



Republika e Kosovës  
Republika Kosova - Republic of Kosova



Opština Kamenica



# Plan urbane mobilnosti za opštinu Kamenice

---

**Plan urbane mobilnosti  
za opštino Kamenice  
2016-2020**

---

Mart, 2016

## *Zahvale*

Ovaj plan je pripremljen od strane radne grupe opštine Kamenice, u bliskoj saradnji sa koordinacionom grupom i uz podršku stručnih konsultanta i službenika projekta DEMOS. Projekat DEMOS realizuje organizacija Helvetas-Swiss Intercooperation i financiran je od strane Švajcarske kancelarije za saradnju (SCO).

Radna i koordinaciona grupa za izradu plana mobilnosti u opštini Kamenice, 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. **Faton Jakupi- predsednik/rukovodilac grupe**
2. **Hysen Jerliu-član**
3. **Arif Skoveqani- član**
4. **Burim Krasniqi- član**
5. **Sadullah Dërmaku- član**
6. **Sami Morina- član**

### *Koordinaciona grupa*

1. **Begzad Sinani- predsednik/rukovodilac grupe**
2. **Faton Jakupi- član**
3. **Ilir Kastrati- član**
4. **Fadil Hoti- član**
5. **Bajram Dërmaku- član**
6. **Agim Shkodra**

### *Ekipa za podršku iz projekta DEMOS*

1. **Mevlan Bixhaku – lokalni ekspert za mobilnost, Ekoinvest/DEMOS**
2. **Mentor Rexhepi – lokalni ekspert za finansije, Recura Financials/DEMOS**
3. **Erëmira Salihu, službenica projekta DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation**
4. **Majlinda Jupolli, službenica projekta DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation**

# Sadržaj

<b>1. DELOKRUG PLANA</b> .....	<b>5</b>
1.1. Profil opštine iz perspektive mobilnosti .....	5
1.2. Osnovni principi iz planova i opštinskih dokumenata i opšti ciljevi opštine .....	7
1.3. Pravni okvir .....	8
<b>2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA</b> .....	<b>10</b>
2.1. Bezbednost u saobraćaju .....	10
2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija .....	12
2.3. Saobraćaj za pešake .....	13
2.4. Saobraćaj za bicikliste .....	15
2.5. Parkiranje .....	16
2.6. Transporti kolektiv (Publiko-privat) .....	17
2.7. Saobraćajno opterećenje .....	18
2.8. Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama .....	20
<b>3. VIZIJA – STRATEŠKI CILJEVI</b> .....	<b>20</b>
<b>4. PLAN URBANE MOBILNOSTI 2016-2020.</b> .....	<b>22</b>
4.1. Bezbednost saobraćaja u blizini škola .....	22
4.1.1. Predložene mere za kontrolu saobraćaja .....	23
4.2. Saobraćajna signalizacija .....	25
4.3. Regulisanje saobraćaja na raskrsnicama .....	26
4.4. Stvaranje slobodnih površina za nemotorizovana kretanja i rekreaciju .....	29
4.5. Trotoari za pešake .....	29
4.6. Stvaranje biciklističkih staza .....	30
4.7. Kolektivni transport – određivanje stajališta za autobuse .....	36
4.8. Prilagođavanje putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama .....	37
<b>5. FINANSIJSKI PLAN 2016-2020</b> .....	<b>38</b>
5.1. Uvod .....	38
5.2. Budžetski kapaciteti opštine .....	39
5.3. Investicije .....	40
5.4. Održavanje .....	42
<b>6. AKCIONI PLAN ZA OPŠTINU KAMENICE</b> .....	<b>45</b>
<b>7. PLAN NADGLEĐANJA</b> .....	<b>48</b>
<b>8. PRILOG</b> .....	<b>50</b>



# 1. DELOKRUG PLANA

Izazovi savremenog planiranja u urbanim sredinama odnose se na svakodnevne izazove u ispunjavanju zahteva za kretanje, odnosno pronalaženje ekološko održivih alternativa i stvaranje uslova za slobodno i bezbedno kretanje za sve učesnike u saobraćaju

Povećana svest građana o korišćenju aktivnih, čistih i efikasnih načina transporta, kao što su hodanje, vožnja biciklom i javni prevoz obezbeđuje efikasniji način za ispunjavanje zahteva za dnevno kretanje.

Plan mobilnosti je strateški plan razvoja iz oblasti saobraćaja za opštinu Kamenice. Ovim planom se cilja pokretanje održive i bezbedne mobilnosti za sve učesnike u saobraćaju. Što se tiče saobraćaja, ovaj plan će poslužiti kao dobra osnova za izradu planova i projekata u opštini Kamenice koji se odnose na oblast komunikacije.

Tokom izrade plana, biće uzeti u obzir najsavremeniji trendovi i razvoji u oblasti održive urbane mobilnosti. Na ovaj način, realizacija plana mobilnosti za opštinu Kamenice ima za cilj smanjenje stope motorizacije, promovisanjem drugih oblika kretanja, kao što je razvoj biciklizma i stvaranje prostora za pešačenje, odnosno stvaranje infrastrukturnih uslova u cilju smeštaja svih učesnika u saobraćaju.

Izrada održivog plana urbane mobilnosti omogućava stvaranje održivog sistema transporta i drugih kretanja (motorizovana i nemotorizovana kretanja) u cilju:

- 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 urbanog okruženja.

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

## 1.1. Profil opštine iz perspektive mobilnosti

### Stanovništvo

U opštini Kamenice, prema popisu iz 2011. godine koji je obezbeđen od radnih grupa za pripremu Razvojnog opštinskog plana, živi 40224 stanovnika na površini od 417 km<sup>2</sup>. Većina stanovništva u opštini Kamenice živi na selu, 81,69 % stanovništva. Samo 18,31 % stanovništva živi u jedinom urbanom centru ove opštine sa centrom u Kamenici.

Dominira pojedinačni karakter stanovanja, jer je samo u urbanom centru izgrađen mali broj porodičnih stanova, kolektivnog karaktera.

## Geografski položaj

Opština Kamenice se prostire na istoku Kosova. Na jugozapadu graniči sa opštinom Raniluga, na zapadu sa opštinom Novog Brda, a na severozapadu sa Prištinom. Na severu sa opštinom Medveđa i Leskovca, na istoku sa Vranjem i na jugoistoku sa Bujanovcom. Površina opštine Kamenice je 417 km<sup>2</sup>. Geografski položaj opštine Kamenica je periferni na najistočnijem kraju Kosova, ali je most između Kosova i opština južne Srbije, većinski naseljenih Albancima. Kroz magistralni put Gnjilane – Bujanovac, povezuje se sa drugim centrima Kosova. Gnjilane je udaljeno 30 km, a Priština 75 km od Kamenice. Sa Prištinom se može povezati i kraćim putem, kroz Novo Brdo i Labjan, gde se u oba smera put skraćuje za 50-55 km. Najbliža železnička stanica nalazi se u Uroševcu i Bujanovcu. Najbliži aerodrom se nalazi u Prištini, udaljen oko 90 km i aerodrom Skoplja 130 km.

Pozicija Kamenice u okviru Kosova stepen smanjenja



Slika 1.1.

## 1.2. Osnovni principi iz planova i opštinskih dokumenata i opšti ciljevi opštine

Opština Kamenice je usvojila Plan razvoja opštine (PRO) i Urbanistički razvojni plan (URP). U PRO i URP opštine Kamenice tretirani su problemi saobraćaja i mobilnost uopšte, zatim je izvršeno planiranje puteva, staza za bicikliste i za različite vrste transporta. U okviru ovih planova tretirana su autobuska stajališta i parking za različite lokalitete. U nastavku su navedeni neki od opštinskih ciljeva koji su predviđeni u okviru ovih planova koji tretiraju prostor općenito:

### Ciljevi na osnovu PRO-a:

Izgradnja nove putne mreže:

- Kamenica – Kapija – Medveđe,
- Kamenica –Krileva – Podujevo – putna petlja Kosova,
- Kamenica – Hogošt – Desivojce –Guri i zi (Crni kamen)– Vlasa,
- Kamenica – Berivojce – Koretin – Dajkoc – Mučivrc –Rogočica – Donje Karačevo – Muhoc,
- Kamenica – Bulaj – Zlatar –Priština,
- Hogošt – Lisock – Luje – Šarić – Đurišec – Sfirce – Baja Sijarin,
- Petlja grada Kamenice kao i poboljšanje postojeće putne mreže sa pratećom infrastrukturom u pravcu Srbije,
- Izrada projekata za veći i kvalitetniji promet putnika unutar grada, naselja i prema drugim opštinskim centrima,
- Izrada projekta za povećanje broja uključenih u gradskom saobraćaju.

Za gradske puteve:

- Obeležavanje (geodetske tačke gde se prostire put) pravaca ovih puteva i njihovo održavanje.
- Kod postojećih i planiranih puteva ne dozvoljava se (kada se izdaju dozvole) nijedna vrsta izgradnje koja je u suprotnosti sa njihovim funkcijama
- Početak idejnih projekata za ove puteve sa prioritetom u čistim oblastima (bez građevina unutar građevinskih granica),
- Otvaranje ovih puteva sa mašinama u funkciji preciznog definisanja kako će funkcionisati u budućnosti ovi putevi, mnogo bi pomoglo u izvršenju ovih puteva,
- Izrada glavnih projekata na osnovu mape saobraćajne infrastrukture (urbane)

## Ciljevi na osnovu UPR-a:

- Izgradnja staza za bicikliste i pešake duž puteva,
- Izgradnja zelenih pojasa duž svih puteva,
- proširenje putne infrastrukture, Kamenica -Crep - Bujanovac i Kamenica- Crep -Gnjilane,
- otvaranje novih puteva i veza sa susednom državom, Kamenica- Hogošt, Polićka, Desivojce, Trstena, Lebane,
- veza sa spoljnom petljom, Kamenica, Krileva, Podujevo
- Obezbeđenje ekološko održivog sistema kretanja, obeshrabrujući korišćenje privatnih vozila i podsticanjem hodanja i biciklizma,
- Podrška transporta autobusom ili minibusom, u cilju njegovog poboljšanja i jačanja kao glavni oblik kretanja,
- Uklanjanje zagađenja i buke iz stambenih područja, posebno iz osetljivih urbanih područja, u cilju povećanja kvaliteta života, ali i smanjenja uticaja štetnih gasova na životnu sredinu,
- Podrška u upotrebi bicikla kao sredstvo transporta, obezbeđivanje neophodnog prostora i davanje prednosti u saobraćaju;

## 1.3. Pravni okvir

Plan za urbanu mobilnost za opštinu Kamenice je dokument koji treba da promoviše zajedničke interese stanovnika Kamenice, za slobodno i bezbedno kretanje za sve učesnike u saobraćaju, za poboljšanje kvaliteta života, stvaranje čiste i zdrave životne i socijalne sredine.

Plan urbane mobilnosti za opštinu Kamenice se zasniva na važećem zakonskom okviru na Kosovu, kao i na međunarodnim principima i konvencijama koje se odnose na održivu urbanu mobilnost, kao što su:

- Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima br. 02/L-70.
- Zakon br. 2004/1, i Zakon br. 04/L-179, 16. maj 2013. o drumskom transportu,
- Zakon br. 2003/11 o putevima,
- Zakon o lokalnoj samoupravi br. 03/L-040 Skupština Kosova (2012),
- Zakon br. 04/L-076 o policiji
- Zakon o prostornom planiranju br. 2012/04-L-174
- Zakon br. 03/I-160 za zaštitu zagađenja vazduha
- Zakon br. 03/I-025 za zaštitu životne sredine

Bezbednost u saobraćaju je regulisana Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima br. 02/L-70. Cilj ovog zakona je da reguliše prava i obaveze u sistemu saobraćaja na putevima.

Osim zakona o bezbednosti u saobraćaju, pitanjem bezbednosti u saobraćaju bavi se i Zakon o policiji usvojen 2012. godine. S druge strane, Zakon o lokalnoj samoupravi, Uredba za komunalne usluge, kao i ostali podzakonski akti opština Kosova tretiraju oblast bezbednosti saobraćaja, kompletirajući pravnu osnovu u ovoj oblasti.

Zakon o prostornom planiranju, ima za cilj regulisanje svih pitanja koja se odnose na prostorno i urbanističko planiranje. Prema ovom zakonu, 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, planovi za razvoj opštine (PRO), planovi za urbanistički razvoj, urbanistički regulativni planovi.

Zakon za zaštitu 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 navodi pravnu osnovu za održiv sistem lokalne samouprave u Republici Kosovo, i definiše funkcije, ovlašćenja, prava i dužnosti 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. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

Postojeće stanje saobraćaja u opštini Kamenice je procenjeno od radne grupe prema radovima koji oni imaju u okviru relevantnih odeljenja.

Tokom analize postojećeg stanja u saobraćaju, tretirani su g čaja i transporta u opštini Kamenice. Iz izvršene analize, na osnovu inventarizacije ili delimičnih zapažanja na terenu, istaknuto je da neki delovi puteva imaju potrebu za održavanje i rehabilitaciju.

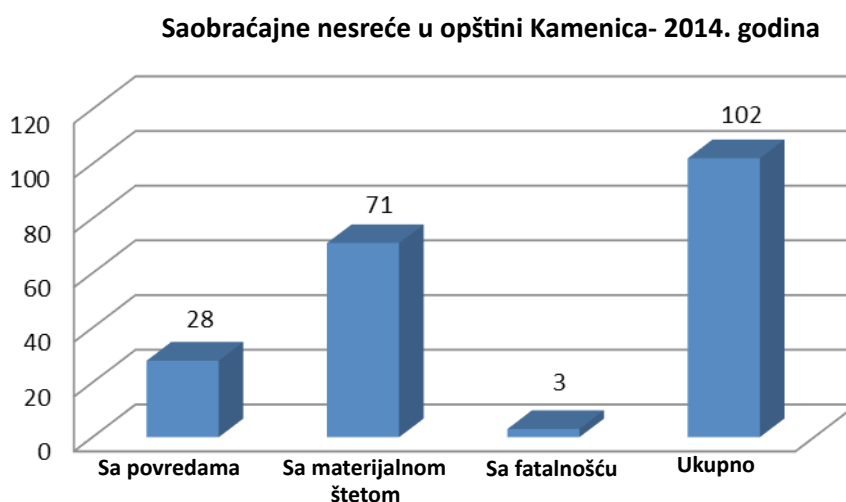
Ovi putevi se trenutno održavaju sa ograničenim sredstvima, posebno održavanje signalizacije puteva. Može se očekivati da se njihovo stanje pogorša veoma brzo i da se smanji nivo bezbednosti saobraćaja, ako se u narednim godinama ne stave na raspolaganju dovoljni fondovi za ovu namenu

### 2.1. Bezbednost u saobraćaju

Da bi se dobila jasnija slika o trenutnoj bezbednosnoj situaciji u opštini Kamenice, iz Kosovske policije su uzeti podaci o broju saobraćajnih nezgoda, posledicama i faktorima koji su izazvali nesreće. Stoga, izvor statistika predstavljenih u ovom poglavlju je obezbeđen iz informacionog sistema Kosovske policije – Policijska stanica u Kamenici.

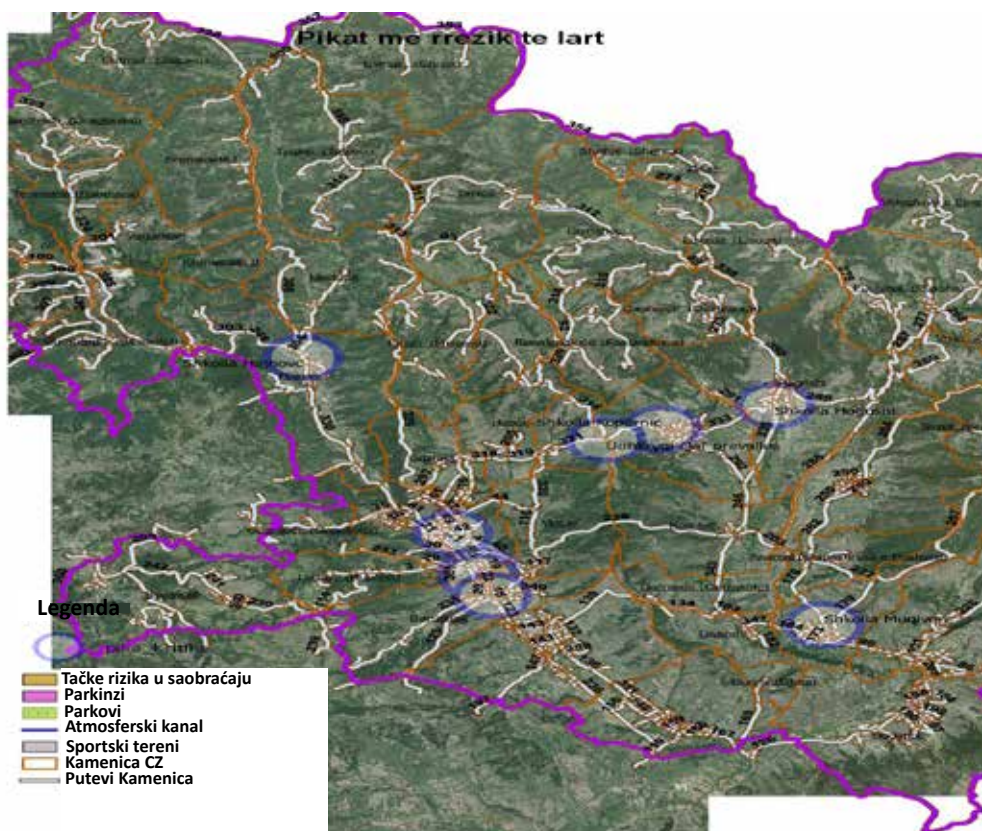
Na osnovu podataka iz Kosovske policije, opšti broj saobraćajnih nezgoda u opštini Kamenice tokom 2014. godine bio je 102 nesreće. Od tog broja, 71 su nesreće samo sa materijalnim štetama, 22 sa povredama i 3 fatalne.

Ukupan broj nesreća i vrste nesreća tokom 2014. godine su prikazani na slici 2.1.



Sl. 2. Broj saobraćajnih nesreća u opštini Kamenice u 2014. godini

U cilju što detaljnijeg opisa tačaka sa potencijalnim rizikom za prouzrokovanje nesreća, u nastavku su predstavljena neka mesta koja se smatraju opasnim za pešake (sl. 2).



Tačke visokog rizika



a) Raskrsnica kod mosta

Tačke visokog rizika



b) Raskrsnica kod džamije

Tačke visokog rizika

c) Raskrsnica kod bivšeg  
OEBS-a

Tačke visokog rizika



e) Prolaz Kopernice

Tačke visokog rizika



f) Škola u Hogoštu

Tačke visokog rizika



g) Škola u Karačevo

Tačke visokog rizika



h) Škola u Kopernici

Tačke visokog rizika



i) Škola u Berivojce

Tačke visokog rizika



j) Škola u Hajnocu

Sl. 2. Identifikacija rizičnih tačaka na delovima puteva u opštini Kamenice

## 2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija

Stanje horizontalne i vertikalne signalizacije u opštini Kamenice nije na odgovarajućem nivou. Horizontalna signalizacija u većini pešačkih prelaza nedostaje, a u nekim prolazima je istrošena i izgubila je refleksiju, pa se jedva primećuje da je mesto određeno za prolaz pešaka. Uzdužne linije puteva i strelice pravaca nisu приметljive na nijednom delu puta. Pored nedostatka horizontalne signalizacije, putna mreža u opštini Kamenice nije opremljena odgovarajućom vertikalnom signalizacijom. Nedostatak vertikalnih znakova je primećen uglavnom na raskrsnicama sekundarnih puteva, što značajno utiče na smanjenju nivoa bezbednosti.

Na karakterističnim tačkama putne mreže, primećuje se nedostatak znakova pravaca, odnosno imenovanje naselja. Treba napomenuti da neki od postojećih znakova pravaca ne odgovaraju nivou informacija, što prouzrokuje zbunjenost u orijentaciji, naročito za vozače koji nemaju prethodno znanje o uslovima puta i terena.

Veoma izražen problem je relevantna signalizacija za javni prevoz, odnosno nisu naznačena mesta za izlaz autobusa, čime se u većini slučajeva zaustavljanja vrše bez ikakve bezbednosti na putu.

## 2.3. Saobraćaj za pešake

U gradu Kamenice, površine za kretanje pešaka su relativno zadovoljavajuće. Trotoari se protežu duž glavnog puta i fizički su odvojeni od dela puta na kojem se kreću vozila i omogućavaju slobodno i bezbedno kretanje.

Najposećenija oblast centra grada ima dovoljnu širinu i na površinama namenjenim za pešake omogućena su grupna kretanja pešaka i biciklista, iako nisu obeležene adekvatne staze za bicikliste.

S druge strane, u nekim prigradskim delovima grada Kamenice i ruralnim sredinama nedostaju trotoari i klupe na putu, stoga se stanje na nekim delovima puta smatra opasnim, naročito u blizini škola.

Postojeće stanje trotoara u opštini Kamenice prikazano je na tabeli 1.

Grad/ Selo	Površine trotoara (m)
Kamenica	7882,3 m
Koretin	2378.30 m
Berivojce	1247,5 m
Hodonoc	2817,3 m
Rogačica	1753 m
Hogošt	643.5 m

Tabela 1. Postojeće stanje trotoara u opštini Kamenice

Nakon merenja obavljenih na terenu, postojeće stanje trotoara i drugih površina za kretanje pešaka u gradu Kamenice i selima prikazano je na sl. 3.



a) Trotoari u Hogoštu



b) Trotoari u gradu Kamenice



c) Trotoari u Berivojcu



d) Trotoari u Koretinu



e) Trotoari Hodonoc



f) Trotoari Rogačica

sl. 3 (a-f). Stanje trotoara u gradu Kamenice i u selima

## 2.4. Saobraćaj za bicikliste

Građani Kamenice su favorizovani ravnim terenom grada i njegovim velikim prostiranjem u pravcu sela Berivojce, Koretin i Toponica. Međutim, uprkos ovom veoma pogodnom terenu za razvoj biciklizma, takav oblik kretanja nije u dovoljnoj meri promovisan. U okviru Opštinskog razvojnog plana predviđene su staze za bicikliste, ali još uvek nije uspela izgradnja ni jednog metra staze za bicikliste.

Prema nekim približnim podacima, osiguranim od Udruženja biciklista u Kamenici, proizilazi da je broj aktivnih biciklista u ovoj opštini oko 1000 njih, ali u cilju povećanja kretanja biciklima ubuduće, zatraženo je stvaranje uslova za njihovo bezbedno kretanje.

U cilju analize i procene geografskih elemenata puta, radna grupa je izašla na teren i zaključila postojanje dovoljnog profila puta u daljini od oko 7,0 km, kao i funkcionalno povezivanje grada Kamenice sa selima Berivojce, Koretin i Kamenica.

Značajan deo puta do sela Berivojce, na delu kolovozne konstrukcije ima trotoar sa fizičkim odvajanjem, koji je veoma pogodan da pored kretanja za pešake, omogućuje i kretanje biciklista (Slika 4).



Slika 4.

## 2.5. Parkiranje

Trenutno stanje parkirališta u Kamenici je relativno zadovoljavajuće. Postojeće lokacije parkirališta su uglavnom raspoređene u blizini opštinskih institucija, obrazovnih ustanova, zdravstvenih i tržišnih objekata, omogućavajući na taj način građanima obavljanje njihovih dnevnih aktivnosti i usluga na veoma efikasan način.

Organizacija parkirališta se uglavnom obavlja u pravougaonom obliku (pod uglom od 90°), međutim i kombinovani pravougaoni + uzdužni oblik se koristi na dva parkirališta, dok parkirališta za usluge TAXI vozila imaju uzdužni oblik organizovanja.

Postojeće stanje parkirališta i njihov oblik organizovanja u Kamenici je dat u tabeli 3 i slici 5.

Javna parkirališta u službi građana		
Mesto	Način parkiranja	Površina
Kod "Viva Fresh" tržišnog centra	Pod uglom od 90°	3415 m <sup>2</sup>
Stari tržišni centar	Pod uglom od 90°	335 m <sup>2</sup>
Kod Crvenog krsta	Pod uglom od 90°	432 m <sup>2</sup>
Kod Higijene	Pod uglom od 90°	718 m <sup>2</sup>
Kod bivšeg hotela Mineral	Pod uglom od 90° + uzdužno	370 m <sup>2</sup>
Kod Policije	Pod uglom od 90°	945 m <sup>2</sup>
Kod NLB banke	Pod uglom od 90°	1116 m <sup>2</sup>
Kod obdaništa	Pod uglom od 90°	515 m <sup>2</sup>
Kod benzinske pumpe	Pod uglom od 90°	190 m <sup>2</sup>
Kod BPB banke	Pod uglom od 90°	190 m <sup>2</sup>
Kod kružnog toka	Pod uglom od 90°	632 m <sup>2</sup>
Kod odeljenja za urbanizam	Pod uglom od 90°	207 m <sup>2</sup>
Kod tržišnog centra (preko puta parka)	Pod uglom od 90°	1343 m <sup>2</sup>
Parkirališta za TAXI vozila (4+1)		
Kod mosta	Uzdužno	815 m <sup>2</sup>

Osim u gradu Kamenice, za potrebe TAXI usluga, parkirališta su izgrađena i u selu Rogačice.

Dok, što se tiče potreba osoba sa invaliditetom, u Kamenici je postavljena i naznačena signalizacija u sedam parkirališta.



Slika 5. Lokacije parkirališta u gradu Kamenice

## 2.6. Transporti kolektiv (Publiko-privat)

Nakon 1999. godine u opštini Kamenice, javni prevoz se odvijao preko javnog preduzeća za javni prevoz, sa sredstvima koja su preostala od N.T.P. "Kosovatrans" do njihove privatizacije, a potom su postepeno počeli da rade i privatni prevoznici. Danas u opštini Kamenice radi nekoliko kompanija privatnih prevoznika, koje pokrivaju celu teritoriju opštine Kamenice.

Operatori privatnih prevoznika, poštuju određene linije poštujući tako raspored koji je prethodno objavljen.

**Linije unutar teritorije opštine su sledeće: Kamenica-Ogošte,**

- Kamenica- Karačevo,
- Kamenica –Strezovce-Kriljevo,

**Linije van teritorije opštine su:**

- Kamenica - Gnjilane-Priština,
- Ogošte - Gnjilane-Priština,
- Šipašnica - Gnjilane,
- Karačevo - Gnjilane.

Autobuski prevoz je organizovan u nekoliko oblika i to: međunarodni prevoz, međugradski prevoz i urbano prigradski prevoz.

Ove kategorije su podeljene i prema upravljanju, gde međunarodnim i prigradskim prevozom upravlja Ministarstvo infrastrukture, dok urbano prigradskim prevozom upravlja opština.

Pored redovnih linija, tokom letnje sezone uspostavljaju se i linije za većinu primorskih gradova Albanije i u Ulcinju. Redovna dnevna linija je i linija Kamenica-Tirana.

U nedostatku autobusa u nekim selima gde postoji manje kretanja ljudi, linije se pokrivaju privatnim kombi vozilima, koja su opremljena dozvolama od DJUŽSI-a.

## 2.7. Saobraćajno opterećenje

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. Najbolji rezultati se dobijaju kada se prebrojavanje vrši putem automatskih brojača na duže vremenske periode (12 ili 24 sati ukupno).

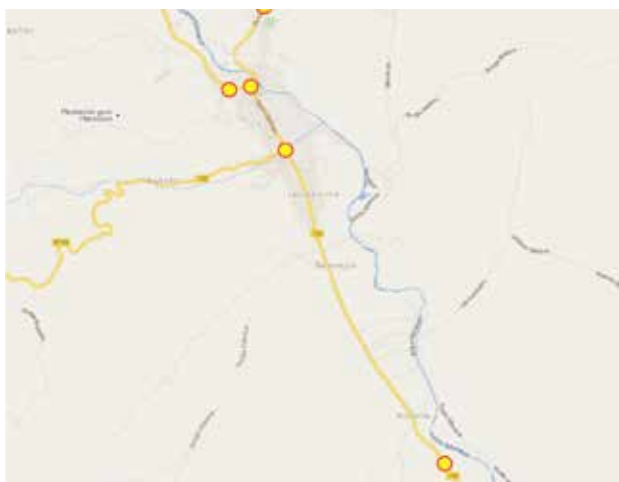
U nedostatku vremena i drugih ograničenja, za potrebe saobraćajnog opterećenja u opštini Kamenice je izvršeno ručno prebrojavanje.

Pripremljeni su obrasci prebrojavanja, u kojima je izvršena podela vremenskih intervala od 15 minuta i izdvajanje sredstava u zavisnosti od strukture.

Izabran je karakterističan dan u toku nedelje (opterećeniji dan), i merenja su izvršena u različitim vremenskim periodima tokom dana: od 7.00-8.00 časova i od 12.00-13.00 časova.

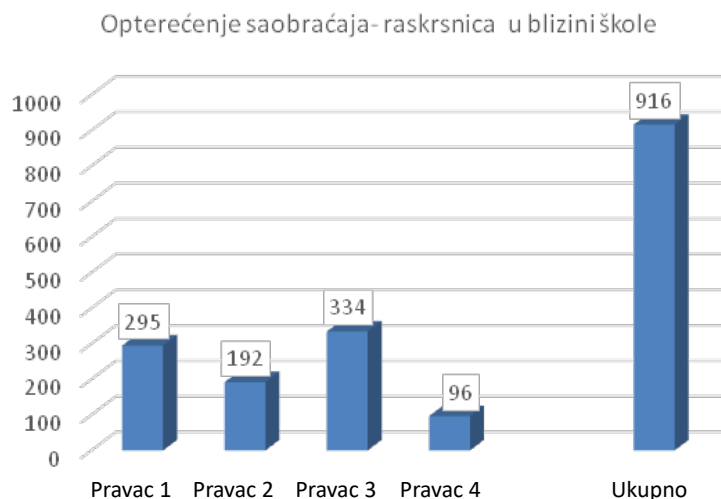
U cilju prikupljanja podataka o kretanju vozila u Kamenici, izabrane su karakteristične tačke, na kojima je izvršeno merenje broja vozila na putu i na ulazu u raskrsnici. Osim motornih vozila, u cilju utvrđivanja strukture kretanja vozila, izvršeno je i merenje broja pešaka i biciklista koji se kreću u toku jednog sata.

Karakteristične tačke, u kojima je izvršeno merenje toka saobraćaja su date na slici 6.



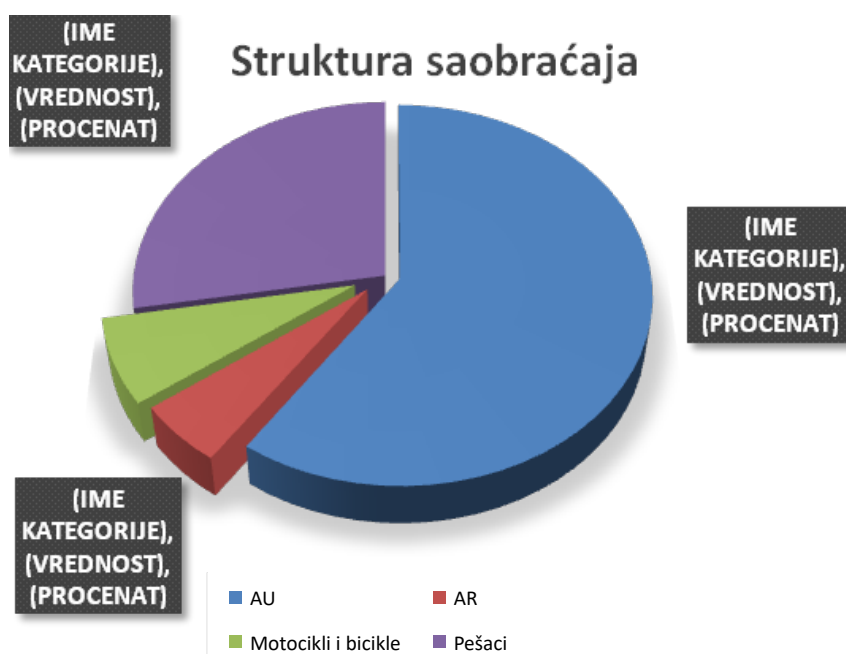
Slika 6.

Rezultati saobraćajnog opterećenja na raskrsnicama i delovima puta su dati na slici 7.



Slika 7.

Što se tiče strukture saobraćaja, sa oko 60% dominiraju putnička vozila, dok teretna vozila i autobusi čine oko 5%. Od neamortizovanih kretanja, kretanja se uglavnom realizuju pešačenjem (28 % pešaci), dok se oko 7 % kretanja realizuje biciklima (Slika 8).



## 2.8. Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama<sup>1</sup>

Kontinuirani izazov koji ometa istraživanja u ovoj oblasti predstavlja nedostatak preciznih podataka o osobama sa posebnim potrebama. Podaci u vezi sa osobama sa posebnim potrebama su nepotpuni, nisu standardizovani a niti kategorizovani prema polu, starosti, kategoriji invaliditeta, vremenu tog stanja, itd. Postojeći podaci ne omogućavaju detaljno analiziranje ove grupe ljudi, zbog ograničenog broja zastupljenosti u prikupljanju službenih podataka. Takođe, nedostatak standardizovanog pristupa prikupljanja podataka ne omogućava obezbeđivanje potrebnih informacija.

Iako je Ministarstvo životne sredine i prostornog planiranja izdalo Administrativno uputstvo kojim se obavezuje uređenje tehničkih uslova i način osiguranja nesmetanog pristupa, kretanja, boravka i rada osoba sa posebnim potrebama, ipak u opštini Kamenice nisu ispunjeni ovi uslovi.

Nedostatak rampi, visina trotoara, odnosno ugaoni kamen u blizini pešačkih prelaza ne ispunjava uslove za ovu kategoriju ljudi.

U opštini Kamenice, za potrebe osoba sa invaliditetom, izgrađeno je sedam parkirališta, dok putna mreža, uglavnom na pešačkim prelazima, ne ispunjava uslove za ovu kategoriju ljudi.

## 3. VIZIJA – STRATEŠKI CILJEVI

Nakon detaljne analize trenutnog stanja u opštini Kamenice, opisanoj u drugom poglavlju, identifikovani su problemi vezani za održivu urbanu mobilnost. Fokusirajući se na funkcionalnu putnu infrastrukturu koja bi primila sve učesnike u saobraćaju, izrađena je strategija, odnosno, vizija o tome kako će Kamenica izgledati u pogledu mobilnosti.

### Elementi vizije

Za određivanje strateških ciljeva održive urbane mobilnosti u opštini Kamenice, kao osnovi uzeti su opšti i osnovni principi za zaštitu životne sredine i njenih komponenti.

U usklađivanju sa vizijama preliminarne planova (ORP i GRP), za potrebe izrade plana mobilnosti, uzimaju se u obzir sledeći elementi vizije:

- Vizije preliminarne planova grada Kamenice, u kojima se opisuje identitet grada,
- Slobodan i siguran pristup za sve učesnike u saobraćaju, na poslu, u školi, u objektima od posebne važnosti, u neophodnim dnevnim uslugama, itd.
- Bezbednost saobraćaja: građani treba da se osećaju potpuno bezbedni tokom kretanja u javnim prostorima, na ulici, trgu, parku, rekreativnim mestima, itd.
- Zaštita životne sredine: razvoj i promocija nemotorizovanih kretanja, će uticati na smanjenju stepena motorizacije i zaštite životne sredine.
- Zdravlje i udobnost građana.

<sup>1</sup> "Osobe sa invaliditetom" u ovom planu se odnosi na osobe sa invaliditetom, kao što je definisano zakonom, kao i na druge osobe sa invaliditetom (npr. roditelji u invalidskim kolicima, stari ljudi, deca, biciklisti, itd.).

Stoga, na osnovu gore navedenih elemenata vizije, u vezi sa planom održive urbane mobilnosti, opština Kamenice ima sledeću viziju:

**KAMENICA GRAD BICIKLIZMA I KULTURE U SAOBRAĆAJU;** atraktivan i održivi grad, koji obezbeđuje slobodan i bezbedan pristup svim učesnicima u saobraćaju; sa čistim okruženjem i dobrim uslovima za zdrav život.

Održiva urbana mobilnost je dugoročna vizija svake opštine/grada. Postizanje ove vizije bilo bi jednostavno nezamislivo bez jasno formulisanih ciljeva i odgovarajućih mera za postizanje ovih koraka za mobilnost i integraciju grada.

U okviru ispunjenja vizije za opštinu Kamenice definisano je pet ključnih strateških objekta. O svakom od strateških ciljeva govori se u narednom poglavlju putem relevantnih politika koje će upravljati izradom plana mobilnosti.

### **Cilj 1- Povećanje bezbednosti u saobraćaju**

Ova strategija pokušava da se bavi specifičnim pitanjima bezbednosti saobraćaja, čime obezbeđuje posebne mere za njihovo rešavanje na opštinskom nivou. Određivanje tehničkih mera za povećanje bezbednosti u saobraćaju i pitanja od interesa će pomoći institucijama na opštinskom nivou u utvrđivanju prioriteta, naročito u blizini škola.

Nakon identifikacije lokacija u blizini škola, koje se smatraju sa visokom opasnošću, biće korišćene adekvatne metode i mere smirivanja saobraćaja.

### **Cilj 2- Razvoj sistema za regulisanje i upravljanje saobraćajem**

Kvalitet infrastrukture u sektoru prevoza i gradskih puteva takođe predstavlja jedan od važnih ciljeva za izradu plana mobilnosti.

#### **Takav plan treba primeniti kako bi se posebno obezbedilo:**

- Pобољшanje saobraćajnih uslova za sve učesnike u saobraćaju,
- Smanjenje saobraćajnih nesreća,
- Smanjenje zagađenja i poštovanje vrednosti životne sredine,
- Smanjenje javnih i privatnih troškova,
- Prilagođavanje infrastrukture osobama sa posebnim potrebama.

U regulisanju saobraćajnih raskrsnica, posebna pažnja će biti posvećena smanjenju tačaka sukoba, koje se uopšte identifikuju organizacijom kretanja u saobraćajnim prostorima i manevrisanju kretanja. Problemi parkirališta i njihov premeštaj, kao što je parkiralište u blizini kružnog toka u centru Kamenice, to jest, u blizini poslovnih objekata i u dvorištu osnovne škole u Kamenici će biti postavljeni u okviru regulisanja i upravljanja saobraćaja.

Putna mreža u opštini Kamenice ne ispunjava uslove za slobodno kretanje i za kvalitetan život osobama sa invaliditetom i njihovim porodicama. Planiranje za izbegavanje novih prepreka i uklanjanja postojećih barijera u građevinarstvu, prevozu i putnoj infrastrukturi, preispitivanjem i osiguranjem sigurnog i lakog pristupa.

### **Cilj 3- Stvaranje otvorenih prostora za rekreaciju i nemotorizovano kretanje**

Pešačenje je najstariji i univerzalni oblik putovanja. Da bi ljudi hodali na siguran, udoban, efikasan i miran način, potrebno im je okruženje i dobro projektovana infrastruktura, koja ispunjava njihove potrebe za slobodno kretanje. Privilegovano mesto koju poseduje Kamenica je glavna ulica, to jest, najatraktivniji deo grada. Jedan deo ove ulice, uglavnom tokom letnje sezone, se pretvara u šetalište i mirno područje koja služi kao mesto okupljanja za građane. Stoga, jedan od ciljeva u okviru ovog plana će biti stvaranje otvorenih površina za kretanje pešaka.

### **Cilj 4- Stvaranje biciklističkih staza**

Jedan od najvažnijih objekta u okviru ovog plana ima za cilj povećanje broja korisnika bicikla u Kamenici i funkcionalnu povezanost biciklističkih staza sa selima Berivojce, Koretin i Toponica. Ovim ciljem se namerava postići smanjenje saobraćaja, povećanje kvaliteta vazduha, smanjenje potražnje za parkiranje i poboljšanje javnog zdravlja. To će se postići stvaranjem novih staza za bicikliste, poboljšavajući na taj način bezbednost biciklizma, prelaska bicikla preko mostova i raskrsnica i institucionalizovanjem biciklizma.

### **Cilj 5 - Prilagođavanje putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama**

U okviru ovog plana, više pažnje je posvećeno prilagođavanju putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama, naročito na putnim i pešačkim prelazima.

## **4. PLAN URBANE MOBILNOSTI 2016-2020.**

### **4.1. Bezbednost saobraćaja u blizini škola**

Putni sistem grada Kamenice je bio godinama izostavljen i kao posledica sada se suočavamo sa nekompletnim putnim sistemom u nekim od glavnih puteva koji iz prigradskih delova, ili sela izvan opštine vode u grad.

Bezbednost u saobraćaju uopšte, a posebno bezbednost učenika u blizini škola izazvala je javnu uznemirenost i smatra se jednim od glavnih problema opštine Kamenice.

U cilju povećanja bezbednosti u blizini škola, u okviru ovog plana su predviđene fizičke metode za kontrolu saobraćaja, to jest, fizičke prepreke koje utiču na smirivanje saobraćaja.

Izraz fizička metoda za kontrolu saobraćaja podrazumeva sve procedure koje u suštini predstavljaju saobraćajne aktivnosti i koje utiču na ponašanje vozača. One uključuju i smirivanje saobraćaja na raskrsnicama i u putnim pravcima, kao i prioritete za pešake i bicikliste.

Najčešće mere za smanjenje brzine vozila i povećanje bezbednosti u saobraćaju predstavljaju mere smirivanje saobraćaja. U principu, smirivanje saobraćaja je kombinacija većeg broja mera, čiji je cilj smanjenje negativnih efekata od korišćenja motornih vozila i koje vode do promena ponašanja vozača i smanjenja maksimalne brzine kretanja u saobraćaju.

#### **Glavni ciljevi za smirivanje saobraćaja su sledeći:**

- Smanjenje brzine u blizini škola i drugim značajnim mestima;
- Stvaranje uslova na putu za upozorenje i primoravanje vozača da voze na spor i pažljiv način;
- Pобољшanje i ulepšavanje životne sredine;
- Smanjenje broja saobraćajnih nesreća.

#### **4.1.1. Predložene mere za kontrolu saobraćaja**

Čak iako ponekad izgledaju kao posebna celina, vođenje saobraćaja i njegovo smirivanje predstavljaju različita sredstva i odnose na različite probleme. Vođenje saobraćaja obuhvata različite mere kontrolisanja saobraćaja, u cilju vođenja kretanja i povećanja bezbednosti za pešake.

#### **Prilikom izbora mera za smirivanje saobraćaja, uzimaju se u obzir tri osnovna kriterijuma:**

- Funkcija i karakter puta,
- uslovi prometa i
- dodatni kriterijumi (lokacija dela puta, struktura prometa, itd).

Na osnovu analiza izvršenih na putnoj mreži opštine Kamenice, u delovima regionalnih i lokalnih puteva identifikovane su tačke opasnosti.

Pored karaktera puteva, utvrđene su adekvatne mere za poboljšanje bezbednosne situacije, naročito u delovima puteva u blizini škola, a u nastavku će se predložiti sledeće preporuke:

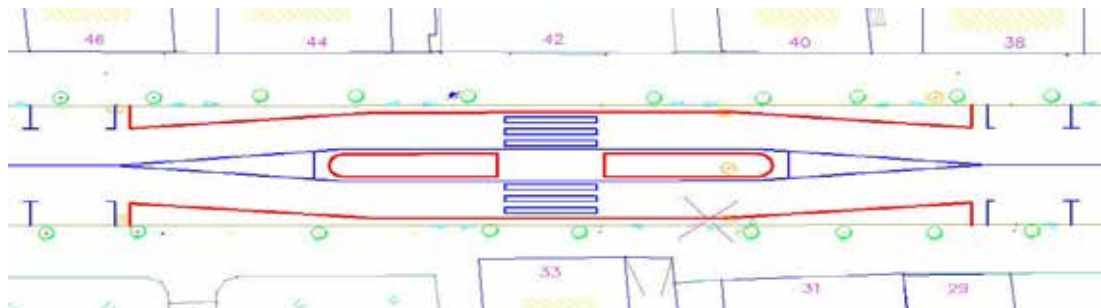
#### **Za regionalne puteve:**

- Mere smirivanja saobraćaja, korišćenjem razdvojnih ostrva duž puta na obe strane pešačkog prelaza,
- Postavljanje odgovarajuće horizontalne i vertikalne signalizacije, u cilju upozorenja blizine školskog područja.

Predloženo rešenje se uglavnom odnosi na kritična mesta u kojima postoji sukob između saobraćaja vozila i pešaka i u kojima postoji dovoljna širina za postavljanje ovih mera. Bezbednost pešaka je ugrožena zbog velike brzine, ali i zbog neodgovarajuće geometrije puta u mestu sukoba. Rešenje za ove deonice puteva se zasniva na dobrim iskustvima drugih zemalja.

### Tehničko rešenje se bazira na:

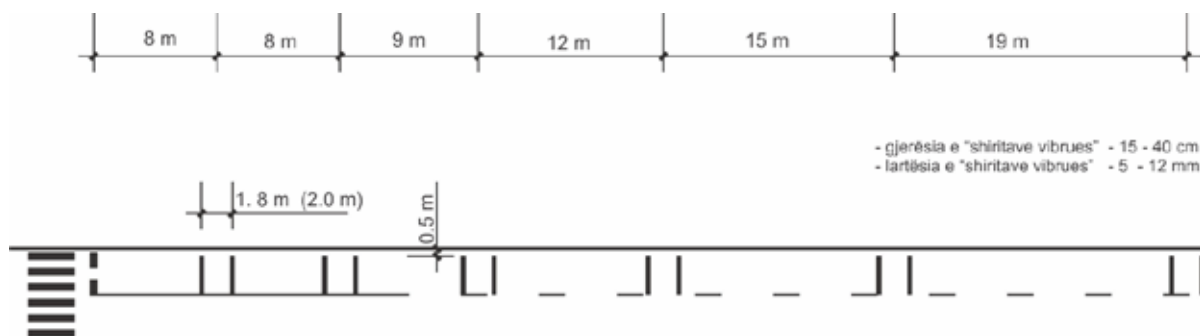
- Izgradnji centralnog ostrva na glavnom putu sa obe strane pešačkog prelaza, svaka u dužini od 10m do 15m i širine od 1,5 do 2,0 m, dok je visina ugla ostrva  $h = 12 \text{ cm}$  (Slika. 9). Ovo rešenje je predviđeno za delove puta na kojima je brzina kretanja vozila ograničena na 40-50 km/h, koja odgovara i ograničenoj brzini u stambenim zonama.



Slika 9.

Korišćenje izbočina ili platformi koje su postavljene na putu za smirivanje saobraćaja, ne preporučuje se za magistralne i regionalne puteve. Stoga, prilikom primene mera za usporavanje saobraćaja u opštini Kamenice, treba proceniti u kojim delovima regionalnih puteva može da se koristi model odvojenih ostrva na pešačkom prelazu. U delovima puta, u kojima se ne ispunjavaju uslovi za postavljanje razdvojnog ostrva (zbog nedovoljne širine ili i zbog troškova), usporavanje saobraćaja može se zameniti primenom vibracionih traka.

Zbog širine vibracionih traka (15-40 cm) i niske visine (5 – 12 mm), one ne utiču na udobnost kretanja, ali upozoravaju vozače da se približavaju području u blizini kojeg treba povećati pažnju (Slika 10).



Slika 10.

Model postavljanja vibracionih traka, kao mere za smirivanje saobraćaja, je predložen kao model za naselje "Malësia" (Slika 11).



Slika 11.

#### Za lokalne puteve:

Na delovima lokalnih puteva na kojima se smatra da postoji potencijalna opasnost od neadekvatne brzine kretanja motornih vozila, naročito u blizini školskih zona, zbog geometrijskih elemenata ovih puteva, mogu da se postave fizičke prepreke kao što su:

- Izbočine na putu,
- Površina (platforma) postavljena na putu,
- Vibracione trake,
- Gumeni diskovi

*Mere za smirivanje saobraćaja date su u PRILOGU 1.*

## 4.2. Saobraćajna signalizacija

Sa stanovišta normalnog odvijanja saobraćaja i povećanja bezbednosti treba proceniti da znakovi horizontalne i vertikalne signalizacije treba da budu jasni, precizni i lako razumljivi za učesnike u saobraćaju.

Horizontalna i vertikalna signalizacija u opštini Kamenice trenutno nije homogena, osim jednog dela signalizacije u gradu Kamenice.

Horizontalna signalizacija je nepotpuna i identifikovani su mnogi problemi u postavljanju i održavanju. Ovi problemi su prouzrokovani lošom održivošću pokrivenosti puteva i prisustvom prašine prouzrokovane zbog neasfaltiranih puteva i zbog neasfaltiranih trotoara ili zbog lošeg stanja puteva. Ispostavlja se da je veoma teško postaviti boju za horizontalnu signalizaciju na nesolidnoj i nestabilnoj bazi, jer to izaziva loš izgled i kratkovečnost horizontalne signalizacije.

**U cilju povećanja roka trajanja horizontalne signalizacije, preporučuje se:**

- Upotreba visokokvalitetnih materijala, i
- Blagovremeno obezbeđenje sredstava održavanja za period od nekoliko godina.

Vertikalna signalizacija, treba da ima tehnički rok korišćenja ne kraći od sedam godina. Takođe, vertikalni signali treba da budu homogeni, izbegavajući na taj način pojave gde su postavljeni mali i veliki signali bez ikakvih posebnih kriterijuma, često njihova visina nije u skladu sa propisima njihovog postavljanja, ima ih veoma malo a ponekad su postavljeni na ne baš vidljivim mestima.

**U cilju poboljšanja vertikalne signalizacije na regionalnim putevima opštine Kamenice, preporučuje se da:**

- Saobraćajni znaci budu jedinstveni (oblik, boja, natpisi, itd,)
- Jasno predstavljanje znaka (koje zavisi od veličine, broja i dužine natpisa, kao i od oblika slova i simbola),
- Prilikom postavljanja pokazatelja puteva treba koristiti dva nivoa informisanja, to jest, prvi i treći nivo,
- Ako se koristi samo treći nivo informisanja (pokazatelj puteva) u tom slučaju znači da treba da budu postavljeni na mestu skretanja.

Nivoi informisanja vertikalne signalizacije dati su u PRILOGU 2.

### 4.3. Regulisanje saobraćaja na raskrsnicama

U regulisanju saobraćajnih raskrsnica, posebnu pažnju treba posvetiti na smanjenju tačaka sukoba, koje se obično identifikuju sa organizacijom kretanja na saobraćajnoj površini i manevrima skretanja.

Kružni tokovi se projektuju kako bi se smanjile tačke sukoba u odnosu na klasične raskrsnice.

U blizini kružnog toka u centru Kamenice, odnosno u neposrednoj blizini poslovne zgrade se nalazi parking za vozila. U ovom slučaju, postupci izlaza iz parkinga, mogu se izvršiti samo na saobraćajnoj površini kružnog toka. Ovi postupci su potencijalni rizik za izazivanje nesreće (slika 12).



Slika 12.

Imajući u vidu da u blizini poslovnih objekata postoji dovoljno parkinga za korisničke usluge, uključujući ovde i snabdevanje, u cilju povećanja nivoa bezbednosti na kružnom toku, ova parkirališta treba ukloniti.

Uklanjanjem parkirališta, omogućava se neprekidnost biciklističke staze predviđene u prvoj fazi izgradnje biciklističke mreže (slika 13) i slobodno i bezbedno kretanje pešaka.



Slika 13.

Tokom analize bezbednosti saobraćaja na raskrsnicama, zaključeno je da na ulasku u raskrnicu koja se nalazi kod mosta na izlasku iz grada Kamenice, postojeći poluprečnici ne ispunjavaju uslove za bezbedno kretanje u slučaju ulaza i izlaza u ovoj raskrsnici.

Budući da postoji dovoljno prostora za poboljšanje ovih poluprečnika, predloženo je njihovo poboljšanje i usmeravanje saobraćaja pešačkim ostrvom (slika 14).



Slika 14.

Dvorište osnovne škole u Kamenici, koristi se za parkiranje vozila od strane nastavnog osoblja ove škole. Međutim, situacija postaje još teža u vreme jutarnje i popodnevne špice, odnosno pre početka i na kraju nastave, jer osim vozila nastavnika i roditelji dovoze/odvoze decu iz škole vozilima, stvarajući opterećenje u saobraćaju i smanjenje nivoa bezbednosti (slika 15).



Slika 15.

### Prva verzija

Zatvaranje ulaza u školsko dvorište za motorna vozila, usmeravajući tok na putu ka autobuskoj stanici i izgradnja mosta za potrebe ulaska u školsko dvorište (slika 16).



Slika 16.

### Druga Verzija

Zatvaranje ulaza u školsko dvorište za motorna vozila, usmeravajući tok na ulasku Skupštine opštine, gde je identifikovana dovoljna površina za ispunjavanje zahteva za parkiranje (slika 17).



Slika 17.

Nakon analiza dve gore navedenih varijanti, zaključeno je da druga varijanta više odgovara i da je funkcionalnija.

## 4.4. Stvaranje slobodnih površina za nemotorizovana kretanja i rekreaciju

Za građane Kamenice, slobodno vreme treba biti shvaćeno kao aktivnost van školskog ili radnog postupka, kao trenutak za formaciju i regeneraciju građana. Jedno privilegovano mesto koje grad Kamenica ima je glavni put, odnosno najatraktivniji predeo grada. Deo ovog puta, uglavnom tokom leta, pretvara se u šetalište i mirno područje koje služi kao mesto za okupljanje građana.

Imajući u vidu da putna mreža grada Kamenice nudi brojne alternative za saobraćaj motornih vozila, predlaže se da se ovaj deo puta pretvori u šetalište i nemotorizovano kretanje (slika 18).



Slika 18.

## 4.5. Trotoari za pešake

Pešačenje je najuniverzalniji oblik kretanja. Da bi ljudi pešačili na bezbedan, pogodan, efikasan i miran način, potrebno je okruženje i dobro projektovana infrastruktura da bi se zadovoljile njihove putne potrebe.

Identifikovani problemi su zabrinutost građana o bezbednosti pešaka na raskrsnicama i kvalitet stvorene infrastrukture za pešačenje.

Plan mobilnosti za grad Kamenice ima za cilj da promoviše pešačenje kao zdravu i bolju alternativu u odnosu na korišćenje automobila za kratka putovanja. Plan unapređenja pešačenja će obuhvatati dva aspekta:

- Stvaranje bezbednog i pogodnog sistema za pešake, integrisan sa svim drugim aspektima transportnog sistema.
- Stvaranje olakšica za kretanje pešaka, dajući pešacima istu važnost kao i drugim vidovima saobraćaja tokom raspodele zajedničkog javnog prostora.
- Neke od konkretnih preporuka za podsticaj pešačenja date su u nastavku:
- Poboljšanje infrastrukture pešaka što uključuje intervenciju na raskrsnicama da ih učini sigurnijim za prolaznike,
- Poboljšanje trotoara i opremanje rasvetom,
- Poboljšanje i upotpunjavanje horizontalne i vertikalne signalizacije na pešačkim prelazima,
- Stvaranje vodiča, mape za pešačenje. Obezbeđivanje mapa za mesta od interesa za posetu u celokupnoj opštini Kamenice,
- Organizovanje posebnih dana. Ovde se uključuje organizovanje „Dana bez motornih vozila“ ili organizovanje masovnih marševa da bi se prikupila sredstva za pomoć zajednici ili za pitanja koja se tiču javnog mišljenja.

## 4.6. Stvaranje biciklističkih staza

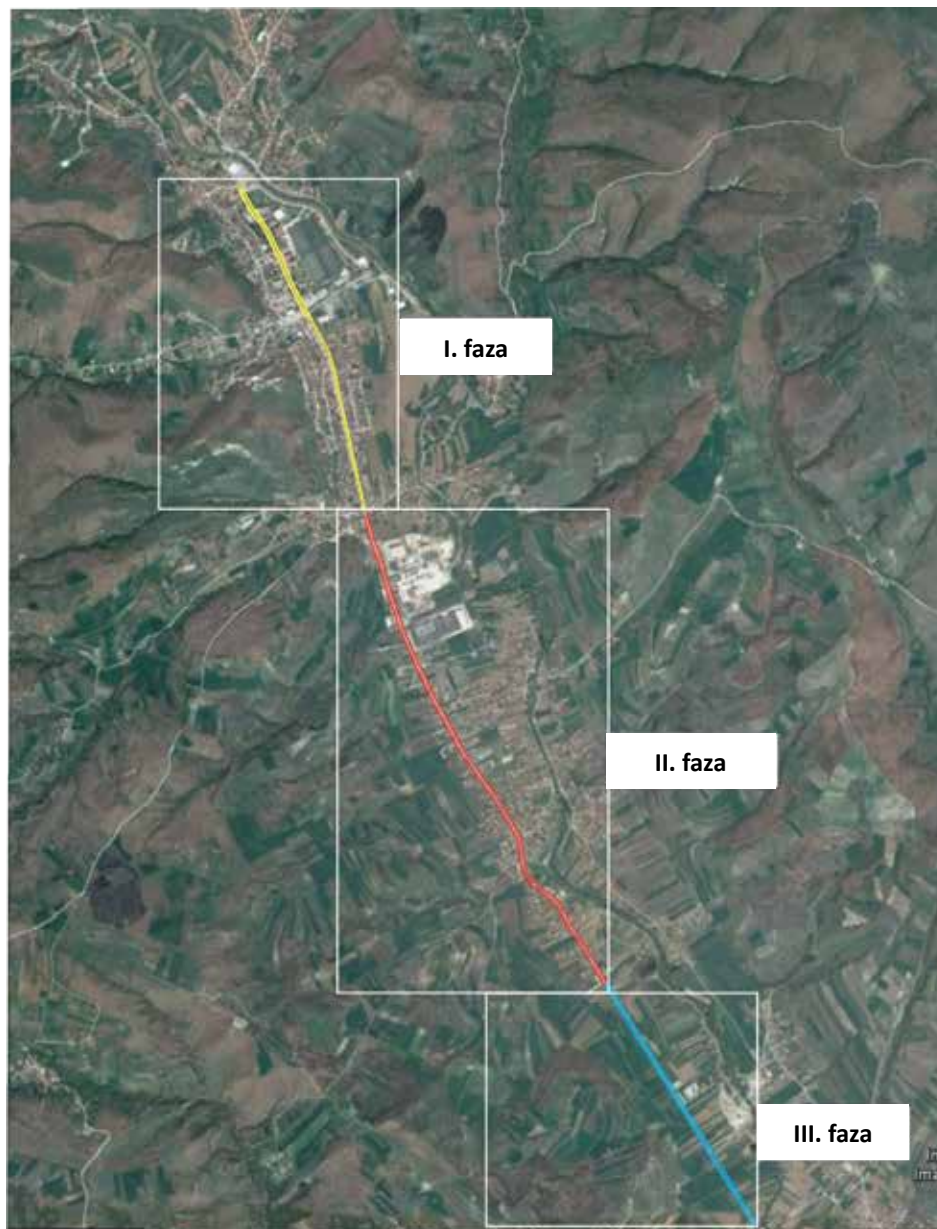
Cilj plana za povećanje korisnika bicikala u gradu, ima za cilj da smanji saobraćaj, poveća kvalitet vazduha, smanji potražnju za parkiralište i poboljša javno zdravlje. Ovo će se postići stvaranjem novih biciklističkih staza, poboljšavajući bezbednost biciklizma, prelaska bicikala preko mostova i raskrsnica i institucionalizovanjem biciklizma.

Značajan deo građana Kamenice se redovno kreće ekološkim prevoznim sredstvima, kao što su pešačenje i bicikl.

### **Stoga, u cilju promovisanja i unapređenja ove vrste kretanja, preporučuje se:**

- Intervencija u smislu poboljšanja putne mreže, uzimajući u obzir izgradnju biciklističkih staza i obezbeđujući ne samo njihovo širenje, već i njihov kontinuitet.
- Stvaranje parking mesta za bicikle u blizini glavnih puteva biciklističke staze, kao i u blizini objekata od posebnog značaja, obezbeđujući korišćenje više vrsta transporta. Ljudi mogu ostaviti bicikle blizu odgovarajućih struktura parkinga i koristiti druge vrste putovanja na dužim razdaljinama.
- Izrada programa za obrazovanje dece i mladih ljudi za korišćenje bicikla kao zdrav i zabavan način kretanja.
- Jačanje sprovođenja zakona kako bi se obezbedio biciklistički promet na određenim stazama i da bi se izbegla krađa bicikala na njihovim parkiralištima.
- Stvaranje biciklističkih staze u parkovima i unutar novih parkova koji će se koristiti oko grada Kamenice, kao što je područje reke, gradski park itd.

Stvaranje novih biciklističkih staza je predviđeno u tri faze (slika 19).



Slika 19

## PRVA FAZA

Glavni put koji prolazi kroz centar grada Kamenice je fizički odvojen od trotoara koji se proteže sa obe strane puta. Takva situacija je prisutna od centra grada do raskrsnice sela Berivojce. Stvaranje biciklističkih staza, ovde bi gradu obezbedilo značajan tok bicikala. Biciklističke staze duž ovog puta mogu se stvoriti bez poteškoća i bez značajne ekonomske obaveze, koristeći dovoljnu širinu trotoara s jedne strane, a sa druge strane mogućnost proširenja za oko 1 m, u cilju slobodnog i nesmetanog kretanja između pešaka i biciklista. Ove staze će ispuniti kriterijume bezbednosti kako za bicikliste, tako i za pešake.

Prva faza izgradnje staze biciklista je predložena od centra grada do raskrsnice sela Berivojce. Na ovom delu puta postoji fizičko razdvajanje i dovoljna širina za kretanje pešaka i biciklista.

Dvosmerna staza može da se koristi na značajnom delu ovog segmenta, počevši od raskrsnice sela Berivojce do samog ulaza u grad, odnosno do škole (slika 20). Ovaj deo trotoara može da se koristi za zajedničku upotrebu pešaka i biciklista, jer pešački saobraćaj u ovom delu nije veliki.

Postojeće stanje



Predloženo stanje



Slika 20

## DRUGA FAZA

U drugoj fazi, predviđena je izgradnja nove biciklističke mreže koja će biti nastavak staze iz prve faze, od raskrsnice sela Berivojce do izlaska iz sela Koretin.

I za ovaj deo puta, postoji trotoar odvojen od dela puta za automobilski saobraćaj, ali treba stvoriti dodatne uslove za povećanje bezbednosti nemotorizovanog kretanja.

## TREĆA FAZA

I u trećoj fazi, predviđena je izgradnja nove biciklističke mreže, koja će biti nastavak staze iz prethodnih faza i biće izgrađena od sela Koretin do sela Topanica. Deo puta na kome je predviđena izgradnja staze u trećoj fazi je regionalni put, stoga u cilju stvaranja uslova za bezbedno kretanje, predviđeno je fizičko odvajanje biciklističke staze od puta za saobraćaj motornih vozila.

### Parking za bicikle

Pružanje parkinga za bicikle je ključni element u ukupnom naporu da se pomogne upotreba bicikala u gradu. Ljudi su obeshrabreni u pogledu biciklizma, ukoliko ne postoje odgovarajući uslovi za parkiranje. Lako parkiranje bicikala treba pružiti na obe strane puta i treba obezbediti zaštitu od krađe i oštećenja. U praksi su prepoznata dva osnovna načina parkiranja: dugoročno i kratkoročno. Dugoročno parkiranje bicikla nudi veći stepen bezbednosti i zaštite od vremena. Ovaj način parkiranja je zamišljen za situaciju kada se bicikl ostavlja bez nadzora na duži vremenski period, kao što je u stanovima ili stambenim kompleksima, školama, radnim mestima, itd. Kratkoročni načini nude mogućnost vezivanja skeleta bicikla i oba točka, ali ne pruža sigurnost ili zaštitu od vremenskih uslova. Ti su načini za privremeni parking, kada se bicikl ostavlja za kratki vremenski period.

U zavisnosti od uslova za parkiranje bicikala, najčešći i najpraktičniji je držač u obliku suprotnom od slova „U“. Visina držača može biti između 0,7-0,8 m (slika 21).

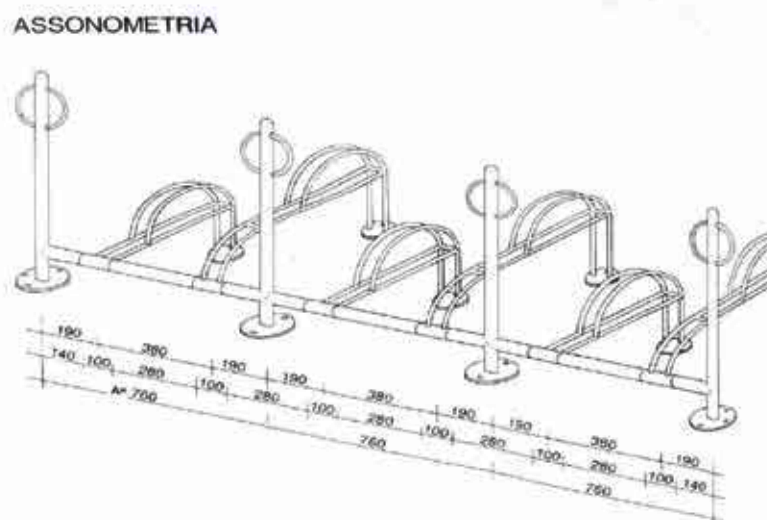


Slika 21

Drugi oblik parkinga za bicikle sastoji od metalnih skeleta gde možemo parkirati 8-10 bicikala, postavljajući 3-4 parkinga zajedno u broju do 40 bicikala. Dimenzije parkinga mogu biti:

- 165 x 50 cm
- 170 x 50 cm i
- 200 x 100 cm

Konstrukcije parkinga mogu biti pravougaone ili kružne kao u nastavku (slika 22).



Slika 22.

**Držači bicikla moraju biti projektovani tako da:**

- obezbeđuju visok nivo bezbednosti smeštaja bicikla,
- ne savijaju točkove ili izazivaju oštećenja na susednim postavljenim biciklima,
- ne sprečavaju ili ometaju pešački saobraćaj,
- mogu lako ući na put i biti zaštićeni od motornih vozila,
- vidljivi su od strane prolaznika za pružanje upotrebe i povećanje bezbednosti,
- pokriveni su kada korisnici ostave bicikl tamo na duže vreme,

Da bi se ispunili uslove za parkiranje bicikla, procenjeno je da je u prvoj fazi neophodno pokriti uglavnom najatraktivnija područja grada Kamenice u kojima se nalaze najvažnije tačke za razne dnevne usluge (slika 23).



Slika 23.

### Stanice javnih bicikala

Stanice javnih bicikala mogu ponuditi niz opipljivih koristi za grad Kamenice. Planiranje javnih biciklističkih stanica bi podstaklo stvaranje pozitivne i zelene slike za grad Kamenice, koja bi rezultirala povećanjem broja korisnika bicikala i održivom poslovnom klimom.

Iako je u ovoj fazi veoma teško da se ostvari program javnih biciklističkih stanica, to bi moglo da pomogne gradu Kamenice da se predstavi kao model grada zelenih praksi, stimulišući koristi u kvalitetu života uopšte. Programi javnih bicikala su širom sveta imali veoma pozitivnu korist, jer ne zahtevaju od korisnika da poseduju bicikl i u tom slučaju favorizuju korišćenje bicikla od strane osoba koje nisu redovni korisnici.

Stoga, nakon završetka prve faze biciklističke staze, kada se uzme u obzir napredovanje korišćenja bicikla i ispunjavanje primarne mreže, treba planirati postavljanje tri stanica za javne bicikle u blizini glavnog puta koji prolazi kroz centar grada. Ako se pokažu efikasnim, broj javnih biciklističkih stanica može da se poveća.

## 4.7. Kolektivni transport – određivanje stajališta za autobuse

Kolektivni transport u opštini Kamenice obuhvata autobuse, taksi službu i neformalni sistem kombija. Nakon analize trenutne situacije konstatovano je da, u opštini Kamenice radi nekoliko preduzeća privatnih prevoznika koja pokrivaju čitavu teritoriju opštine Kamenice. Operateri privatnih prevoznika, poštuju određene linije poštujući i raspored koji je unapred objavljen, dok stajališta autobusa nisu određena i često njihovo nekontrolisano zaustavljanje utiče na kretanje drugih vozila i smanjuje nivo bezbednosti za sve učesnike u saobraćaju. Stoga, kako bi se ispunili zahtevi u zaustavljanju autobusa, preporučuje se postavljanje stajališta duž glavnog puta od raskrsnice u selu Berivojce, na izlazu iz grada Kamenice kod mosta i na putu koji vodi ka Strezovcu (slika 24).

Zbog ograničenja, preporučuju se uzdužne stanice na površini saobraćajne trake opremljene odgovarajućom signalizacijom i u skladu sa tehničkim kriterijumima za stajališta autobusa.



Slika 24.

## 4.8. Prilagođavanje putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama

Prema Zakonu o izgradnji (LN) br. 04/L-110, opštine su odgovorne za sprovođenje zakona i administrativnih uputstava o prilagođenosti infrastrukture za osobe sa ograničenim sposobnostima. One su takođe odgovorne za razvoj NOP-a (Nacionalni operativni plan) za sprovođenje NSPOOS-a (Nacionalna strategija o pravima osoba sa ograničenim sposobnostima), koja će biti odobrena od strane Skupštine opštine.

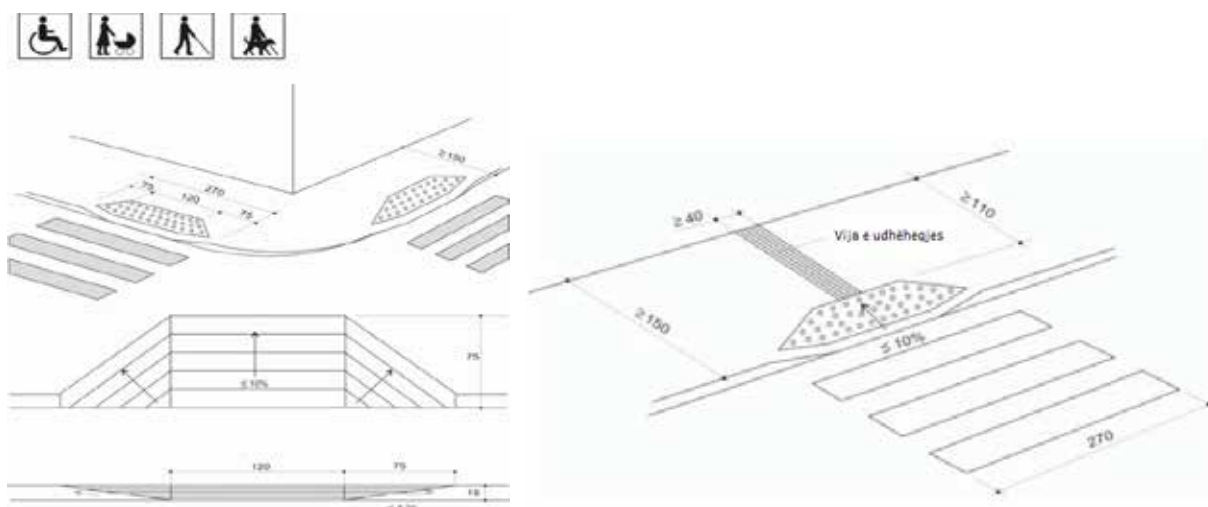
Prema akcionom planu za sprovođenje Nacionalne strategije za osobe sa ograničenim sposobnostima, opštine treba da preduzmu određene aktivnosti u vezi sa petim ciljem strategije.

Odeljenje za urbanističko planiranje je odgovorno za izdavanje građevinske dozvole, kao i za proveru da li izgrađeni objekti ispunjavaju uslove predviđene zakonima i propisima na snazi, potvrđujući to putem izdavanja sertifikata za stanovanje.

U okviru ovog plana, pažnja je više usredsređena na prilagođavanje putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama, a posebno prelazi na putevima i pešački prelazi.

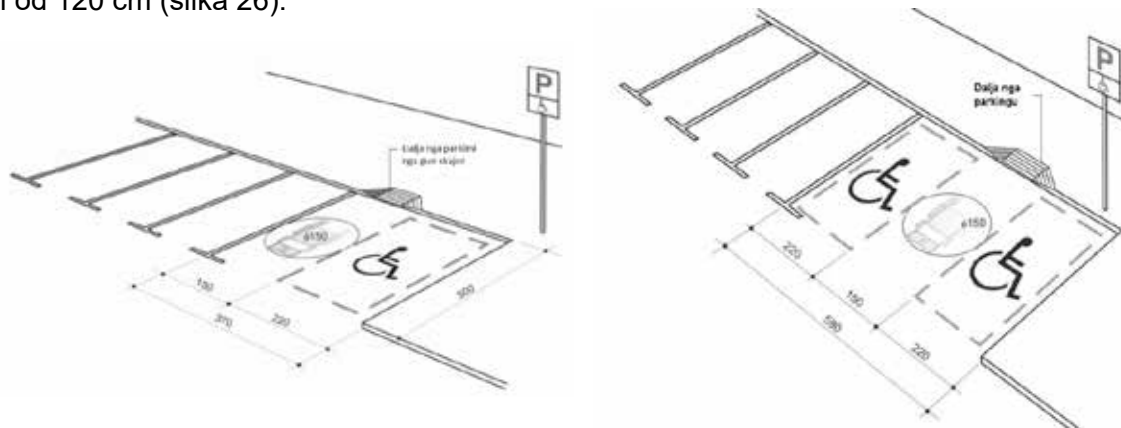
**U cilju prilagođavanja putne infrastrukture osobama sa posebnim potrebama, preporučuju se sledeće mere:**

- Optimalna razlika između putnih ravni i terenskih ravni ili mesta rezervisanih pored njih treba biti 2,5 cm,
- Pešačko ostrvo treba da omogući ispunjenje sledećih uslova:
- U slučaju da se pešačko ostrvo nalazi na nivou puta ili njihov nivo na mestu prelaza postaje jednak nivou puta, tada se 15 cm od početka i 15 cm od kraja obeležava reljefnim upozoravajućim linijama sa normalnim gravurama u smeru kretanja, u širini ne manjoj od 40 cm (slika 25).



Slika 25.

Parkiranje treba biti svedeno na minimum, 1 parking za osobe sa ograničenim sposobnostima na svakih 50 parking mesta za parkiranje vozila, u širini ne manjoj od 320 cm i besplatno rezervisano za vozila osoba sa ograničenim sposobnostima. Parking mesto za vozila prilikom parkiranja popreko ili uzduž u odnosu na trotoar za pešake, njegova veličina bi trebala da bude 370 x 500cm. Ako je parkiralište za dva automobila, njegova veličina bi trebala da bude 590 x 500 cm sa rastojanjem od 150 cm između njih. Izlaz iz parkinga i ulaz na trotoare za pešake obavlja sa nagibom od 10% i u širini od 120 cm (slika 26).



Slika 26

**U vezi sa prilagođavanjem infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama, u opštini Kamenice se preporučuje:**

- Da se na svim prelaznim mestima na putu i pešačkim prelazima, preduzmu odgovarajuće mere u prilagođavanju sa gore navedenim tehničkim kriterijumima, kako bi pešački prelazi omogućili pristup i osobama sa posebnim potrebama.

## 5. FINANSIJSKI PLAN 2016-2020

### 5.1. Uvod

Ovaj finansijski plan analizira budžetske kapacitete opštine za period 2016-2020 na osnovu glavnih kratkoročnih i srednjoročnih opštinskih dokumenata (opštinski budžet za 2016. godinu i Srednjoročni budžetski okvir 2016-2018) kao i budući finansijski trendovi. Takođe, plan daje potrebne kalkulacije što se tiče potrebnog budžeta za održavanje planiranih investicija za 2016-2020 godinu kao i dosadašnja investiranja u oblasti mobilnosti.

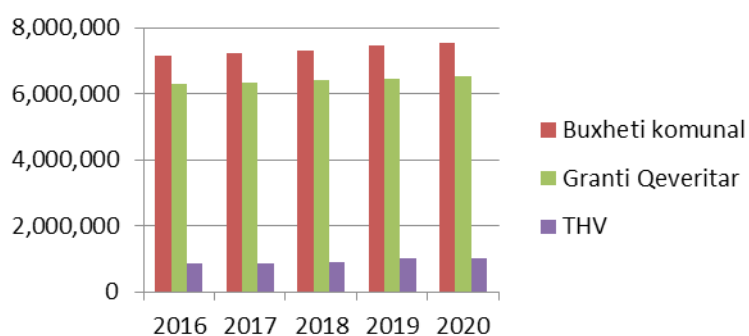
Predlozi za investicije u oblasti mobilnosti zasnovani su na opštinskim prioritetima 2016-2020. godine kao i na kapacitete opštinskog budžeta, imajući u obzir budžetske trendove; trend granta Vlade kao i trend Sopstvenih prihoda (SP). U finansiranju predloženih projekata, uzeta je u obzir i mogućnost finansiranja od stranih donatora preko zajedničkog finansiranja zajedno sa opštinom.

Međutim, kako bi se ovaj plan realizovao u potpunosti, opštini preostaje da predloge za investicije i održavanje u oblasti mobilnosti obuhvati u plan budžeta u narednim godinama.

## 5.2. Budžetski kapaciteti opštine

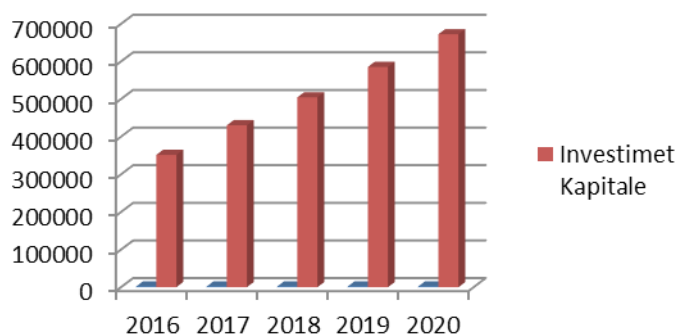
Budžet opštine Kamenice na osnovu Srednjoročnog okvira budžeta za 2016-2018 je kao što sledi:

Godina	Opštinski budžet	Grant vlade	SP
<b>2016</b>	<b>7.141.901</b>	6.291.901	850.000
<b>2017</b>	<b>7.220.810</b>	6.345.810	875.000
<b>2018</b>	<b>7.294.959</b>	6.409.959	885.000
<b>2019</b>	<b>7.469.020</b>	6.463.520	1.005.500
<b>2020</b>	<b>7.549.214</b>	6.523.654	1.025.560



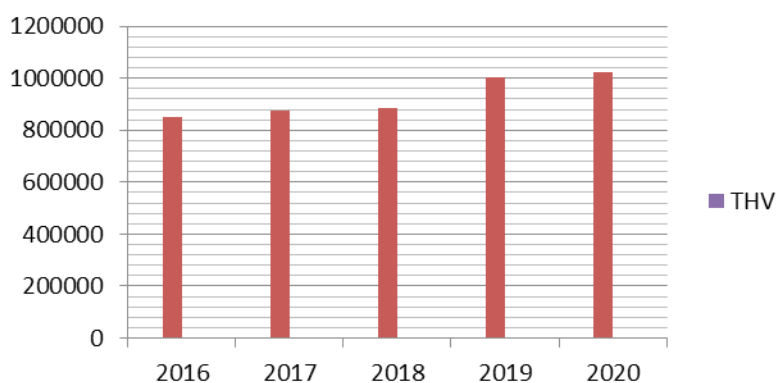
Kako bi se predloženi projekti realizovali, veoma je važno da opština ima dovoljan budžet posvećen za kapitalne investicije. Opštinsko planiranje za kapitalne investicije za 2016-2020 godinu je kao što sledi:

Godina	Kapitalne investicije
<b>2016</b>	<b>351.606,00</b>
<b>2017</b>	<b>430.515,00</b>
<b>2018</b>	<b>504.664,00</b>
<b>2019</b>	<b>585.365,00</b>
<b>2020</b>	<b>672.352,00</b>



Trend rasta kapitalnih investicija u opštini takođe se nadovezuje sa trendom rasta Sopstvenih prihoda, koji će imati rast u periodu 2016- 2020, kao što se vidi u dole navedenoj tabeli i grafikonu.

Godina	Januar	Februar	Mart	April	Maj	Jun	Jul	August	Sep.	Oktobar	Nov.	Dec.	Ukupno
2016	58.000	57.500	59.650	62.300	68.000	73.500	77.000	82.400	81.250	80.500	77.600	72.300	850.000
2017													875.000
2018													885.000
2019													1.005.500
2020													1.025.560
TOT.													4.641.060



### 5.3. Investicije

Kao što je gore navedeno, predlozi za investicije u mobilnost za period 2016-2020 napravljeni su na osnovu srednjoročnih prioriteta opštine kao i njenog budžetskih kapaciteta. Vrednosti predloženih investicija date su na osnovu procenjenih mera i približnih predračuna, koje se mogu izmeniti ako se vrši njihova približna kalkulacija.

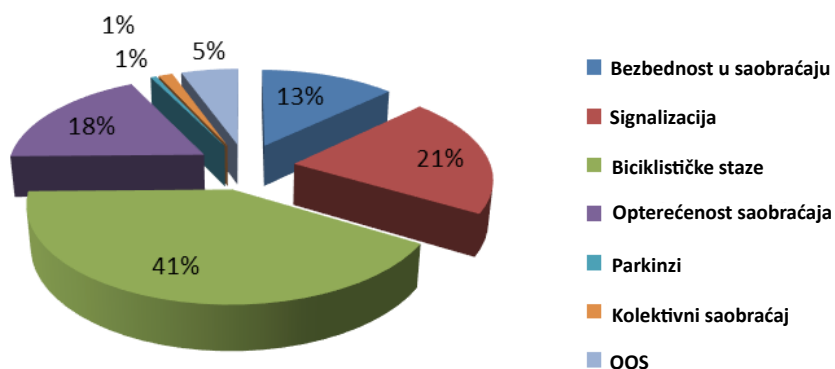
Za period 2016 – 2020 predviđeno je ukupno 13 projekata, mera ili intervencija u ukupnoj vrednosti od 364,000.00 €. Predlozi za investicije dati su u dole navedenoj tabeli.

Br.	Projekat-Opis	Kategorija	Datum početka	Datum završetka	Rok trajanja investicije (u danima)	Prioritet	Izvori finansiranja	Godina investicije	Vrednost investicije	%
1	Smirivanje saobraćaja u blizini škola	Bezbednost u saobraćaju	01.04.2016	31.06.2016	90	Visok	SP/Grant Vlade	2016	7,000	1.92%
2	Raspoređivanje parkinga	Parkinzi	01.04.2016	31.05.2016	60	Visok	SP	2016	2,000	0.55%
3	Ponovno projektovanje raskrsnice kod mosta	Saobraćajno opterećenje	01.05.2016	15.07.2016	75	Visok	SP	2016	5,000	1.37%
4	Prva faza biciklističkih staza	Biciklističke staze	01.04.2016	30.05.2016	60	Nizak	SP	2016	40,000	10.99%
5	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Signalizacija	01.06.2016	15.08.2016	75	Visok	SP	Svake godine	75,000	20.60%

6	Slobodni prostori za nemotorizovano kretanje i rekreaciju	Biciklističke staze	01.03.2016	15.04.2016	45	I Ulet	SP	2016	-	0.00%
7	Putna infrastruktura za osobe sa ograničenim sposobnostima	Mobilnost za OOS	01.04.2017	15.05.2017	45	Visok	SP	2017	20,000	5.49%
8	Zatvaranje školskog dvorišta za motorna vozila i izgradnja mosta	Bezbednost u saobraćaju	01.03.2017	30.05.2017	90	Srednji	SP	2017	40,000	10.99%
9	Stanice-stajališta za autobuse	Kolektivni saobraćaj	01.06.2016	31.07.2016	61	Nizak	SP	2017	5,000	1.37%
10	Druga faza biciklističkih staza	Biciklističke staze	01.04.2018	30.05.2018	60	Nizak	SP	2018	40,000	10.99%
11	Parkirališta za bicikle	Biciklističke staze	01.03.2018	30.04.2018	60	Nizak	SP	2018	10,000	2.75%
12	Treća faza biciklističkih staza	Biciklističke staze	01.04.2019	15.06.2019	75	Nizak	SP/Grant Vlade	2019	60,000	16.48%
13	Javni bicikli	Saobraćajno opterećenje	01.03.2020	30.06.2020	120	Nizak	SP/PJP	2020	60,000	16.48%
									<b>364,000</b>	<b>100.00%</b>

Na osnovu kategorija mobilnosti, dole navedene kategorije su sledeće.

Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Vrednost investiranja	%
Bezbednost u saobraćaju	7,000	40,000	-	-	-	47,000	13%
Signalizacija	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	75,000	21%
Biciklističke staze	40,000	-	50,000	60,000	-	150,000	41%
Saobraćajno opterećenje	5,000	-	-	-	60,000	65,000	18%
Parkinzi	2,000	-	-	-	-	2,000	1%
Kolektivni saobraćaj	-	5,000	-	-	-	5,000	1%
Mobilnost za OOS	-	20,000	-	-	-	20,000	5%
<b>UKUPNO</b>	<b>69,000</b>	<b>80,000</b>	<b>65,000</b>	<b>75,000</b>	<b>75,000</b>	<b>364,000</b>	<b>100%</b>



U realizaciji predloženih projekata, opština se može bazirati na sledećim izvorima finansiranja: sopstveni prihodi (SP), grant vlade, zajedničko finansiranje sa stranim donatorima i kroz javno-privatna partnerstva (JPP).

**Način zajedničkog finansiranja predloženih projekata je dat u sledećoj tabeli:**

Finansiranje	2016	2017	2018	2019	2020	Totali	%
Sopstveni prihodi	62.000	80.000	65.000	15.000	15.000	237.000	65,11%
Grantovi Vlade	7.000	0	0	60.000	0	67.000	18,41%
Kombinovani	0	0	-	-	60.000	60.000	16,48%
<b>Ukupno</b>	<b>69,000</b>	<b>80,000</b>	<b>65.000</b>	<b>75.000</b>	<b>75.000</b>	<b>364.000</b>	<b>100%</b>

Kao aneks plana takođe je prikazano i planiranje mobilnosti toka gotovine (cash flow) koji je potreban za realizaciju predloženih projekata.

## 5.4. Održavanje

Od posebnog značaja je da opština vrši i potrebno budžetsko planiranje u vezi sa održavanjem ne samo predloženih projekata ali i prethodnih investicija koje su izvršene u oblasti mobilnosti. Kao rezultat budžetskog neplaniranja potrebnog za održavanje, mnoge prethodne opštinske investicije se uništavaju. Da bi se to postiglo, opština mora obavezno da izvrši popis imovine u oblasti mobilnosti, kao i da ima tačnu digitalizovanu bazu podataka što se tiče prethodnih investicija izvršenih u oblasti mobilnosti.

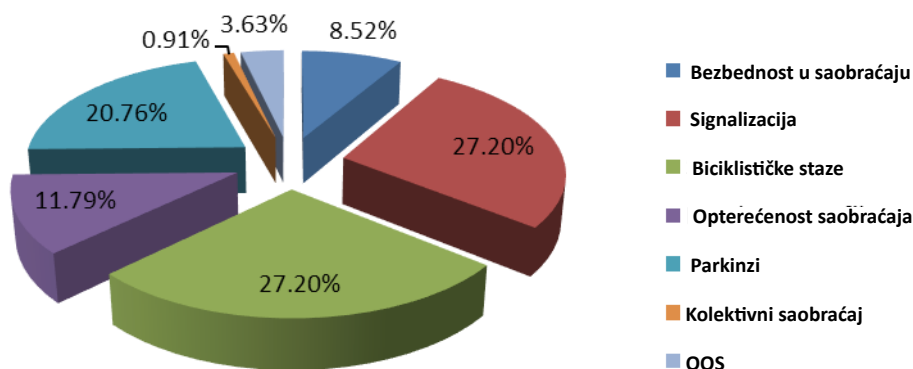
Kao posledica nedostatka popisa imovine kao i tačnog budžetiranja za održavanje u oblasti mobilnosti, u slučaju proračuna budžeta potrebnog za održavanje, upotrebljena je godišnja stopa amortizacije kao i cena po jedinici na osnovu nalaza iz ostalih opština. Godišnje stope održavanja mobilnosti prikazane su na sledećoj tabeli:

Kategorije	Godišnja amortizacija (%) / Cena po jedinici	Vrednost investiranja €	Ukupna godišnja vrednost €
Bezbednost u saobraćaju	10%	47,000	4,700
Signalizacija	20%	75,000	15,000
Biciklističke staze	10%	150,000	15,000
Saobraćajno opterećenje	10%	65,000	6,500
Parkinzi <sup>2</sup>	1.02 €	2,000	11,447
Kolektivni saobraćaj	10%	5,000	500
Mobilnost za OOS	10%	20,000	2,000
<b>UKUPNO</b>		<b>364,000.00</b>	<b>55,147.00</b>

<sup>2</sup> Kategorija parkinga, osim održavanja planiranog investiranja (2,000€) obuhvata i održavanje svih javnih identifikovanih parkinga u opštini u površini od 11,223 m<sup>2</sup>.

Imajući u obzir gore navedene pretpostavke, sveobuhvatna tabela godišnjeg održavanja po kategorijama je kao što sledi:

Podela održavanja po kategorijama	Jedinica	Aktuelna količina	Investicije /Jedinice	Ukupno jedinica	Vrednost investicije Evro	Godišnja amortizacija (%) / Cena po jedinici	Ukupna godišnja vrednost u Evrima	Vrednost po jedinici	% Evra
Bezbednost u saobraćaju	komad	0	2	2	47,000	10%	4,700	2,350	8.52%
Signalizacija	komad	NA	250	250	75,000	20%	15,000	60	27.20%
Biciklističke staze	m	0	15,000	1,500	150,000	10%	15,000	10	27.20%
Saobraćajno opterećenje	komad	NA	2	2	65,000	10%	6,500	3,250	11.79%
Parkirališta	m <sup>2</sup>	11,223	500	11,723	2,000	1.02 €	11,447	0.98	20.76%
Kolektivni saobraćaj	m <sup>2</sup>	NA	1	1	5,000	10%	500	500	0.91%
Mobilnost za OOS	m <sup>2</sup>	0	10	10	20,000	10%	2,000	200	3.63%
<b>Ukupno</b>					<b>364,000</b>		<b>55,147</b>		<b>100.00%</b>



Budžet za godišnje održavanje u odnosu na planirane investicije po godinama prikazan je u nastavku:

Kategorija	2016		2017		2018		2019		2020		TOTALI	
	Vrednost investiranja	Vrednost održavanja	Vrednost investiranja	Vrednost održavanja	Vrednost investiranja	Vrednost održavanja	Vrednost investiranja	Vrednost održavanja	Vrednost investiranja	Vrednost Održavanja	Vlera e Investimit	Vlera e Mirembajtjes
Bezbednost u saobraćaju	7.000	700	40.000	4.000	-	-	-	-	-	-	<b>47.000</b>	<b>4.700</b>
Signalizacija	15.000	3.000	15.000	3.000	15.000	3.000	15.000	3.000	15.000	3.000	<b>75.000</b>	<b>15.000</b>
Biciklističke staze	40.000	4.000	-	-	50.000	5.000	60.000	6.000	-	-	<b>150.000</b>	<b>15.000</b>
Saobraćajno opterećenje	5.000	500	-	-	-	-	-	-	60.000	6.000	<b>65.000</b>	<b>6.500</b>
Parkirališta	2.000	200	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2.000</b>	<b>11.447</b>
Kolektivni saobraćaj	-	-	5.000	500	-	-	-	-	-	-	<b>5.000</b>	<b>500</b>
Mobilnost za OOS	-	-	20.000	2.000	-	-	-	-	-	-	<b>20.000</b>	<b>2.000</b>
<b>UKUPNO</b>	<b>69.000</b>	<b>8.400</b>	<b>80.000</b>	<b>9.500</b>	<b>65.000</b>	<b>8.000</b>	<b>75.000</b>	<b>9.000</b>	<b>75.000</b>	<b>9.000</b>	<b>364.000</b>	<b>55.147</b>

Ndërsa më poshtë është dhënë edhe buxheti i përgjithshëm sa i përket mirëmbajtjes së përgjithshme në fushën e mobilitetit për vitet 2016- 2020.

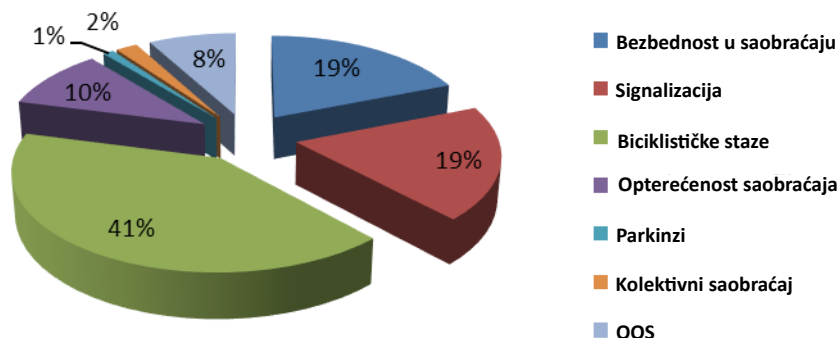
Kategorija	Projekat-opis	Godina investiranja	Vrednost investiranja	Godiñnje održavanje	Budžet za održavanje					UKUPNOI
					2016	2017	2018	2019	2020	
Bezbednost u saobraćaju	Smirivanje saobraćaja u blizini škola	2016	7.000	700		700	700	700	700	<b>2.800</b>
	Zatvaranje školskog dvorišta za motorna vozila i izgradnja mosta	2017	40.000	4.000			4.000	4.000	4.000	<b>12.000</b>
Signalizacija	Horizontalna i vertikalna signalizacija	çdo vit	75.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	<b>15.000</b>
Biciklističke staze	Prva faza biciklističkih staza	2016	40.000	4.000		4.000	4.000	4.000	4.000	<b>16.000</b>
	Slobodne površine za nemotorizovano kretanje i rekreaciju	2016	-	-	-	-	-	-	-	
	Druga faza biciklističkih staza	2018	40.000	4.000				4.000	4.000	<b>8.000</b>
	Parkirališta za bicikle	2018	10.000	1.000				1.000	1.000	<b>2.000</b>
	Treća faza biciklističkih staza	2019	60.000	6.000					6.000	<b>6.000</b>
Saobraćajno opterećenje	Ponovno projektovanje raskrsnice kod mosta	2016	5.000	500		500	500	500	500	<b>2.000</b>
	Javni bicikli	2020	60.000	6.000					6.000	<b>6.000</b>
Parkinzi	Raspoređivanje parkinga	2016	2.000	200		200	200	200	200	<b>800</b>
Kolektivni saobraćaj	Stanice-prostori za zaustavljanje autobusa	2017	5.000	500			500	500	500	<b>1.500</b>
Mobilnost za OOS	Putna infrastruktura za osobe sa ograničenim sposobnostima	2017	20.000	2.000			2.000	2.000	2.000	<b>6.000</b>
										<b>78.100</b>

Kao što se vidi iz tabele, ukupni budžet za održavanje u oblasti mobilnosti za razdoblje od 2016. do 2020. godine je 78,100 €. U nastavku su prikazane i detaljne podele u kategorijama mobilnosti, kao i tokom godina kako bi opština izvršila potrebna budžetska planiranja za održavanje.

Podeljen prema godinama i na osnovu kategorija, budžet izgleda kao u nastavku:

Godina	Bezbednost u saobraćaju	Signalizacija	Biciklističke staze	Saobraćajno opterećenje	Parkirališta	Kolektivni saobraćaj	Mobilnost za OOS	UKUPNO	%
<b>2016</b>	0	3.000	0	0	0	0	0	<b>3.000</b>	<b>4 %</b>
<b>2017</b>	700	3.000	4.000	500	200	0	0	<b>8.400</b>	<b>11 %</b>
<b>2018</b>	4.700	3.000	4.000	500	200	500	2.000	<b>14.900</b>	<b>19 %</b>
<b>2019</b>	4.700	3.000	9.000	500	200	500	2.000	<b>19.900</b>	<b>25 %</b>
<b>2020</b>	4.700	3.000	15.000	6.500	200	500	2.000	<b>31.900</b>	<b>41 %</b>
<b>TOTALI</b>	<b>14.800</b>	<b>15.000</b>	<b>32.000</b>	<b>8.000</b>	<b>800</b>	<b>1,500</b>	<b>6.000</b>	<b>78.100</b>	<b>100 %</b>
	<b>19 %</b>	<b>19 %</b>	<b>41 %</b>	<b>10 %</b>	<b>1 %</b>	<b>2 %</b>	<b>8 %</b>	<b>100 %</b>	

Podela budžeta za održavanje 2016-2020 na osnovu kategorija prikazana je u nastavku.



Podela budžeta za održavanje za 2016-2020 prema godinama izgleda na sledeći način:

## 6. AKCIONI PLAN ZA OPŠTINU KAMENICE

Akциони planovi su pisani planovi sa kojima vode se određene delatnosti i fokusiraju se na akcijama ka određenim inicijativama. Glavni cilj akcionog plana je da izvrši konkretnu viziju za određeno planiranje i da utiče na realizaciju određenih ciljeva.

U sklopu plana mobilnosti obuhvaćene su glavne usluge, koje su nadležnost opštine, kao što su: bezbednost u blizini škola, regulisanje saobraćaja, prevoz, rekreativne aktivnosti, nemotorizovana kretanja i slobodan i bezbedan pristup za sve učesnike u saobraćaju.

Izazov je pronaći načine za promovisanje i očuvanje kulture pešačenja, voženje bicikla, slobodnog i bezbednog pristupa za učesnike u saobraćaju i prenošenja inovativnih praksi odgovarajućih za usluge mobilnosti u opštini Kamenice.

### Aktivnost 1: Određivanje službenika za urbanu mobilnost

U okviru odeljenja za javne usluge, potrebno je odrediti službenika za urbanu mobilnost, čiji je zadatak da pripremi program za upravljane urbane mobilnosti koji obuhvata više informacija, kampanja podizanja svesti, promocije, marketing, koordinaciju i organizovanje.

### Aktivnost 2: Povećanje saobraćajne bezbednosti - bezbednost pre svega

Obrazovanje u vezi sa pravilima u saobraćaju i bezbedno učestvovanje u saobraćaju. Direktor za javne usluge zajedno sa Odeljenjem za obrazovanje i Policijom, pripremiti će potreban materijal i organizovaće predavanja za obrazovanje u saobraćaju u opštini Kamenice. Predavanja će uglavnom biti organizirana u osnovnim i srednjim školama.

### Aktivnost 3: Promovisanje nemotorizovanog kretanja

Organizovati kampanje podizanja svesti i promovisanja nemotorizovanih kretanja. Izvršiti medijsko promovisanje na lokalnom nivou (lokalne TV stanice, elektronski mediji, itd). Upotrebiti određene događaje za promovisanje nemotorizovanih kretanja, kao što je evropska nedelja mobilnosti (od 16. do 22. septembra), dan bez vozila, itd. Tokom ove nedelje u mnogim zemljama, održavaju se hiljade aktivnosti za promovisanje nemotorizovanog kretanja. Potrebno je stvaranje partnerstva između Opštine i škola (prema mogućnosti i učešće NVO-a) sa ciljem stvaranja prikladnih politika i promovisanja nemotorizovanog kretanja.

### Aktivnost 4: Adaptacija infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama

Odeljenje za javne usluge u saradnji sa Odeljenjem za urbanizam i u partnerstvu sa dotičnim organizacijama za osobe sa posebnim potrebama, kako bi se na svim prelazima na putu i pešačkim prelazima preduzele adekvatne mere u adaptaciji sa tehničkim kriterijumima, da prelazna mesta za pešače omoguće pristup i osobama sa posebnim potrebama.

Br.	Mere	Ciljevi	Pokazatelji	Odgovornost	Značaj mera (1-3) <sup>2</sup>	Troškovi	Vremenski rokovi
1	Smirivanje saobraćaja u blizini škola	Cilj ovih mera je smirivanje saobraćaja u blizini škola u Opštini Kamenice	Br. škola u blizini kojih su primenjene mere za smirivanje saobraćaja	Opština Kamenice/ Ministarstvo infrastrukture	1	7.000 €	2016
2	Raspoređivanje parkirališta	Cilj ovih mera je uklanjanje parkinga ispred poslovnih objekata u blizini kružnog toka u centru grada.	Stanje dislociranih parkirališta	Opština Kamenice	1	2.000 €	2016
3	Ponovno projektovanje raskrsnice kod mosta	Poboljšanje poluprečnika oko kružnog toka	Stanje raskrsnice nakon ponovnog projektovanja	Opština Kamenice	1	5.000 €	2016
	Prva faza biciklističkih staza	Stvaranje biciklističkih staza	Realizovani kilometri u prvoj fazi	Opština Kamenice	3	40.000 €	2016
4	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signalizacije	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Kamenice	1	15.000 €	Sve godine

3 Važnost mera: 1- urgentna, 2 –srednja, 3- niska

5	Slobodni prostori za ne motorizovano kretanje i rekreaciju	Stvaranje slobodnih površina za nemotorizovano kretanje i rekreaciju na glavnom putu "Skenderbeu"	Stanje nakon realizovanja	Opština Kamenice	3	/	2016
6	Putna infrastruktura za osobe sa posebnim sposobnostima	Adaptacija putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama	Stanje infrastrukture nakon realizacije	Opština Kamenice	1	20.000 €	2017
7	Zatvaranje školskog dvorišta za motorna vozila i izgradnja mosta	Povećanje bezbednosti za učenike u školskom ulazu i ulazak vozila u školskom dvorištu preko mosta	Izgradnja mosta i zatvaranje škole za motorna vozila	Opština Kamenice	2	40.000 €	2017
8	Stanice-stajališta za autobuse	Postavljanje stanica za zaustavljanje autobusa	Broj realizovanih stanica-stajališta za autobuse	Opština Kamenice	3	10.000 €	2017
9	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signalizacije	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Kamenice	1	15.000 €	Sve godine
10	Druga faza biciklističkih staza	Stvaranje biciklističkih staza	Realizovani kilometri drugoj fazi	Opština Kamenice	3	40.000 €	2018
11	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signalizacije	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Kamenice	1	15.000 €	Sve godine
12	Treća faza biciklističkih staza	Stvaranje biciklističkih staza	Realizovani kilometri u trećoj fazi	Opština Kamenice/ Ministarstvo infrastrukture	3	60.000 €	2019
13	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signalizacije	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Kamenice	1	15.000 €	Sve godine
14	Javni bicikli	Postavljanje javnih stanica za bicikle	Br. stanica	Opština Kamenice /PJP	3	60.000 €	2020
15	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signalizacije	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Kamenice	1	15.000 €	Sve godine

## 7. PLAN NADGLEDANJA

Plan nadgledanja je dokument sa kojim se nadgleda realizacija predloženih mera u sklopu plana urbane mobilnosti. Za praćenje i realizovanje plana mobilnosti odgovorna je Skupština opštine Kamenice, odnosno Odeljenje za javne usluge.

Budući da je plan urbane mobilnosti u opštini Kamenice strateški dokument i da njegova realizacija zavisi od prilagođavanja i dinamike implementacije drugih planova na opštinskom nivou (OPR i RUP), kao i imajući u obzir činjenicu da su planovi za urbanu mobilnost novi dokumenti koji do sada nisu odrađeni u sprovođenju u opštinama Kosova, u nadgledanju i realizaciji ovog plana potrebna je podrška i to ne samo od strane drugih odeljenja na opštinskom nivou, već i na centralnom nivou.

Odobrenjem plana urbane mobilnost, odeljenje za javne usluge, odnosno zvaničnik iz ovog odeljenja odgovoran za nadgledanje plana urbane mobilnosti, najmanje dva puta godišnje (svakih šest meseci) izveštava u Odeljenju javnih usluga i Skupštini opštine o realizaciji mera utvrđenih za dotični vremenski period. Plan nadgledanja traje 5 godina, toliko koliko je predviđena i realizacija plana urbane mobilnosti u celini.

Obrasci za nadgledanje Plana urbane mobilnosti u opštini Kamenice, prema planu delovanja po godinama, dati su u PRILOGU/ANEKSU 1.

## PRILOG 1

Obično, pre prvog niza izbočina postoje znakovi za sprečavanje ili znak na putu. Po pravilima, ovi veštački elementi se postavljaju na polovini ili na celoj širini putne saobraćajne trake.

Ukoliko se postave u nizu, rastojanje između njih može biti 20 do 60 m, zavisno od situacije.

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

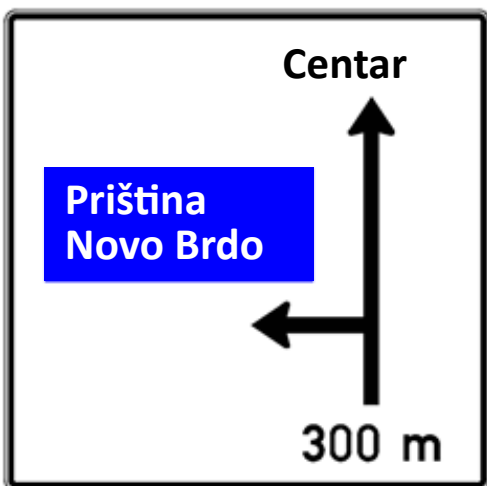
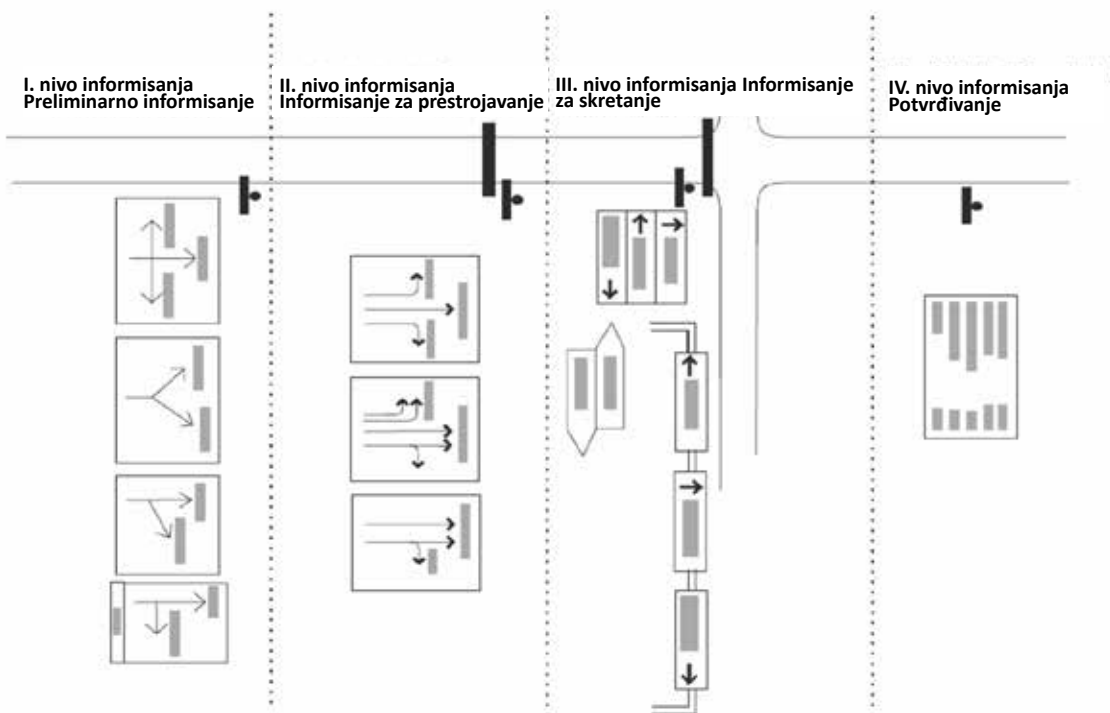
- Do 50 km/h, njihova širina ne sme biti manja od 60 cm, dok visina ne sme biti veća od 3cm;
- Do 40 km/h, njihova širina ne sme biti manja od 90 cm, dok visina ne sme preći 5 cm i
- Do 30 km/h, njihova širina ne sme biti manja od 120 cm, dok visina ne sme preći 7 cm.



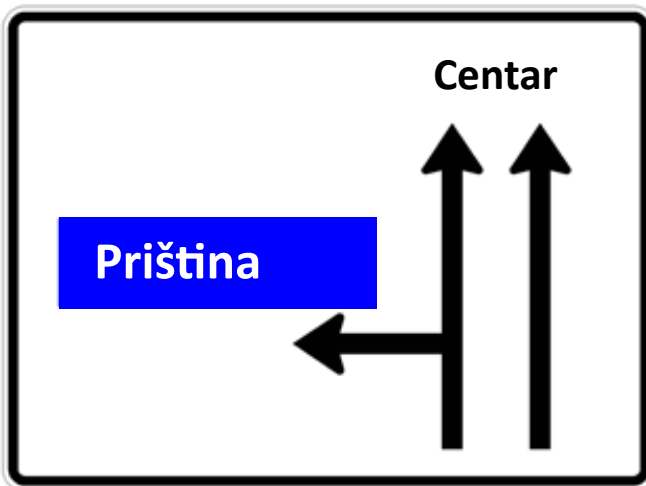
Modeli postavljanja izbočina na lokalnim putevima, kao mera za smirivanje saobraćaja, prikazani su u nastavku:



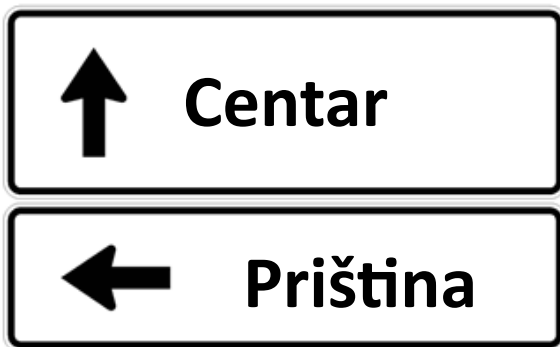
**PRILOG 2**



Prvi nivo informacije



Drugi nivo informacije



Treći nivo informacije

## PRILOG 3

## NADGLEĐANJE PLANA URBANE MOBILNOSTI ZA 2016. GODINU

	Mere	BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU – Mere za smirivanje saobraćaja	
	Lokacija	Ulica _____	
	Karakter	magistralni/regionalni	lokalni
1	Očekivane radnje	- Ostrva na pešačkim prelazima - Ostale mere _____ 8. _____	- izbočina na putu - vibracione trake - platforma - gumeni diskovi - samo signalizacija
Realizacija	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li su potrebne dodatne mere za smirivanje saobraćaja			
DA		NE	

	Mere	BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU – Regulisanje raskrsnice	
	Lokacija	Trgovački centar Kamenica	
1	Očekivane radnje	Uklanjanje parkinga ispred poslovnih objekata u blizini kružnog toka u centru grada	
Realizacija	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebna upotreba ostalih mera za regulisanje raskrsnice			
DA		NE	

Dodatne beleške:

---



---



---



---



---



---



---



---



---

Kamenica, datum \_\_\_\_\_

Odgovorno lice za nadgledanje PUM:

\_\_\_\_\_

	Mere	Ponovno projektovanje raskrsnice kod mosta	
	Lokacija	Trgovački centar Kamenica – KOD MOSTA	
1	Očekivane radnje	Poboljšanje poluprečnika kružnog toka	
Realizacija	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebna upotreba ostalih mera za regulisanje raskrsnice			
DA		NE	

	Mere	Prva faza biciklističkih staza	
	Lokacija	Gradski centar – Raskrsnica Berivojce	
	Karakter	Magistralni/regionalni	Lokalni
		1. _____	1. _____
		2. _____	2. _____
		3. _____	3. _____
		4. _____	4. _____
1	Očekivane radnje	Stvaranje biciklističkih staza	
Realizacija	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebna upotreba ostalih mera			
DA		NE	

Dodatne beleške:

---



---



---



---



---



---



---



---

Kamenica, datum \_\_\_\_\_

Odgovorno lice za nadgledanje PUM:

\_\_\_\_\_

Mere	Signalizacija saobraćaja	
Lokacija	Opština Kamenice	
Karakter	Magistralni/regionalni	Lokalni
	1. _____	1. _____
	2. _____	2. _____
	3. _____	3. _____
	4. _____	4. _____
Signalizacija	Horizontalna	Vertikalna
1	Očekivane radnje Postavljanje i održavanje horizontalne i vertikalne signalizacije	
Realizacija	DA	
	NE	
	DELIMIČNO	
Da li je potrebna upotreba ostalih mera		
DA NE		

Mere	Infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama (ograničenim sposobnostima)	
Lokacija	Opština Kamenice	
1	Očekivane radnje Podešavanje infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama	
Realizacija	DA	
	NE	
	DELIMIČNO	
Da li je potrebna upotreba ostalih mera		
DA NE		

Dodatne beleške:

---



---



---



---



---



---

Kamenica, datum \_\_\_\_\_

Odgovorno lice za nadgledanje PUM:

\_\_\_\_\_

	Mere	Zatvaranje školskog dvorišta za motorna vozila i izgradnja mosta	
	Lokacija	9. Na ulazu osnovne škole	
1	Očekivane radnje	Povećanje bezbednosti za učenike na ulazu škole i ulaz vozila u školsko dvorište preko mosta koji se očekuje da će biti izgrađen	
Realizacija	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebna upotreba ostalih lokacija/zamena lokacija			
DA		NE	

	Mere	Stanice – stajališta za autobuse	
	Lokacija	Opština Kamenice	
	Karakteristični putevi gde će biti postavljene stanice	Magistralni/regionalni	Lokalni
		1. _____	1. _____
		2. _____	2. _____
		3. _____	3. _____
		4. _____	4. _____
1	Očekivane radnje	Postavljanje stanica za zaustavljanje autobusa	
Realizacija	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebna upotreba ostalih mera			
DA		NE	

Dodatne beleške:

---



---



---



---



---



---



---



---

Kamenica, datum \_\_\_\_\_

Odgovorno lice za nadgledanje PUM:

\_\_\_\_\_

Mere		Signalizacija saobraćaja	
Lokacija		Opština Kamenice	
Karakter	Signalizacija	Magistralni/regionalni	Lokalni
		1. _____	1. _____
2. _____	2. _____		
3. _____	3. _____		
4. _____	4. _____		
1	Očekivane radnje	Postavljanje i održavanje horizontalne i vertikalne signalizacije	
Realizacija	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebna upotreba ostalih mera			
		DA	NE

Dodatne beleške:

---



---



---



---



---



---



---



---

Kamenica, datum: \_\_\_\_\_

Odgovorno lice za nadgledanje PUM:

\_\_\_\_\_

## IZJAVA OBRAZLOŽENJA ZA ODLUKU O NEPRIPREMANJU IZVEŠTAJA STRATEŠKE PROCENE ZA ŽIVOTNU SREDINU, ZA PLAN URBANE MOBILNOSTI (PUM) U OPŠTINI KAMENICE

### 1. REZIME PM-a

Zahvaljujući podršci DEMOS-a, opština Kamenice je pripremila Plan urbane mobilnost (PUM). Prvo bitno je formirana radna grupa, sastavljena od predstavnika različitih interesnih strana i predstavnika relevantnih odeljenja iz opštine Kamenice.

Važnu ulogu u procesu pripremanja PUM-a odigrali su eksperti angažovani od strane DEMOS-a, koji su blisko saradivali sa opštinskim ekspertima u identifikaciji i opisu trenutne situacije u vezi saobraćaja, finansijske analize i ekonomskih finansijskih mogućnosti za poboljšanje i omogućavanje održive mobilnosti, definisanja ciljeva, definisanja radnji i aktivnosti koje treba preduzeti za sveobuhvatnu i održivu mobilnost.

#### Plan mobilnosti uključuje:

- povećanje bezbednosti u saobraćaju
- razvoj sistema za regulisanje i upravljanje saobraćajem
- promociju nemotorizovanih kretanja
- izgradnju biciklističkih staza
- prilagođavanje infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama
- podizanje ljudskih kapaciteta opštine u pogledu urbane mobilnosti

#### Plan mobilnosti ne uključuje:

- izgradnju novih puteva
- izgradnju prateće infrastrukture, kao što su mostovi, kružni tokovi, podvožnjaci i nadvožnjaci
- ostali projekti, za koje bi se prema zakonu zahtevala procena uticaja na životnu sredinu.

## 2. ZAKONODAVNA REFERENCA KONSULTOVANA ZA ODREĐIVANJE

### Zakon br. 03/L-230 o strateškoj proceni životne sredine,

#### Član 3

1. SPUŽS za planove i programe se vrši tada kada postoji mogućnost da njihova realizacija prouzrokuje značajne štete u životnoj sredini.
2. Izrada izveštaja za SPUŽS je obavezna za planove i programe iz oblasti urbanističkog i prostornog planiranja, u korišćenju zemljišta, poljoprivrede, šumarstva, ribarstva, energetike, industrije, rudarstva, saobraćaja, upravljanja otpadom, upravljanja vodama, telekomunikacije, turizma, koji uspostavljaju okvir za buduće projekte razvoja koji podležu proceni uticaja na životnu sredinu, u skladu sa Zakonom o proceni uticaja na životnu sredinu, kao i za planove i programe koji, uzimajući u obzir lokaciju u kojoj se realizuju, mogu uticati na zaštićene oblasti, prirodna staništa i divljoj flori i fauni.

Odluka da se ne pripremi izveštaj SPUŽS-a za plan mobilnosti (PM) u opštini Kamenice je u skladu sa gore pomenutim članom. Tačka 2 ovog člana naglašava da "... SPUŽS je obavezan za planove iz oblasti ... saobraćaja..."; ali, u drugoj polovini tog istog stava nastavlja "... koji daju okvir za buduće razvoje projekta koji podležu proceni uticaja na životnu sredinu u skladu sa zakonom..."

#### Član 5. Određivanje potrebe za SPUŽS,

1. Nadležni autoritet 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 da se podvrgnu SPUŽS-u.

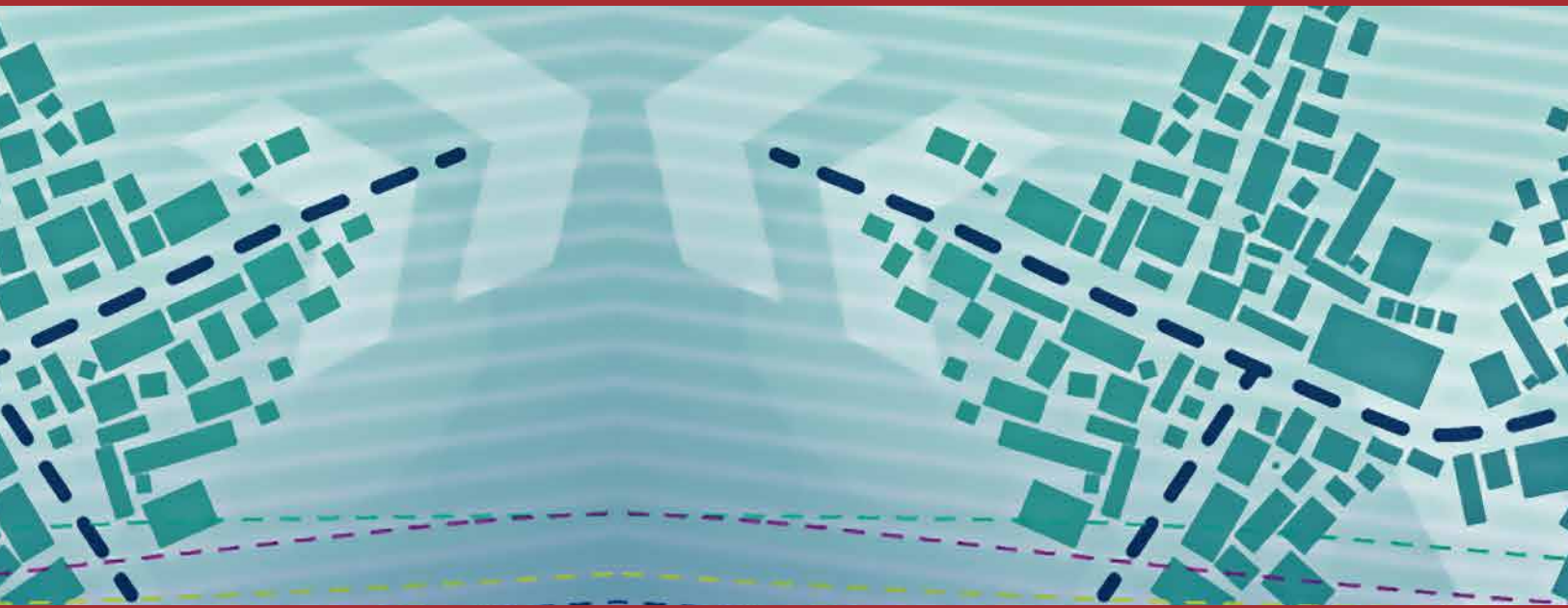
Pozivajući se na gore spomenutu odredbu, radna grupa za pripremu PUM-a je pregledala PUM upoređujući ga sa kriterijumima iz Aneksa 1 Zakona o SPUŽS-u, gde je takođe utvrđeno da se ne očekuje da će PUM imati veliki uticaj na životnu sredinu i kao takav ne podleže postupku SPUŽS-a.

### 3. KOMPARATIVNA ANALIZA PREMA KRITERIJUMIMA IZ PRILOGA 1 ZAKONA O SPUŽS BR. 03/L-230, KAO I AKTIVNOSTI PM-a OPŠTINE KAMENICE

Kriterijumi za procenu kao što je navedeno u aneksu 1. Zakona o SPUŽS	Efekti plana urbane mobilnosti (PUM) u opštini Kamenice
<b>Karakteristike plana i programa, imajući u vidu posebno</b>	
1.1. stepen na kojem plan ili program određuje okvir projekata i drugih aktivnosti ili njihovo povezivanje sa lokacijom, prirodom, veličinom i operativnim uslovima ili sa utvrđenim izvorima,	PUM ne predviđa razvoj projekata (infrastruktura, prateći objekti u saobraćaju itd.) koji će biti predmet postupka u skladu sa zakonom o SPUŽS. Glavni ciljevi će biti olakšanje saobraćaja, preduzimajući olakšavajuće mere, kako bi se omogućilo bezbedno kretanje svim učesnicima u saobraćaju.
1.2. stepen na kojem plan ili program utiče na planove i programe koji su uključeni i na one koji su u hijerarhiji	Ovaj plan je u skladu sa opštinskim razvojnim planom kojem je takođe urađen SPUŽS i ne utiče na druge postojeće planove, bilo opštinske ili nacionalne.
1.3. povezanost plana ili programa za integraciju iz oblasti životne sredine, naročito u odnosu na promovisanje održivog razvoja,	Općenito, plan je u skladu sa principima održivog razvoja, predlažući olakšavajuće mere za promociju nemotorizovanih kretanja u ovoj opštini, koje bi doprinele poboljšanju kvaliteta vazduha sa jedne strane i uopšte zdravstvenog stanja stanovnika ove opštine.
1.4. problemi životne sredine vezani za plan ili program,	U ciljevima predviđenim u Planu urbane mobilnosti opštine, nije se naišlo na moguće probleme zaštite životne sredine koji mogu nastati kao rezultat realizacije gore navedenih ciljeva.
1.5. usklađenost plana ili programa za primenu zakonodavstva zajednice o životnoj sredini (npr. planovi i programi vezani za upravljanje otpadom i zaštitom vode).	Treba napomenuti da se plan kao plan ne zahteva prema zakonodavstvima, bilo o životnoj sredini ili o lokalnoj samoupravi, ali da se može nadovezati sa mnogim zakonima koji promovišu održivi razvoj, poboljšanje kvaliteta života, slobodu kretanja i bezbednost za sve učesnike u saobraćaju, itd. Može se reći da se kao takav obavlja na dobrovoljan način od strane opština i uzimajući u obzir zahteve koji proizlaze iz Zakona o SPUŽS-u za skeniranje svakog plana i programa izrađenog od strane opština, u ovom slučaju za moguće uticaje na životnu sredinu, opravdano je da podleže ovom procesu. Između ostalog, treba pomenuti da su ovaj plan i svi ciljevi uključeni u ovom planu u potpunom skladu sa opštinskim razvojnim planom, koji je prošao kroz proces SPUŽS-a.

Karakteristike efekata i područja na koje se može uticati, imajući u vidu posebno;	
2.1. verovatnoću, trajanje, učestalost i prirodu efekata,	PM obuhvata period od 5 godina (2015-2020). Tokom ovih godina, očekuje se rast efekata koji će biti pozitivni. (pogledajte tačku 1.3)
2.2. Kumulativnu prirodu efekata,	Plan ne predviđa efekte koji će u kumulativnom smislu dovesti do posledica po životnu sredinu. Naprotiv, ponovnom orijentacijom saobraćaja, povećanjem biciklističkih staza, povećanje bezbednosti na putevima će imati pozitivan efekat u poboljšanju kvaliteta vazduha.
2.3. prekograničnu prirodu efekata, 2.4. rizik ljudskog zdravlja nad životnom sredinom (npr. zbog nesreća),	Neće postojati negativni prekogranični efekti. Plan mobilnosti je lokalnog karaktera. Očekuju se pozitivni efekti, ali koji će biti indirektni. To će rezultirati iz poboljšanja saobraćajnog prometa i rasta bezbednosti u saobraćaju, omogućavanja pristupa za osobe sa ograničenim mogućnostima, itd.
2.5. stepen i prostorno prostiranje efekata (geografsko područje i broj stanovnika koji mogu biti pogođeni)	Do kraja 2020. godine, pozitivni efekti životne sredine ovog plana će uticati uglavnom na urbani deo teritorije i stanovnike grada Kamenice.
2.6. vrednost i ranjivost područja će verovatno biti ugrožena kao rezultat:	Nije relevantno za PUM Kamenice.
2.6.1. posebnih prirodnih karakteristika i kulturnog nasleđa,	S obzirom da PUM ne predviđa nikakvu fizičku intervenciju, izgradnju objekata, infrastrukturu, seču šuma, zauzeće zemljišta, iskop itd., neće postojati nikakve štete/ degradacije prirodnih područja ili kulturne baštine.
2.6.2. prekomernih ekoloških standarda i graničnih vrednosti,	PUM ne predviđa projekte koji će rezultirati emisijama bilo u vazduhu ili u vodi, a koje bi bile predmet razmatranja u smislu prevazilaženja standarda ili graničnih vrednosti.
2.6.3. intenzivnog korišćenja zemljišta.	PUM ne predviđa zauzeće ili korišćenje zemljišta. Svi postupci prema ciljevima održaće se u postojećem stanju.
2.7. efekti na područjima ili površinama koje imaju priznati nacionalni zaštitni status, zajednice ili međunarodni.	Opština Kamenice se prostire na istoku Kosova. Na jugozapadu se graniči se sa opštinom Ranilug, na zapadu sa opštinom Novo Brdo i na severozapadu sa Prištinom. Na severu sa opštinom Medveđa i Leskovca, na istoku sa Vranjem a na jugoistoku sa Bujanovcem. Teritorija opštine Kamenice je uglavnom ruralno područje, šumsko i u svojoj blizini nema područje ili površinu koja ima priznat zaštitni nacionalni status, zajednice ili međunarodni. S druge strane, i ciljevi određeni u PUM su sa efektom pozitivnog karaktera.





**HELVETAS**  
Swiss Intercooperation

KOSOVO



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Cooperation Office Kosovo