabela 6: Kretanje novca planiranih investicija za period 2016-2020

Investicije	Q1	Q2	Q3	Q4	Ukupno	U %
2016	-	18,000	108,000	556,900	682,900	44.6%
2017	-	2,000	70,000	358,600	430,600	28.1%
2018	-	-	70,000	202,500	272,500	17.8%
2019	-	-	70,000	2,500	72,500	4.7%
2020	-	-	70,000	2,500	72,500	4.7%
Ukupno		20,000	388,000	1,123,000	1,531,000	100.0%

7.6. Procena novih investicija u mobilnost

7.6.1. Struktura investicija za period 2016-2020

Struktura investicija ističe dominaciju kategorije bezbednost u saobraćaju Regulisanje kretanja, čije učešće je oko 75% od ukupne vrednosti planiranih investicija. Dok ostale kategorije investiranja imaju znatno manje učešće.

Tabela 7: Planirane investicije na osnovu kategorija investicija za period 2016-2020

Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	U %
Bezbednost u saobraćaju	452,000	152,000	-	-	-	604,000	39.5%
Regulisanje kretanja vozila	106,900	206,100	200,000	-	-	513,000	33.5%
Regulisanje kretanja pešaka	105,000	50,000	50,000	50,000	50,000	305,000	19.9%
Signalizacija	-	20,000	20,000	20,000	20,000	80,000	5.2%
Svetlosni signali	16,000	-	-	-	-	16,000	1.0%
Infra. za osobe sa posebnim potrebama	3,000	2,500	2,500	2,500	2,500	13,000	0.8%
Ukupno	682,900	430,600	272,500	72,500	72,500	1,531,000	100.0%

7.6.2. Investicije zasnovane na prioritetima za period 2016-2020

Prioritetna kategorija investicija – Visoki: učešće kategorije u iznosu od 1.022.000 evra, izražena u procentima 66.8% od ukupne vrednosti investicija. Prosečna vrednost zasnovana na projektu ove grupe je 127.750, koja je niža u poređenju sa kategorijom srednjih prioriteta investicija. Određivanje visokih prioriteta ove grupe podrazumeva veću pažnju za безусловnu realizaciju ovih investicija za postizanje postavljenih ciljeva. Uspješna realizacija ove grupe investicija ima uticaja na zadovoljavanje potreba sa uticajem na mobilnost.

Prioritetna kategorija investicija - Srednji: Projekti ove kategorije imaju učešće kategorije u vrednosti od 509,000 evra, izraženo u procentima 33.2% od ukupne vrednosti investicija. Prosečna vrednost zasnovana na projektu ove grupe je 509,000 evra, koja je viša u poređenju sa kategorijama investicija sa visokim prioritetom.

Prioritetna kategorija investicija – Niži: nije procenjena nijedna investicija u ovoj kategoriji za planirani period 2016-2020.

Tabela 8: Planirane investicije na osnovu prioriteta prosečne vrednosti za jedan projekat

Kategorija	Viša	Srednja	Niža	Ukupno
Vrednost investicija	1,022,000	509,000	-	1,531,000
U %	66.8%	33.2%	0.0%	100.0%
Broj projekata	8	3	0	11
Prosek za jedan projekat	127,750	169,667		139,182

Procenjeni projekti na osnovu prioriteta su osnova za praćenje primene plana kao i uticaja plana u postavljenim ciljevima plana i drugih ne-finansijskih faktora.

Tabela 9: Planirane investicije zasnovane na prioritetima za period 2016-2020

Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
Viša	577,900	226,600	72,500	72,500	72,500	1,022,000
Srednja	105,000	204,000	200,000	-	-	509,000
Niža	-	-	-	-	-	-
Ukupno	682,900	430,600	272,500	72,500	72,500	1,531,000

7.7. Planiranje kretanja novca za investicije u mobilnost

Finansiranje investicija se planira uglavnom iz dva izvora:

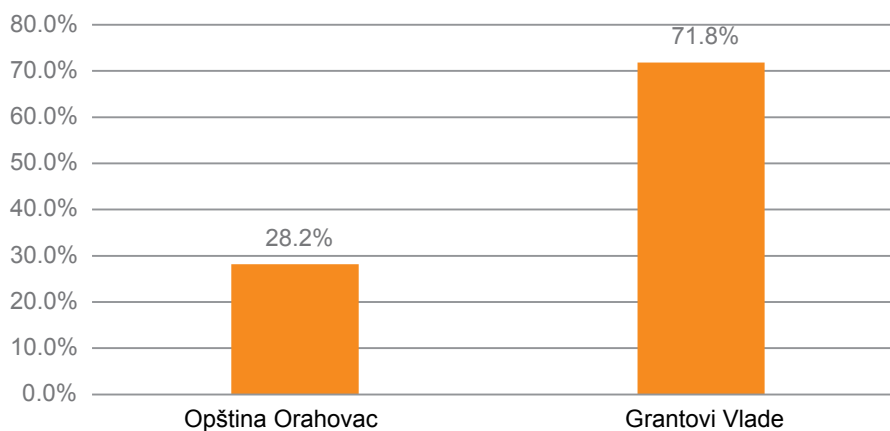
- Opštinski budžet;
- Grantovi vlade.

Međutim, radna grupa nije isključila mogućnost finansiranja od donatora. S toga plan mobilnost ostavlja otvorenu mogućnost da neke od projekata finansiraju donatori.

- Finansiranje iz izvora budžeta **opštine Orahovac** je u iznosu od 431.000 izraženo u procentima 28.2%. Sredstva iz opštinskog budžeta su angažovana tokom svih godina plana (2016-2020);
- Finansiranje iz izvora **Grantova vlade** su u iznosu od 1.100.000 evra, izraženo u procentima 28.2%. Finansiranje projekata je planirano za period plana 2016-2017.

Tabela 10: Izvori finansiranja za investicioni period 2016-2020

Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	U %
Opština Orahovac	132,900	80,600	72,500	72,500	72,500	431,000	28.2%
Grantovi vlade	550,000	350,000	200,000	-	-	1,100,000	71.8%
Ukupno	682,900	430,600	272,500	72,500	72,500	1,531,000	100.0%



Grafikon 7: Grafički prikaz izvora finansiranja

Tabela 11: Zbirna tabela planiranih projekata za planirani period 2016-2020 kretanje novca

Br.	Projekat	Kategorija	Prioritet	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
1	Izgradnja ostrva za povećanje bezbednosti u blizini škola	Bezbednost u saobraćaju	Visoki	2,000	2,000	-	-	-	4,000
2	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Signalizacija	Visoki	16,000	20,000	20,000	20,000	20,000	96,000
3	Stvaranje prostora za bezbedno kretanje pešaka na postojećim putevima	Regulisanje kretanja pešaka	Srednji	5,000	-	-	-	-	5,000
4	Izgradnja i održavanje trotoara	Regulisanje kretanja pešaka	Visoki	100,000	50,000	50,000	50,000	50,000	300,000
5	Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama	Infra. za osobe sa posebnim potrebama	Visoki	3,000	2,500	2,500	2,500	2,500	13,000
6	Preorijentacija kretanja saobraćaja	Regulisanje kretanja vozila	Srednji	-	4,000	-	-	-	4,000
7	Izgradnja autobuskih stanica	Regulisanje kretanja vozila	Visoki	4,500	-	-	-	-	4,500
8	Stvaranje stajališta na ulici Xhelal Hajda	Regulisanje kretanja vozila	Visoki	2,400	2,100	-	-	-	4,500
9	Izgradnja tranzitnih puteva – severni deo, Suva Reka - Priština	Regulisanje kretanja vozila	Srednji	100,000	200,000	200,000	-	-	500,000
10	Ponovno projektovanje raskrsnica sa magistralnim putevima – u cilju povećanja bezbednosti	Bezbednost u saobraćaju	Visoki	300,000	-	-	-	-	300,000
11	Ponovno projektovanje raskrsnica sa magistralnim putem – sa ciljem povećanja bezbednosti -Zrce	Bezbednost u saobraćaju	Visoki	150,000	150,000	-	-	-	300,000
	Ukupno			682,900	430,600	272,500	72,500	72,500	1,531,000

Tabela 12: Zbirna tabela planiranih projekata za planirani period 2016-2020 kretanje novca

Mere	Cilj	Izvori finansiranja	Prioritet	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
Izgradnja ostrva za povećanje bezbednosti u blizini škola									
Izgradnja ostrva za povećanje bezbednosti u blizini škola	Smirivanje saobraćaja	Opština Orahovac	Visoki	2,000	-	-	-	-	2,000
Izgradnja ostrva za povećanje bezbednosti u blizini škola	Smirivanje saobraćaja	Opština Orahovac	Visoki	-	2,000	-	-	-	2,000
Horizontalna i vertikalna signalizacija									
Horizontalna i vertikalna signalizacija	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Orahovac	Visoki	16,000	-	-	-	-	16,000
Horizontalna i vertikalna signalizacija	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Orahovac	Visoki	-	20,000	-	-	-	20,000
Horizontalna i vertikalna signalizacija	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Orahovac	Visoki	-	-	20,000	-	-	20,000
Horizontalna i vertikalna signalizacija	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Orahovac	Visoki	-	-	-	20,000	-	20,000
Horizontalna i vertikalna signalizacija	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Orahovac	Visoki	-	-	-	-	20,000	20,000

Mere	Cilj	Izvori finansiranja	Prioritet	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
Preorijentacija kretanja saobraćaja									
Preorijentacija kretanja saobraćaja	Novo napravljena infrastruktura	Opština Orahovac	Srednji	-	4,000	-	-	-	4,000
Izgradnja autobuskih stanica									
Izgradnja autobuskih stanica	Broj izgrađenih stanica	Opština Orahovac	Visoki	4,500	-	-	-	-	4,500
Stvaranje stajališta u ulici Xhelal Hajda									
Stvaranje stajališta u ulici Xhelal Hajda	Broj stajališta	Opština Orahovac	Visoki	2,400	-	-	-	-	2,400
Stvaranje stajališta u ulici Xhelal Hajda	Broj stajališta	Opština Orahovac	Visoki	-	2,100	-	-	-	2,100
Izgradnja tranzitnih puteva – severni deo, Suvareka - Priština									
Izgradnja tranzitnih puteva – severni deo, Suva Reka - Priština	Preorijentacija kretanja saobraćaja	Grantovi vlade	Srednji	100,000	-	-	-	-	100,000
Izgradnja tranzitnih puteva – severni deo, Suva Reka - Priština	Preorijentacija kretanja saobraćaja	Grantovi vlade	Srednji	-	200,000	-	-	-	200,000
Izgradnja tranzitnih puteva – severni deo, Suva Reka - Priština	Preorijentacija kretanja saobraćaja	Grantovi vlade	Srednji	-	-	200,000	-	-	200,000

Mere	Cilj	Izvori finansiranja	Prioritet	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
Ponovno projektovanje raskrsnica sa magistralnim putevima – u cilju povećanja bezbednosti									
Ponovno projektovanje raskrsnica sa magistralnim putevima – u cilju povećanja bezbednosti	Novi oblici regulisanja	Grantovi vlade	Visoki	300,000	-	-	-	-	300,000
Ponovno projektovanje raskrsnica sa magistralnim putem – u cilju povećanja bezbednosti -Zrze	Novi oblici regulisanja	Grantovi vlade	Visoki	150,000	-	-	-	-	150,000
Ponovno projektovanje raskrsnica sa magistralnim putem – u cilju povećanja bezbednosti -Kruša	Novi oblici regulisanja	Grantovi vlade	Visoki	-	150,000	-	-	-	150,000

8. RAČENJE I PREGLED

8.1. Praćenje plana urbane mobilnosti za 2016 godinu

Mere	BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU – Mere za smirivanje saobraćaja		
Lokacija	Put _____		
Karakter	magistralni/regionalni	lokalni	
1	Očekivane aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> - Ostrva u pešačkim prelazima - Ostale mere _____ _____ 	<ul style="list-style-type: none"> - prepreke na putu - vibrirajuće trake - platforma - gumene ploče - samo signalizacija
Realizacij	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebno koristiti dodatne mere za smirivanje saobraćaja			
DA		NE	

Dodatne napomene:

Orahovac, _____

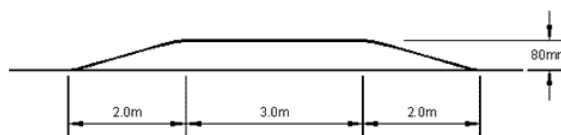
Nadležan za praćenje PUM:

Aneks I

Obično pre prvih prepreka u seriji postoje znaci za sprečavanje ili znakovi na putu. Prema pravilima, ovi veštački elementi se postavljaju na pola ili celoj širini putne trake za kretanje saobraćaja. Ako se postavljaju u nizu, rastojanje između njih može biti od 20 do 60 m, u zavisnosti od situacije.

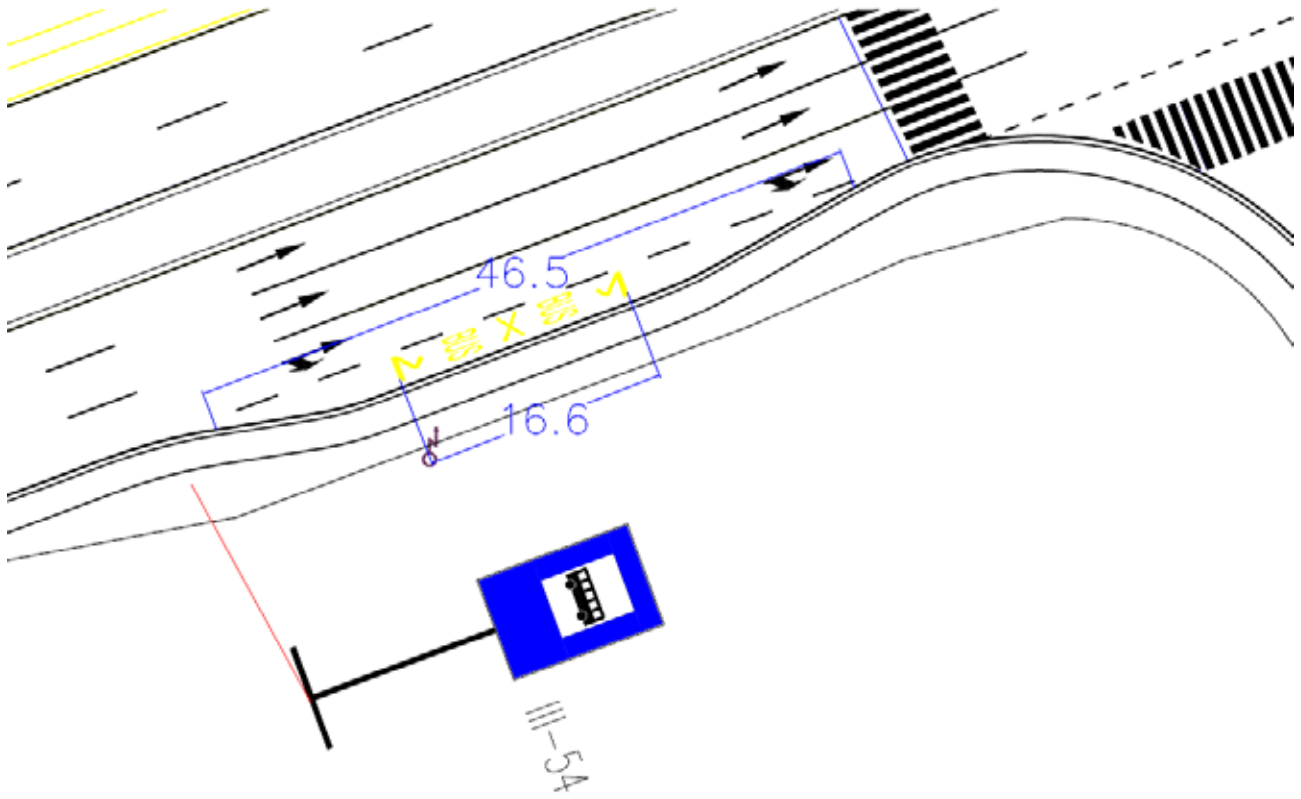
U zavisnosti od ograničenja brzine, ista su sa sledećim dimenzijama:

- Do 50 km/h, njihova širina ne sme biti manja od 60 cm, dok visina ne sme biti veća od 3cm;
- Do 40 km/h, njihova širina ne sme biti manja od 90 cm, dok visina ne sme preći do 5 cm i
- Do 30 km/h, njihova širina ne sme biti manja od 120 cm, dok visina ne sme prelaziti do 7 cm.

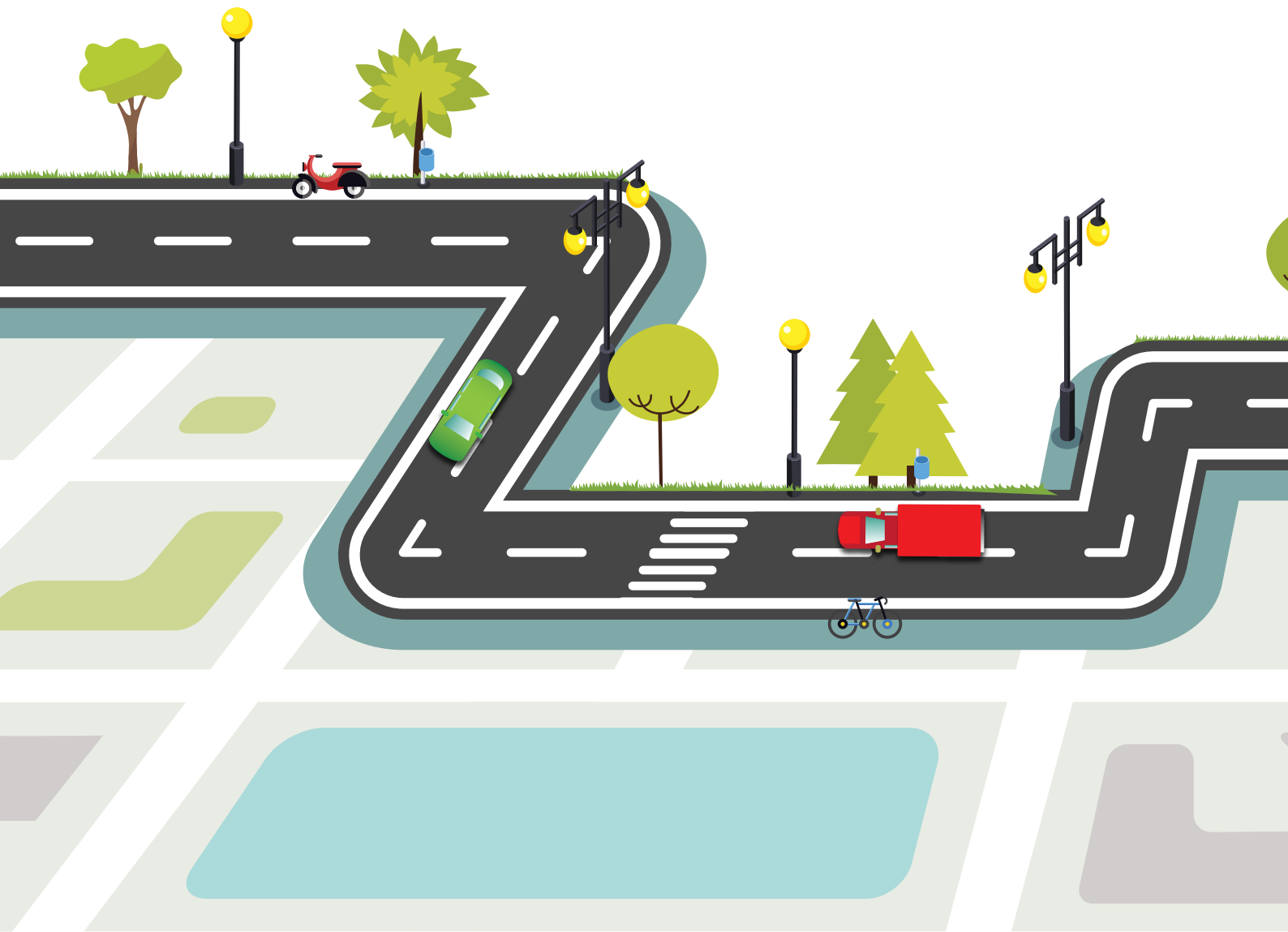


Aneks II

Autobusko stajalište



PLAN URBANE MOBILNOSTI
ZA OPŠTINU ORAHOVAC
2016-2020



HELVETAS
Swiss Intercooperation

KOSOVO



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Cooperation Office Kosovo