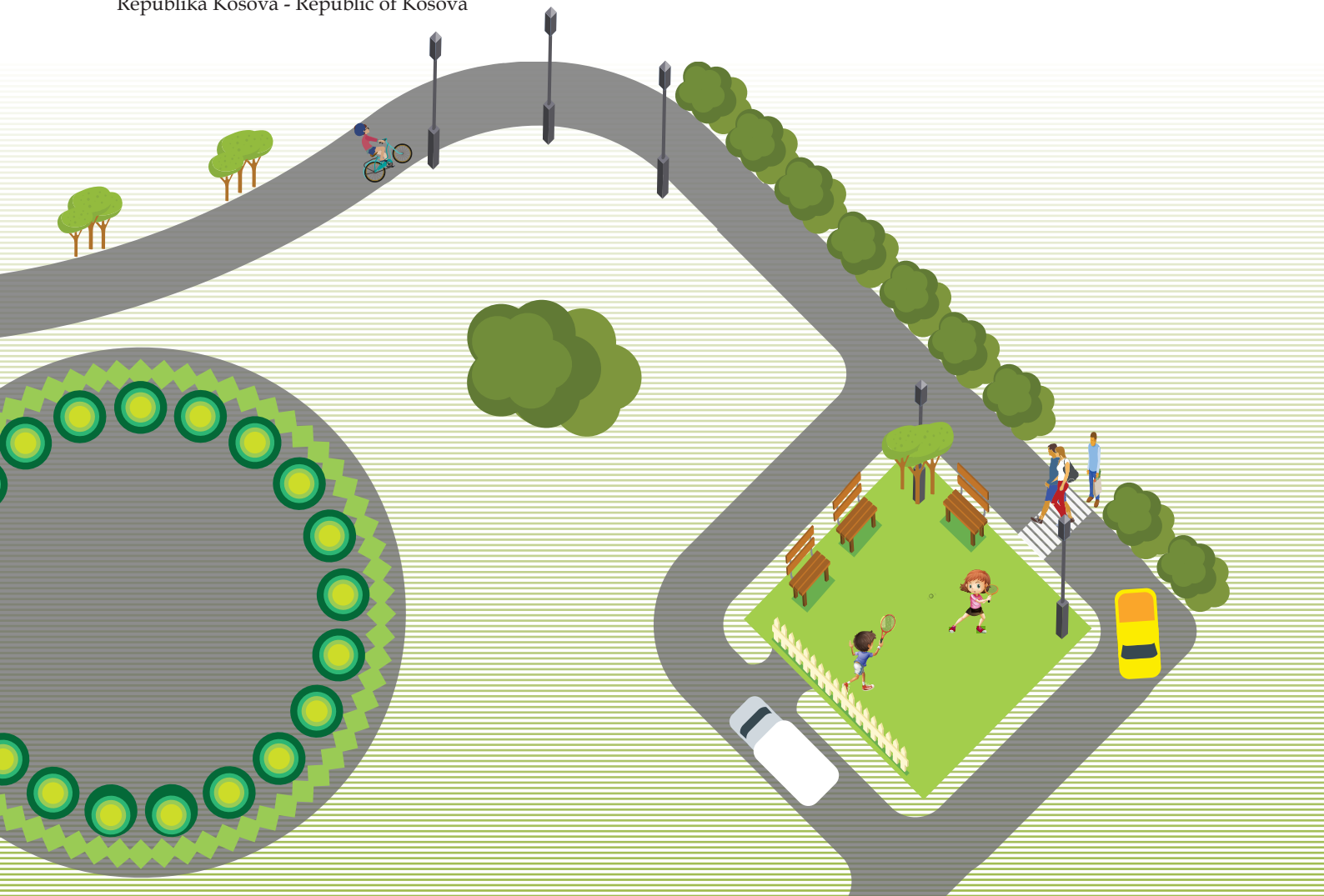




Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosova



Opština Lipljan



Plan Urbane Mobilnosti za Opštinu Lipljane 2016-2020

Plan Urbane Mobilnosti
za Opštino Lipljane
2016-2020

Lipljane, 2016

Zahvalnica

Ovaj plan je pripremila radna grupa opštine Lipljane, čiji nosilac je Odeljenje za javne službe uz podršku i blisku saradnju sa koordinacionom grupom, stručnim savetnicima i službenicima projekta DEMOS. Projekat DEMOS sprovodi organizacija Helvetas-Swiss Intercooperation i financira Švajcarska Kancelarija za Saradnju (SCO).

Radna i koordinaciona grupa za izradu plana mobilnosti u opštini Lipljane, vršili su analizu stanja na terenu i predložili su plan mobilnosti u cilju poboljšanja pristupa i slobodnog kretanja za sve učesnike u saobraćaju.

Radna grupa:

1. **Heset Sahiti**, predsedavajući
2. **Rahman Olluri**, član
3. **Behar Mjeku**, član
4. **Valëzim Mëziu**, član
5. **Hëna Berisha**, član

Koordinaciona grupa:

1. **Fitim Selimi**, predsedavajući - zamenik gradonačelnika
2. **Vlora Limani-Hajnuni**, predsedavajuća skupštine opštine
3. **Heset Sahiti**, direktor odeljenja za javne službe
4. **Imer Rrustemi**, direktor odeljenja za inspektorat
5. **Remzi Mehmeti**, direktor odeljenja za zaštitu i spašavanje
6. **Labinot Shahini**, predsedavajući odbora za javne službe
7. **Latif Ramadani**, direktor odeljenja za ekonomiju i razvoj

Ekipa za podršku iz DEMOS projekta

1. **Korab Shehu**, lokalni stručnjak za mobilnost, kompanija Ekoinvest ugovorena od strane DEMOS
2. **Gazmend Ahmeti**, lokalni stručnjak za financije, Kompanija Recura ugovorena od strane DEMOS
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

Sadržaj

1. Uvod	7
1.1. Delokrug plana	7
1.2. Profil opštine iz perspektive mobilnosti	8
1.3. Osnovni principi iz opštinskih planova i dokumenata i opšti ciljevi opštine	8
1.4. Zakonski okvir	10
2. Trenutno stanje	12
2.1. Bezbednost u saobraćaju.....	12
2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija.....	16
2.3. Pešački saobraćaj	16
2.4. Biciklistički saobraćaj.....	16
2.5. Parkinzi.....	17
2.6. Kolektivni prevoz (javno - privatni)	18
2.7. Opterećenje saobraćaja	18
2.8. Kretanje lica sa posebnim potrebama	19
3. Vizija – strateški ciljevi	20
4. Plan mobilnosti (2016-2020)	23
4.1. Bezbednost za sve učesnike u saobraćaju, postizanje vizije „NULA”	23
5. Akcioni plan – Lipljane	26
6. Strateška procena uticaja na životnu sredinu (spuž)	28
7. Finansijski plan	32
7.1. Ključne pretpostavke u finansijskom planu	32
7.2. Budžetska analiza troškova kapitalnih investicija.....	32
7.3. Potreba za novim investicijama.....	35
7.4. Struktura investicija za period 2016-2020	36
7.5. Investicije zasnovane na prioritete za period 2016-2020	37
7.6. Planiranje kretanja novca za investicije u mobilnosti	38
8. Plan praćenja	40
8.1. Praćenje i ponovno razmatranje za Plana Urbane Mobilnosti za godinu	40
8.2. Praćenje i ponovno razmatranje za Plana Urbane Mobilnosti za godinu	41
Aneks I	42
Aneks II	43

Spisak tabela

Tabela 1. Zbirna tabela investicija za period 2016-2020	33
Tabela 2. Investicioni projekti planirani za period 2016-2020	34
Tabela 3. Planirane investicije mobilnosti za period 2016-2020	35
Tabela 4. Kretanje novca planiranih investicija za period 2016-2020.....	35
Tabela 5. Planirane investicije na osnovu kategorija investicija za period 2016-2020	36
Tabela 6. Planirane investicije na osnovu prioriteta prosečne vrednosti jednog projekta	37
Tabela 7. Planirane investicije na osnovu kategorija za period 2016-2020.....	37
Tabela 8. Izvori financiranja za investicioni period 2016-2020	38
Tabela 9. Zbirna tabela planiranih projekata za planirani period 2016-2020 za promet novca	39

Spisak slike

Slika 1. Jedna od najopasnijih raskrsnica grada Lipljana	14
Slika 2. Postojeće stanje raskrsnica put-železnica.....	15
Slika 3. Tipičan primer pešačkog prelaza koji nije po standardima	15
Slika 4. Parkinzi u gradu Lipljanu	17
Slika 5. Konfiguracija, prostiranje grada Lipljana.....	22
Slika 6. Predlog regulacije raskrsnici na autoputu M25 - R120 - R208 (ITD - Lipljana Magura) ..	23
Slika 7. Zajednički pešački put – vozila „shared space”	24
Slika 8. Biciklistička mreža u gradu Lipljanu.....	24
Slika 9. Geografski položaj grada Lipljana, pristup grada svim postojećim oblicima prevoza,	25
(drumskim, vazdušnim i železničkim)	25
Grafikon 1. Kretanje saobraćajnih nesreća unutar Opštine Lipljane	13
Grafikon 2. Kretanje saobraćajnih nesreća - fatalnih.....	13
Grafikon 3. Protok automobila i pešaka oko kružnog toka u centru Lipljana.....	19
Grafikon 4. Grafički prikaz strukture investicija za planirani period 2016-2020.....	35
Grafikon 5. Grafički prikaz strukture investicija na osnovu investicionih kategorija.....	36
Grafikon 6. Grafički prikaz investicija za period 2016-2020 zasnovan na prioritetima	38

1. UVOD

1.1. Delokrug plana

Održiva urbana mobilnost je jako bitna za socijalni i ekonomski razvoj urbanih zona, stvaranjem mogućnosti za slobodno i bezbedno kretanje za sve učesnike u saobraćaju.

Iz mnogih studija u različitim mestima u svetu procenjeno je da, mobilnost je jedna od ključnih pokazatelja integrisanja i funkcionisanja jednog grada. Održiva urbana mobilnost je dugotrajna vizija svake opštine/grada. Ostvarivanje ove vizije bilo bi prosto nezamislivo bez jasno formulisanih ciljeva i proverenih mera za ostvarivanje ovih koraka za mobilnost i integritet jednog grada.

Zato, održiva urbana mobilnost predstavlja usmereni pristup prema upravljanju zahteva za slobodno kretanje, koja razvija i primenjuje strategije koje ciljaju da garantuju mobilnost za sve učesnike u saobraćaju i prevoz robe na efikasan način, uzimajući u obzir socijalna pitanja, životne sredine kao i uštede energije. Umesto da predloži osnaživanje ponude, koja naravno zahteva značajne investicije i dosta dugog vremena za ostvarivanje, upravljanje mobilnosti koncentriše se na studije ponašanja korisnika i na zahteve za prevoz u jednom celokupnom pogledu, kako bi identifikovao i dimenzionisao moguće aktivnosti primenjive u svakom poduhvatu uz poboljšanje mobilnosti građana.

Planovi mobilnosti zasnivaju se na trenutne opštinske planove razvoja, ali su više detaljniji i specifičniji u oblasti saobraćaja kao i prevoza uopšteno.

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

- obezbeđivanje lakšeg pristupa za dnevno kretanje i ostale usluge;
- poboljšanje stepena bezbednosti;
- smanjene zagađenja životne sredine;
- povećanje efikasnosti i ekonomičnosti tokom prevoza ljudi i robe;
- povećanje atraktivnosti i kvaliteta urbane životne sredine.

Izradom plana mobilnosti, opština Lipljana teži da bude funkcionalna i integrisana opština, uz prilagođavanje svih učesnika u saobraćaju i stvaranju uslova za motorizovano i ne-motorizovano kretanje.

1.2. Profil opštine iz perspektive mobilnosti

Lipljane kao naselje je poznato iz ilirskog vremena i kasnije i iz rimskog vremena, ali ne kao neko važno naselje. Grad od važnosti i važno raskršće puteva je bila Ulpiana koja se nalazi na severoistoku u daljini od 10 km od Lipljana. Lipljane, u rimskom vremenu bilo je uglavnom malo naselje na putu ka Lissumu. Identifikovanje Lipljana sa imenom Ulpiana kasnije je utvrđeno i sa otkrićem ruševina drevnog naselja bizantinskog perioda u današnjem Lipljanu.

Stanovništvo

U odnosu sa drugim opštinskim centrima, Lipljane se nalazi na sedmom mestu prema broju stanovništva, na osnovu podataka od 1981. U odnosu na naselja unutar njene teritorije, Lipljane je najveće stanovništvo pa onda dolazi Janjevo, Donje Gadimlje, Slovinje, i Magura, inače po površini, redosled je: Slovinje, Gornje Gadimlje, Blinaja, Suhadol, Zlakučan, Banula, Aklap, Smaluša, Šala i takom redom. U opštini Lipljane žive oko 57,605 stanovnika. U gradu Lipljane žive oko 10,000 stanovnika, dok drugi deo živi u ruralnim zonama (selima). Administrativna teritorija opštine je pozicionirana na jugu Prištine i pokriva površinu od 338.47 km², dok gustina naseljenosti je 169.59 s/km².

Geografski položaj

Opština Lipljane ima pogodan geografski položaj, jer se nalazi u centralnom delu Republike Kosovo i u raskršću najznačajnijih puteva regije. Opština Lipljane graniči se sa opštinama: Uroševac, Kosovo Polje, Gračanica, Priština, Glogovac, Suva Reka, Mališevo, Štimlje, Gnjilane i Novo Brdo.

Opština Lipljanje ima povoljne mogućnosti korišćenja putnog – železničkog saobraćaja čak i onog vazdušnog, pošto se aerodrom nalazi na teritoriji opštine i od centra je udaljen samo 15 km. Ovaj položaj teritorije opštine, kao i samog grada Lipljane, predstavlja dosta pogodnu okolnost za dalji razvoj opštine. Kroz teritoriju opštine Lipljane prolazi železnica, koja povezuje ovu teritoriju u svim smerovima sa regionom uopšteno.

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

Opština Lipljane je usvojila Opštinski razvojni plan (ORP), Urbanistički razvojni plan (URP), i Urbanistički regulatorni plan (URP) za neke zone.

U okviru istih, u Razvojnem urbanom planu tretirana je strategija za sistem saobraćaja i prevoza. U nastavku su predstavljene neke od opštinskih strategija koje su predviđene unutar ovih planova koji tretiraju probleme saobraćaja i prevoza uopšte:

Sređivanje i dopunjavanje postojećih puteva sa potrebnom infrastrukturom i trasiranje novih puteva:

- Sređivanje i dopunjavanje postojećih puteva sa potrebnom infrastrukturom i trasiranje novih puteva;
- Dopunjavanje dodatnim prostorima i infrastrukturom (trotoari, rasveta, signalizacija, itd);
- Kategorizacija puteva, protok saobraćaja i projektovanje raskršća uzimajući u obzir nivo kretanja saobraćaja, nove prostorne razvoje i planove MPPT koji se odnose na poboljšanje glavnih putnih veza.

Izgradnja efikasnog sistema za javni prevoz:

- Organizovanje javnog prevoza u zoni, stanice – tačke stajališta duž glavnih puteva i podsticaj težnji za zajedničke usluge (javno-privatne) za prevoz;
- Opština treba da odluči koje će biti tačke stajališta za javni prevoz, da obezbedi za njih potrebnu infrastrukturu (stajališta, sedišta, oznake, put, itd);
- URP zahteva da javni prevoz u urbanim zonama bude osnažen i zbog tog razloga autobuske stanice treba da se postave na strateškim i lako pristupačnim tačkama.

Izrada efikasne politike parkiranja:

- Identifikacija i korišćenje za parkiranje slobodnih prostora iza zgrada kolektivnog stanovanja i javnih zgrada;
- Planiranje prostora za vremensko ograničeno parkiranje duž puteva u centralnom delu;
- Promovisanje garažiranja kao oblik parkiranja gde se štedi zemljište

Promovisanje integrisane mreže kretanja pešaka:

- Stvaranje pešačkih staza duž glavnih i zbirnih puteva za lakši i bezbedniji protok pešaka;
- Proširenje prostora za pešake u tačkama gde je veće kretanje;
- Stvaranje pešačkih staza u zonama i hodnicima zelenih površina u cilju rekreacije i omogućavanja kretanja kroz prirodnu sredinu.

Promovisanje biciklizma kao dopunski oblik kretanja:

- Podizanje svesti stanovnika za bicikl kao efikasno sredstvo kretanja i njen značaj za zdravlje čoveka;
- Stvaranje mreže kretanja bicikala duž glavnih puteva, i duž zbirnih puteva integrisanih na mreži zelenih površina;
- Lipljane ima sve prirodne prednosti za promovisanje i favorizovanje biciklizma kao dopunski oblik kretanja. Integrisanje mreže kretanja pešaka i bicikala u atraktivnoj prirodnoj sredini pruža mogućnost i za rekreaciju građana pogotovo staze koje će se izgraditi duž reke Sitnica.

Planiranje bezbednosti u saobraćaju:

- Planiranje signalizacije puteva – horizontalna i vertikalna signalizacija;
- Smirivanje saobraćaja u urbanoj zoni, pogotovo u blizini škola, putem ograničenja brzine i postavljanje horizontalnih prepreka;
- Rasterećenje urbane zone od teškog saobraćaja putem tranzitnih puteva;
- Postavljanje rampi za osobe sa ograničenim sposobnostima u javnim zgradama.

1.4. Zakonski okvir

Plan urbane mobilnosti za opštinu Lipljane, je dokument koji treba da promoviše zajedničke interese stanovnika Lipljana, za slobodno i bezbedno kretanje za sve učesnike u saobraćaju, za poboljšanje kvaliteta života, stvaranje čiste i zdrave životne i društvene sredine.

Plan urbane mobilnosti za opštinu Lipljane zasniva se na važećim zakonskom okviru na Kosovu, kao i međunarodnim principima i konvencijama koje se tiču održive urbane mobilnosti, kao što su:

- Zakon Br. 02/L-70 o bezbednosti na drumskom saobraćaju;
- Zakon Br. 2004/1 i Zakon Br. 04/L-179, 16 maj 2013 o drumskom saobraćaju;
- Zakon Br. 2003/11 o putevima;
- Zakon Br. 03/L-040 o lokalnoj samoupravi;
- Zakon Br. 04/L-076 o Policiji, Skupština Kosovo (2012);
- Zakon Br. 2012/04-L-174 o prostornom planiranju;
- Zakon Br. 03/l-160 o zaštiti vazduha od zagađenja;
- Zakon Br. 03/l-025 o zaštiti životne sredine.

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

Osim Zakona za bezbednost u saobraćaju, pitanjima bezbednosti se bavi i Zakon o Policiji usvojen u 2012. godini. Sa druge strane i Zakon o lokalnoj samoupravi, Uredba o komunalnim uslugama, kao i ostali podzakonski akti Kosovskih opština tretiraju oblast saobraćajne bezbednosti uz dopunjavanje zakonske osnove za ovu oblast.

Zakon za prostorno planiranje, ima za cilj regulisanje svih pitanja koje se tiču prostornog i urbanog planiranja. Unutar ovog zakona, prostorno planiranje treba da poštuje principe zaštite prirodnih resursa Kosova i da podrži održivi razvoj, takođe treba da podrži sveobuhvatne procese i procese učešća i treba da obuhvati sve aktere i zajednice.

Prema Zakonu o prostornom planiranju, predviđa se da se stručna ekspertiza integriše u sistemu planiranja uz osnivanje komisije eksperata za planiranje (na lokalnom nivou). Na Kosovo postoje dva nivoa planiranja (nacionalni i lokalni) i vrste planova su: Kosovski prostorni plan, prostorni planovi za posebne zone, opštinski razvojni planovi (ORP), planovi za urbani razvoj, urbani regulacioni planovi.

Zakon o zaštiti životne sredine određuje, racionalno korišćenje prirodnih resursa i ograničavanje zagađenja životne sredine, sprečavanje oštećenja, rehabilitaciju i poboljšanje oštećene životne sredine. Poboljšanje uslova životne sredine, koji se nadovezuju sa kvalitetom života i zaštitom ljudskog zdravlja.

Zakon o lokalnoj samoupravi opisuje zakonsku osnovu za jedan održivi sistem lokalne samouprave u Republici Kosovo i takođe određuje funkcije, kapacitete, prava i obaveze istih i relevantnih organa.

Unutar Zakona za lokalnu samoupravu, utvrđena su prava na lokalnom nivou, kao što su prava za:

- lokalni ekonomski razvoj;
- urbano i ruralno planiranje;
- korišćenje zemljišta i razvoj;
- sprovođenje uredbi za izgradnju i standarde kontrole izgradnje; zaštitu lokalne životne sredine; to su sopstvene nadležnosti, potpune i izvršne, što se tiče lokalnog interesa, uz poštovanje utvrđenih standarda u primenjivom zakonodavstvu, ove nadležnosti su utvrđene članom 17. Zakona o lokalnoj samoupravi.

2. TRENUTNO STANJE

Opština Lipljane ima pogodnu geografsku poziciju zato što se nalazi u centralnom delu Republike Kosovo i na raskrsnici najznačajnijih puteva u regionu. Ovo je čini još značajnijim kada se zna da se u opštini Lipljane gradi autoput Priština – Skoplje. Znači, kao geografska pozicija na teritoriji Kosova ima posebni značaj pošto se upravo tu prepliću svi oblici mogućeg saobraćaja na Kosovu, kako putnog, železničkog tako i vazdušnog.

Opština ima jednu veliku teritorijalnu celovitost sa ravnicom i sa mnogo sela unaokolo. Ima jako široku putnu infrastrukturu koja pripada opštini, ovo je i razlog zašto neki od puteva zaostaju i ne održavaju se dovoljno, ne pružajući tako neophodni kvalitet usluga. Što se tiče putne infrastrukture kao i na čitavom Kosovu investirano je i u ovoj opštini, i sa velikim prioritetom se nastavlja sa investiranjem imajući za cilj samopoboljšanja i olakšavanje života građana. Iako je investirano treba da se složimo sa činjenicom da planiranje i ostvarivanje nisu na zadovoljavajućem nivou, na koji su uticali mnogi faktori. Smatramo da tokom analiza i planiranja nije bilo multimodalnog pristupa, da bi se uzelo u obzir rešenje problema svih učesnika u saobraćaju. Obavezno treba da prihvatimo i činjenicu da je jedan koncept mišljenja kao ova iz mobilnosti nije postojala, zbog činjenice da je nova i za moderan svet. Primenujući ovaj oblik mišljenja (mobilnosti), snažno verujemo da preko ovog plana na početku, i ostalih planova utičemo direktno na poboljšanje kvaliteta života građana.

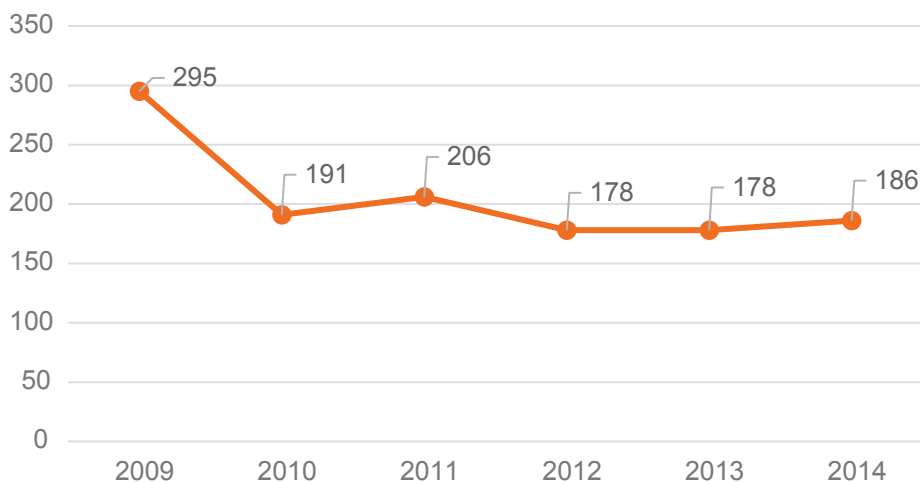
2.1. Bezbednost u saobraćaju

Bezbednost u saobraćaju nastavlja da bude jedno od naj nerešivih izazova ne samo za Opštinu Lipljane nego i za čitavo Kosovo. Veliki broj nesreća u saobraćaju koje izazivaju različiti faktori, ostavljaju kao posledicu jedan relativno veliki broj žrtava i ostalih šteta. Mi kao opština sa malim centrom i velikim brojem sela, koja se nalaze na središtu magistralnih puteva Priština – Skoplje i Priština – Štimlje – Prizren, čine ovu opštinu sa niskom bezbednošću u saobraćaju, posebno na raskrsnicama sa ovim magistralnim putevima. Upravo se spominju ove raskrsnice kao crne tačke u punom smislu reči pošto godinama na njima imamo nesreće sa fatalnim posledicama. Po policijskim izveštajima, broj nesreća je dosta velik, i dosta dalje od „vizije 0“ idealne situacije koju bi poželeo svaki građanin.

Iz evidencije Kosovske Policije, stanica u Lipljanu, date su statistike sa analizom podataka o nesrećama i saobraćajnim nesrećama u opštini Lipljane, vrstu i razlog saobraćajne nesreće, kao i podatke o najprometnijim ulicama u Lipljanu¹. Kretanje saobraćajnih nesreća u zadnjih pet godina unutar opštine Lipljane i gradu Lipljanu su predstavljene u grafikonu 1 i 2.

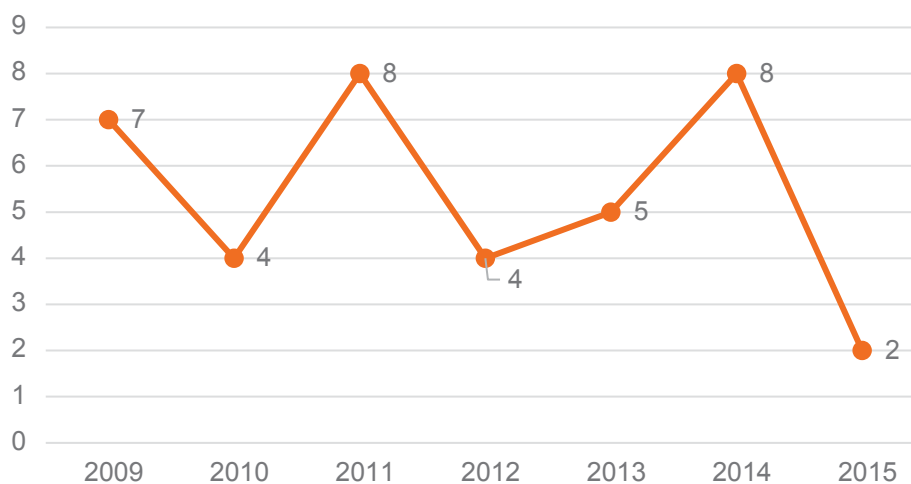
¹ Ovi podaci uzeti su od Policijske Stanice u Lipljanu

Ukupan broj saobraćajnih nezgoda



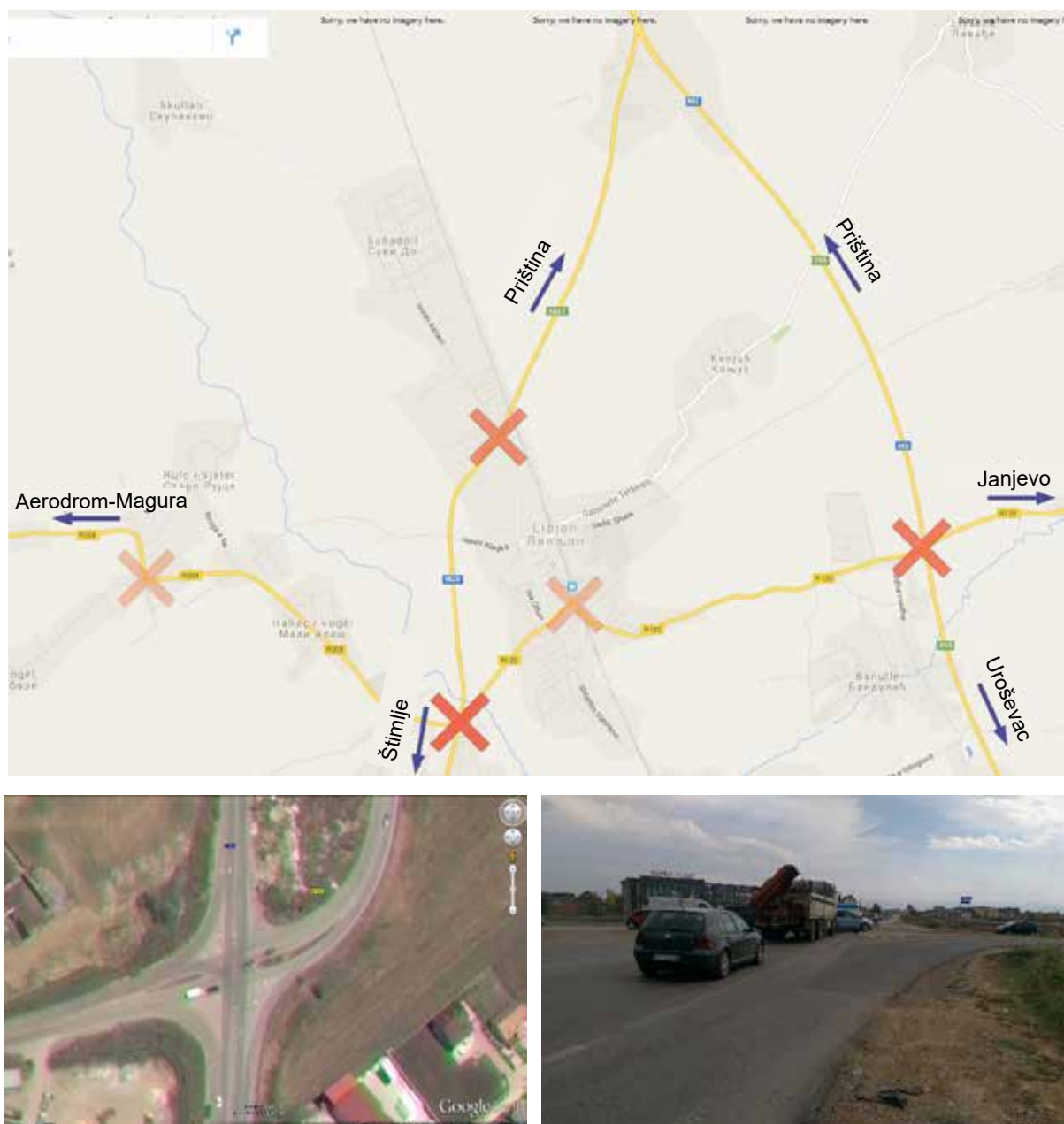
Grafikon 1. Kretanje saobraćajnih nesreća unutar Opštine Lipljane

Fatalnih nesreća tokom godina



Grafikon 2. Kretanje saobraćajnih nesreća - fatalnih

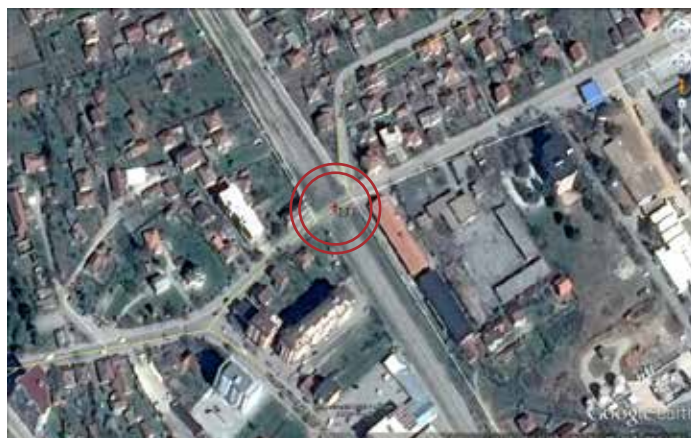
Pozivajući se na gore navedene podatke vidi se da u opštini Lipljane imamo zabrinjavajuće stanje što se tiče bezbednosti. Imamo veliki broj saobraćajnih nesreća sa fatalitetom i one su se uglavnom događale na raskrscima sa magistralnim putevima, u kojima su se dogodile nesreće vrste automobil-automobil. U nastavku su prikazane najkritičnije tačke koje imaju niski nivo bezbednosti, ili bolje rečeno jednu putnu infrastrukturu koja visoko doprinosi u izazivanju nesreća..



Slika 1. Jedna od najopasnijih raskrsnica grada Lipljana

U gornjoj karti prikazane su najkritičnije tačke nesreća u gradu Lipljana. Raskrsnica na magistralnom putu Priština – Štimlje i Lipljan – Magure, je raskrsnica na nivou, raskrsnica magistralnog puta sa regionalnim putem, koja se karakterizuje velikim prometom u smeru Priština – Štimlje. Na osnovu policijskih izveštaja u 90% slučajeva, uzročnik nesreća na ovoj raskrsnici je prekoračenje brzine. Isto tako je opasna i raskrsnica na magistrali Priština – Uroševac.

Osim gore navedenih bezbednosnih problema uglavnom putnih, naša opština ima problem i sa bezbednošću kretanja na raskrsnicama put-železnica. Železnička linija Priština – Skoplje prodire kroz opštinu Lipljane gde ima oko 13 putnih raskrsnica put – železnica, 3 od njih prolazi usred grada deleći ga na dva dela. Svi ovi prelazi ne ispunjuju bezbednosne kriterijume prolaza, nemajući dovoljnu i neophodnu signalizaciju za sigurni prelaz. U nastavku biće prikazani navedeni prelazi koji ne ispunjuju nijedan bezbednosni kriterijum, i istovremeno su i tačke na kojima su se nesreće događale tokom godina.



Slika 2. Postojeće stanje raskrsnica put-železnica

Osim ovih gore navedenih bezbednosnih problema, posebnu problematiku u saobraćaju predstavljaju lokacije pored škola, u kojima prelazi nisu po pešačkim standardima, kao i trotoari i javna rasveta.



Slika 3. Tipičan primer pešačkog prelaza koji nije po standardima

Na lokacijama blizu škola nema dovoljnog parkinga za roditelje i školske nastavnike što predstavlja problem u sebi i što automatski utiče na bezbednost učenika zato što se putne trake koriste kao mesta za zaustavljanje učenika i roditelja.

Postoje i još nekoliko raskrsnica u centru grada koji ne ispunjavaju kriterijume za pružanje bezbednosti kretanja po njima, neke su privremene dok neke druge treba regulisati drugim oblicima uređenja npr. semaforima. Tipičan primer je kružni tok u centru koji je projektovan i izgrađen u mnogo malom poluprečniku centralnog kružnog toka i sa pristupima, što onemogućava sigurno okretanje teških vozila i autobusa.

Sam veliki broj nesreća uopšte, kao i onih sa fatalitetom, jasni su pokazatelj da Opština Lipljane ima nizak nivo saobraćajne bezbednosti, što istovremeno predstavlja i glavnu brigu.

2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija

Svi navedeni bezbednosni problemi u prethodnom poglavlju su direktno povezani sa nivoom signalizacije, bilo horizontalnim, vertikalnim ili svetlećim. Opština je ugovorila kompaniju koja vrši održavanje signalizacije, ali su ograničeni fondovi ti koji onemogućuju neophodno održavanje. Trenutno u urbanoj zoni opštine proširuju se i izgrađuju novi putevi na kojima se postavlja neophodna vertikalna i horizontalna signalizacija, takođe i situacija sa održavanjem je bolja. U ruralnim zonama situacija sa signalizacijom nije dobra, u njima ima i zona koje uopšte nemaju signalizaciju. Stanje sa vertikalnom signalizacijom u urbanoj zoni je bolja od horizontalne, dok u ruralnoj zoni imamo suprotno stanje ali u oba slučaja nije na potrebnom nivou. Sva signalizacija je postavljena na osnovu zahteva i potreba građana i u saradnji sa policijom. Opština nema mapu na kojoj su obeleženi ili projektovani svi znakovi na njihovim pozicijama u gradu. Ovo istovremeno predstavlja problem za sebe. Imamo i nedostatak signalizacije parkinga i stajališta za autobuse.

2.3. Pešački saobraćaj

Pešačke staze su jedan neophodan element u mreži urbanih puteva. Na glavnim gradskim putevima nedostaju pešačke staze. Tehničko stanje ovih staza nije dobro ni u pogledu širine, stanja ili tehničkih standarda. Vredi napomenuti da ni stanje pešačkih prelaza nije na željenom nivou i ne omogućava bezbedno kretanje. Na perifernim gradskim putevima nedostaju staze za pešake na nekoliko puteva, i ovom prilikom kretanje građana a posebno dece i starijih je u opasnosti od mogućih nesreća sa automobilima. U nekim unutrašnjim i perifernim delovima grada, nedostaju pešačke staze. U nekoliko sela je započeta izgradnja trotoara ali stanje nije na željenom nivou, to zbog činjenice da imamo puno učenika koji idu peške u školu iz jednog sela u drugo i nemaju trotoare. Oni su stalno u opasnosti pošto koriste saobraćajnu traku ili bankinu za kretanje pešice.

2.4. Biciklistički saobraćaj

U gradu Lipljane trenutno nedostaju biciklističke staze i za mali broj građana koji se kreću biciklima, njihovo kretanje je nesigurno pošto nemaju posebni prostor za neometano kretanje. Dosadašnja analiza mobilnosti biciklista u gradu Lipljane pokazuje da je kretanje biciklista nepovoljno i nesigurno. U urađenoj prostornoj analizi grada Lipljana, postoje preduslovi za jedno pravilno planiranje radi stvaranja dovoljnog prostora za biciklističke staze tako da se građani Opštine Lipljane osećaju komotno i sigurno tokom njihovog kretanja.

2.5. Parkinzi

Grad Lipljane ima znatan prostor za otvorene javne parkinge, koji u velikoj meri ispunjavaju potrebe građana. U sklopu gradskog centra, tamo gde je potreba za parkingom veća, postoje 7 javnih parkinga sa prostorom od **20,124m²**, kao i paralelni parking sa ulicama „Skënderbeu” i „Shën Flori” sa dužinom od **750 m**. Svi ovi prostori javnih parkinga nude građanima oko **400** mesta za parking. Takođe u prvoj gradskoj zoni postoje i privatni parkinzi sa prostorom od **3,100 m²** koji građanima obezbeđuju oko **60** mesta za parking.



Slika 4. Parkinzi u gradu Lipljanu

Jedan deo ovih prostora za parking su izgrađeni u kombinaciji sa zelenom površinom i parkovima, što predstavlja atraktivne prostore za građane opštine Lipljane. Imajući u obzir sveukupnu situaciju, stanje sa parkinzima u gradu Lipljane je zadovoljavajuće, ali ima potrebe za pravilnim planiranjem novih prostora za parking u urbanoj zoni grada da bi se oslobodili putevi i pešačke staze od nepravilnog parkiranja vozila. U drugoj zoni i šire treba planirati šire puteve sa sporednim parkinzima, pošto nedostaju ostali javni prostori za planiranje koncentrisanog parkiranja na jednom prostoru.

Postoje nekoliko parkinga koji su izgrađeni od privatnih kompanija, za njihove potrebe, ali se ovi parkinzi mogu koristiti i za sve ostale građane. Treba naglasiti da su i privatni biznisi kao što je hotelijerstvo, mislili na vreme da imaju dovoljne prostore za parking, a to je činjenica koja pomaže gradu da reši problem sa parkingom.

2.6. Kolektivni prevoz (javno - privatni)

Urbani saobraćaj u opštini Lipljane, odnosno u gradu za sada ne postoji. Dok, u perspektivi proširenjem i rastom grada, urbanizacijom naselja i izgradnjom urbanih i međurbanih puteva treba čekati njihov razvoj, ali predviđeni privredno-socijalni razvoj kao i razvoj sredine tražiće veći i kvalitetniji saobraćaj putnika unutar grada, naselja i prema ostalim opštinskim centrima. Broj uključenih je značajan ali će se ubuduće višestruko uvećati.

Opština Lipljane nema kompaniju za javni prevoz. Javni prevoz se organizuje od privatnih kompanija specijalizovanih za pružanje usluga ove vrste prevoza. Usluge javnog prevoza imaju sva velika i poljska naselja, dok daleka brdovito-planinska naselja rasprostranjene vrste, sa manjim brojem stanovnika nema usluge javnog transporta. Ova naselja su: Klečka, Divljak, Vrelo, Plitković, Trbovac, Brus, Kosnica, Vogočica i Šišare. Dok, su veća naselja koja imaju ograničene i problematične usluge prevoza: Janjevo, Aklap, Rubovac i Krojmiri. U ovim naseljima treba povećati ili dodati broj prevoznih linija, dok u duboko brdovitim planinskim naseljima treba investirati na putnoj infrastrukturi asfaltiranjem puteva ili njihovim uređenjem šljunkom, kao i dodatnim policijskim patrolama.

2.7. Opterećenje saobraćaja

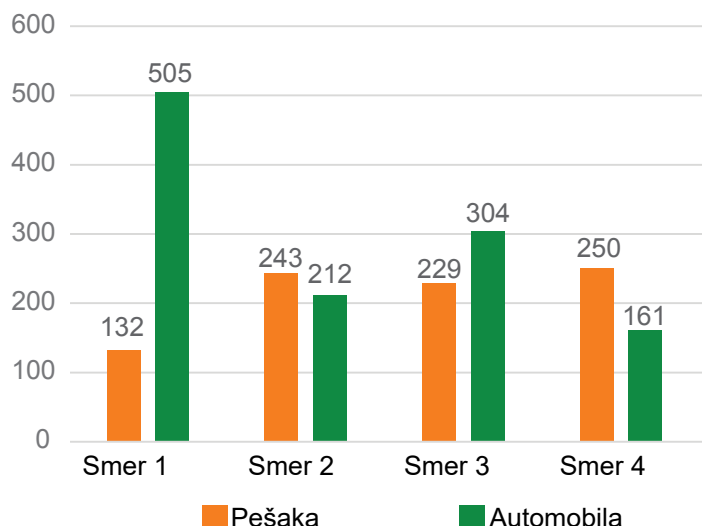
Urbana zona opština Lipljane ima relativno gust saobraćaj, ali se izgradnjom tranzitnih puteva i proširenjem onih postojećih učinilo da gustoća saobraćaja padne na zadovoljavajući nivo. Glavni putevi su skoro svi prošireni i postali su putevi sa dve trake u jednom smeru za kretanje automobila, ali još postoje uska grla koja blokiraju stalni tok kretanja.

Brojanje saobraćajne gužve je izvršeno na nekoliko karakterističnih tačaka i pravovremeno u urbanoj zoni, sa ciljem dobijanja pregleda protoka vozila i pešaka u centru.

U donjoj slici je prikazan protok automobila i pešaka oko kružnog toka u centru Lipljana, koji istovremeno prikazuje i najposećeniju tačku u gradu.



Broj automobila i pešaka



Grafikon 3. Protok automobila i pešaka oko kružnog toka u centru Lipljana

Iz grafikona se vidi da je Smer 1, odnosno glavna gradska arterija najopterećenija, ali ovo ne predstavlja neki problem jer je to izdržljiv protok za put sa dve trake, ali je problem način regulisanja ove raskrsnice. U pitanju je kružni tok sa jako malim poluprečnikom i sa jednom trakom za kretanje, tri ostale grane su sa jednom trakom dok je glavna sa dve trake što je problem koji se pojavljuje na ulaz u raskrsnicu.

2.8. Kretanje lica sa posebnim potrebama

Opština Lipljane odnosno urbana zona nema adekvatnu infrastrukturu koja bi omogućila ljudima sa posebnim potrebama jedan lakši pristup i slobodnije kretanje. Neki novi putevi koji se grade ispunjavaju standarde, posebno oni na pešačkim prelazima. Ali ukoliko uzmemo u obzir samostalno kretanje lica sa posebnim potrebama ovo nije moguće i nema infrastrukturu koja bi im omogućila kretanje „door to door“. Takođe, ne postoji posebna infrastruktura za slepa lica, znači ne postoje horizontalni vodiči za njih.

3. VIZIJA – STRATEŠKI CILJEVI

U svim dosadašnjim izrađenim dokumentima, kao što su opštinsko razvojno planiranje, urbanistički razvojni plan, imaju zajedničku viziju o gradu kao poslovnom centru, i to zbog činjenice jer ima odgovarajuću infrastrukturu, i zbog činjenice da se baš ovde prepliću svi oblici prevoza koji predstavljaju osnovu ekonomskog razvoja jedne zemlje. Grad sa takvom vizijom mora da ima veoma dobro projektovani multimodalni sistem prevoza. Grad Lipljane pruža sve mogućnosti za realizaciju takve vizije, međutim, postoje neka pitanja koja zavise i od centralnog nivoa. U svim prethodnim planovima veoma jasno se primećuje kretanje, ili glavni cilj koje je proširenje putne infrastrukture, odnosno povećanje kapaciteta puteva za motorna sredstva, ovi ciljevi su skoro postignuti u celini što se tiče onih koji su bili u nadležnosti opštine. Sada je trenutak da se misli i razvija zajednička vizija za sve učesnike ili korisnike ovog sistema.

Vizija grada u pogledu mobilnosti će biti izgrađena u sledeće četiri tačke:

1. Kapacitet;
2. Pristupačnost (dostupnost);
3. Atraktivnost;
4. Održivost.

Glavni ciljevi u okviru gore pomenutih elemenata vizije su:

1. Kapacitet:
 - Kapacitet putne mreže;
 - Kapacitet javnog prevoza;
 - Biciklistička mreža;
 - Poslovanja.
2. Pristupačnost (dostupnost):
 - Vreme putovanja;
 - Brzina kretanja;
 - Parkirališta;
 - Zadovoljstvo korisnika putne mreže.
3. Atraktivnosti:
 - Pešačenje;
 - Javni prostor.
4. Održivost:
 - Putna bezbednost;
 - Održivost putne mreže;
 - Upotreba alternativnih sredstava kretanja.

Tokom analize postojeće situacije primetili smo da u gradu postoje problemi skoro u svim oblicima kretanja. Izvršene su investicije uglavnom u proširenju ili poboljšanju putne infrastrukture sa ciljem povećanja kapacitet, međutim, nisu izvršene investicije i u drugoj pratećoj infrastrukturi koja bi omogućilo pristup svim učesnicima.

Od gore navedenih tačaka vizije uglavnom ćemo se fokusirati na onim tačkama kojima je potrebno hitno rešavanje i koje imaju potrebu sa trenutnom intervencijom, od postojećeg stanja imamo veoma zabrinjavajuće podatke u vezi sa bezbednošću u saobraćaju. Ovo će definitivno biti i glavni cilj koji se može realizovati u veoma kratkom periodu.

Što se tiče kapaciteta putne mreže stanje je dobro za srednjoročni period, tako da nije potrebno izvršiti investicije u ovu oblast. Stanje trotoara je dobro i postoji mreža u gradu koja ispunjava zahteve za kretanje pešaka, međutim, postoje problemi u njihovom pristupanju. Najveći korisnici ove mreže prevoza su poslovanja i sve investicije u povećanju kapaciteta vrše se upravo za stvaranje odgovarajuće infrastrukture za razvoj održivog poslovanja. U tom smislu izvršena su ulaganja i stvoreno je okruženje bavljenja biznisom u gradu.

Dok, što se tiče pristupačnosti (dostupnosti) u gradu to je lako i vreme putovanja automobilom je kratko, tako da možemo smatrati da je to jedan grad koji je lako pristupačan automobilom, i istovremeno pruža dovoljan broj besplatnih javnih parkirališta. Poslednjim investicijama u mrežama sigurno je povećano i zadovoljstvo i nivo usluživanja korisnika putne mreže, pošto je vreme čekanja na putu veoma malo, skoro zanemarljivo.

Ostali korisnici koji se kreću nemotorizovanim sredstvima, odnosno, pešaci i biciklisti nemaju infrastrukturu koja zadovoljava njihove zahteve. U mreži trotoara se neprestano ulaže radi poboljšanja ovog stanja i za povećanje nivoa usluga u gradu, možemo reći da to predstavlja zadovoljavajući nivo uzimajući u obzir renoviranja koja se obavljaju za poboljšanje njihovom pristupu i osobama sa posebnim potrebama.

U ovom trenutku u gradu nema dovoljno javnih rekreativnih prostora, trenutno se planira da se izvrše investicije na glavnom trgu sa ciljem ponovnog funkcionisanja i povećanja aktivnosti centra. Sve usluge u gradovima, odnosno kretanja radi dnevnih obaveza mogu se obaviti hodanjem, sa sledeće slike se može jasno videti da najveća udaljenost u pravcu sever – jug je 1.5 Km, koja se može preći za 20 min, dok udaljenost pravca istok – zapad je 900 m.



Slika 5. Konfiguracija, prostiranje grada Lipljana

Četvrta tačka vizije je održivost, to predstavlja tačku u kojoj grad Lipljane nema problema. Bezbednost kretanja u gradu predstavlja glavni problem, podaci jasno ukazuju na to da je broj saobraćajnih nesreća veoma veliki, kako onih sa materijalnim štetama, tako i onih koji su fatalni, to je dakle jedan od glavnih ciljeva grada. Dakle, smanjenje broja nesreća i postizanje vizije „NULA”.

Održivost putne mreže nije jedan od problema kojim se suočava država Kosova u celini. Vrše se investicije, međutim nedostaje odgovarajuće održavanje, koja ovu mrežu čini neodrživom, naš fokus će biti usmeren i na održavanju postojeće mreže u cilju povećanja roka usluživanja.

Lipljane koji je grad sa malim brojem stanovnika svakako treba da se fokusira na korišćenju alternativnih sredstava kretanja za rekreativne i dnevne potrebe. Trenutno, stepen motorizacije u gradu je visoka i glavno sredstvo kretanja za ovaj mali grad ostaje lični automobil. Iz tog razloga potrebno je stvoriti odgovarajuću infrastrukturu koja bi omogućila kretanje nemotorizovanim sredstvima, dakle, treba izvršiti promociju biciklizma i pešačenja, koja bi stvorila situaciju dvostrukog dobitka, i direktno bi uticala na život građana, kako u zdravstvenom tako i u materijalnom pogledu.

Iz onog što je rečeno može se reći da su glavni ciljevi sledeći:

1. Bezbednost za sve učesnike u saobraćaju, postizanje vizije „NULA“;
2. Infrastruktura za kretanje nemotorizovanim sredstvima;
3. Regulisanje kretanja;
4. Održavanje infrastrukture.

4. PLAN MOBILNOSTI (2016-2020)

4.1. Bezbednost za sve učesnike u saobraćaju, postizanje vizije „NULA“

Kada govorimo o bezbednosti u gradu Lipljanu, naš fokus se odmah usmerava u saobraćajnim nesrećama sa fatalitetom, upravo na raskrsnici sa magistralnim putevima, onim o kojima se govorilo u gornjem poglavlju. Još jedan problem, takođe predstavlja bezbednost u blizini škola, kao i sigurnost prelaska raskrsnice, bilo motornim ili nemotorizovanim sredstvima.

Regulisanje ovih problema je moguć i nije skup, u sledećem poglavlju će biti prikazane sve faze investicija koje će se izvršiti na ovim tačkama u cilju povećanja bezbednosti.

4.1.1. Raskrsnice na magistralnim putevima

Prema svim policijskim izveštajima o saobraćajnim nesrećama na raskrsnici magistralnog puta M25 – R120 – R208 (kod ETC – Lipljan, Magure), je jedna od raskrsnica sa najmanje sigurnosti, gde broj saobraćajnih nesreća i onih sa fatalitetom je veoma visok na godišnjem nivou. Za ovu raskrsnicu je predloženo nekoliko oblika njenog regulisanja, međutim, ono što je odobreno i dogovoreno između opštine Lipljane i Ministarstva za infrastrukturu je regulisanje kružnog toka kao u sledećoj slici.



Slika 6. Predlog regulacije raskrsnici na autoputu M25 - R120 - R208 (ITD - Lipljana Magura)

Takođe, ništa manje rizična nije ni raskrsnica na magistralnom putu M2 – R120 (raskrsnica Janjevo) koja predstavlja raskrsnicu na nivou i regulisanu sa prvenstvom prelaza. I za ovu raskrsnicu je preporučeno nekoliko drugih oblika regulisanja sa ciljem povećanja njegove bezbednosti.



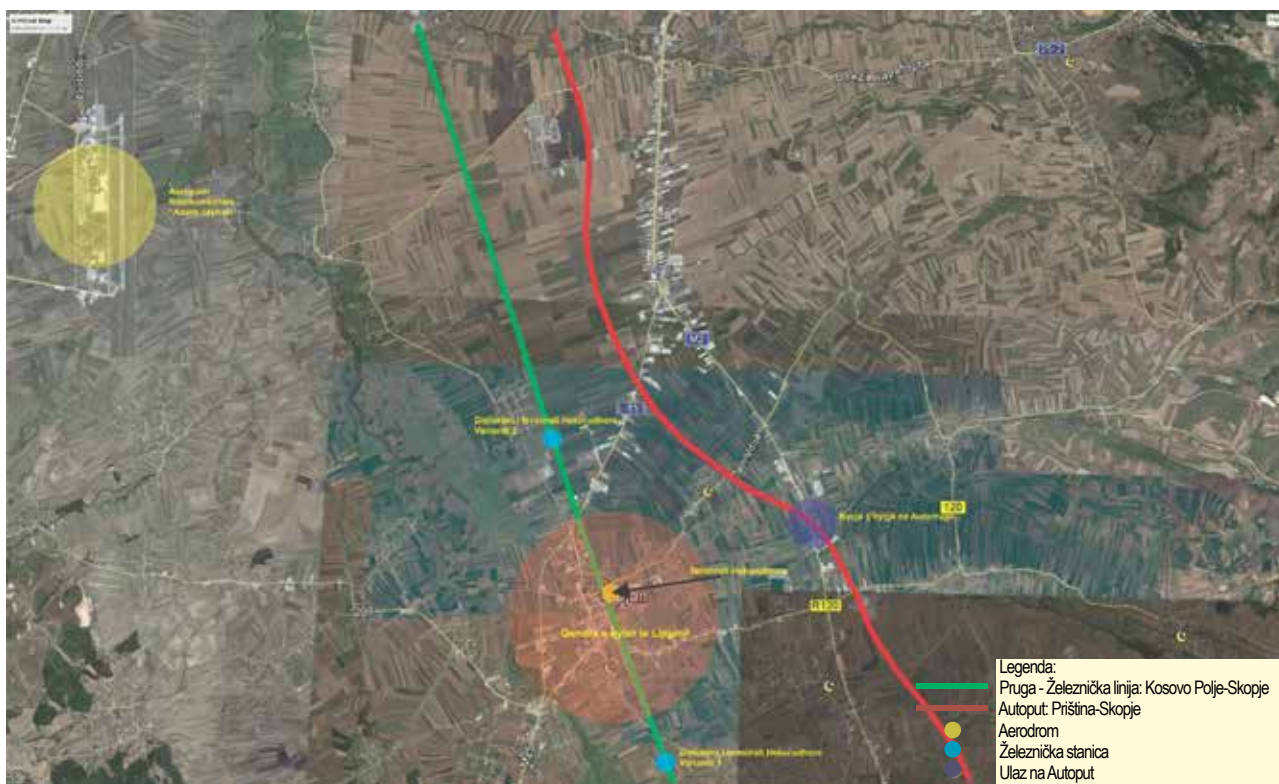
Slika 7. Zajednički pešački put – vozila „shared space”



Slika 8. Biciklistička mreža u gradu Lipjanu

Investicije koje će se izvršiti u okviru plana:

- Raskrsnica kod Magure put M25 – R120 – Kružni tok – zajedničko finansiranje sa ministarstvom;
- Raskrsnica kod Janjeva put M2 – R120 – Kružni tok – zajedničko finansiranje sa ministarstvom;
- Raskrsnica M25 - Ul. „Komandant Kumanova“;
- Raskrsnica kod Ambulante – Ul. „Lidhja e Prizrenit“ – Ul. „Gjergj Fishta“ – Signali rasvete (semafori);
- Trotoari;
- Biciklističke staze;
 - Faza I – 3 KM
 - Faza II – 2 KM
 - Faza e III – 2 KM
 - Faza e IV - 5 – 10 KM
- Autobusko stajalište – 9 stanica;
- Regulisanje, prilagođavanje infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama;
- Regulisanje, povećanje bezbednosti kretanja u ulici „Gjergj Fishta“ – bezbednost u blizini škola – zajednički prostor;
- Održavanje horizontalne i vertikalne signalizacije;
- Održavanje infrastrukture.



Slika 9. Geografski položaj grada Lipljana, pristup grada svim postojećim oblicima prevoza, (drumskim, vazдушnim i železničkim)

5. AKCIONI PLAN – LIPLJANE

Ako se analiziraju ključni faktori koji su doveli mnoge evropske gradove na izradu planova urbanih mobilnosti ovu alternativu za kretanjem možemo da razumemo jednako važnim i za opštinu Lipljane. Upravo je trend poslednjih 20 godina na Kosovu povećanje nivoa motorizacije, i potreba da se promeni pristup analizi mobilnosti u gradovima. Videvši ovaj trend povećanja motornih vozila koja definitivno treba da se smeste u postojeću mrežu koja nije bila planirana za ovaj stepen motorizacije. Sada glavni izazov inženjera ostaje da se očuva ravnoteža između motorizovanih i nemotorizovanih vozila, prilagođavanjem u postojeću infrastrukturu, ali bez ikakvog pravljenja kompromisa za smanjenje bezbednosti.

Izazov je da se pronađu načini za promovisanje i očuvanje kulture pešačenja, vožnje bicikla, slobodan i bezbedan pristup za sve učesnike u saobraćaju i prenos inovativnih praksi pogodne u službi mobilnosti u opštini Lipljane.

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 Lipljane. Predavanja uglavnom drže profesionalci iz ove oblasti i biće organizovana u osnovnim i srednjim školama.

Aktivnost 3: Promovisanje nemotorizovanih kretanja

Organizacija kampanja za podizanje svesti i promovisanje nemotorizovanih kretanja. Uraditi medijsko promovisanje na lokalnom nivou (lokalne TV, elektronski mediji itd). Iskorišćenje određenih događaja za promovisanje nemotorizovanih 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 nemotorizovanih kretanja. Potrebno je stvaranje partnerstva između Opštine i škola (ako je moguće i uključivanjem neke NVO) u cilju stvaranja najodgovarajućih politika i promovisanju nemotorizovanih 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 prelaske 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	Približni troškovi	Vre- menski rokovi
1	Ponovno projek- tovanje raskrsnica sa magistralnim putem– u cilju povećanja bez- bednosti	Povećanje bezbednost na raskrsnicama	Novi oblici regulisanja	Opština Lipljane Ministarst- vo Infrac- strukture	1	-	Sve godine
2	Stvaranje prostora za bezbedno kretanje pešaka na postojećim putevima	Njihovo obeležavanje, podela od tra- ka za kretanje, stvaranje zajedničkih prostora	Njihova dužina	Opština Lipljane	1	5,000 – 10,000	2016
3	Izgradnja saob- račajnih ostrva za smirivanje saobraćaja za povećanje bez- bednosti u blizini škola	Regulisanje kretanja u cilju povećanja bezbednosti	Smirivanje saobraćaja	Opština Lipljane	1	2,000 – 5,000	2016
4	Horizontalni i ver- tikalni znakovi	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signal- izacije	Br. postavl- jenih znako- va i dužina/ površina horizontalne signalizacije	Opština Lipljane	2	25,000 – 30,000	Sve godine
5	Izgradnja i održa- vanje trotoara	Stvaranje bez- bednih prostora za kretanje pešaka	Dužina izgrađenih trotoara	Opština Lipljane DEMOS	2	150,000	Sve godine
6	Putna infrastruk- tura za osobe sa posebnim potre- bama	Prilagođa- vanje putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama	Stanje putne infrastruk- ture posle realizacije	Opština Lipljane	1	5,000 – 10,000	2016
7	Izgradnja auto- buske stanice	Poboljšavan- je uslova za međugradski - i prigradski saobraćaj	Broj izgrađenih stanica	Opština Lipljane	1	15,000 – 20,000	2016- 2017
8	Izgradnja biciklističkih staza	Povećanje bezbedno- sti kretanja biciklista u opštini Lipljane	Dužina izgrađenih staza	Opština Lipljane	2	50,000 – 70,000	Sve godine
9	Izgradnja raskrsnice sa semaforima	Povećanje kretanja za sve učesnike	Realizovani projekat	Opština Lipljane DEMOS	1	30,000	2016

6. STRATEŠKA PROCENA UTICAJA NA ŽIVOTNU SREDINU (SPUŽ)

IZJAVA O OBRAZLOŽENJU ZA ODREĐIVANJE NE PRIPREMLJENOSTI IZVEŠTAJA STRATEŠKE PROCENE UTICAJA NA ŽIVOTNU SREDINU, ZA PLAN MOBILNOSTI (PM) U OPŠTINI LIPLJANE.

1. REZIME PM

Opština Lipljan, zahvaljujući 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 Lipljane.

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:

- Pružanje lakšeg pristupa za dnevna kretanja i drugih usluga;
- poboljšanje stepena bezbednosti;
- smanjenje zagađenja životne sredine;
- povećanje efikasnosti i ekonomičnosti tokom prevoza ljudi i robe;
- povećanje atraktivnosti i kvaliteta urbane sredine.

Plan mobilnosti ne uključuje:

- Izgradnja novih puteva (osim regulisanje raskrsnica sa visokim rizikom, u saradnji sa Ministarstvom za infrastrukturu);
- Izgradnju prateće infrastrukture, kao što su: kružni tokovi, podvožnjaci ili nadvožnjaci;
- Ostali projekti, za koje prema zakonu će biti potrebna procena uticaja na životnu sredinu.

2. ZAKONSKA REFERENCA KONSULTOVANA ZA ZA ODREĐIVANJE

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

Član 3

1. SPUŽ za planove i programe se vrši onda kada postoji mogućnost da njihova realizacija prouzrokuje značajne štete po životnu sredinu.
2. 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,

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.

UPOREDNA ANALIZA PREMA KRITERIJUMIMA ANEKSA 1 ZAKONA ZA SPUŽ BR . 03 / L – 230,
KAO I AKTIVNOSTIMA PM OPŠTINE LIPLJANE

Kriterijumi procenivanja prema aneksu 1. Zakona o SPUŽ	Efekti Plana mobilnosti u opštini Lipljane (PM)
1. Karakteristike planova i programa, imajući u obzir posebno	
<p>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>	<p>PM ne predviđa razvoj projekata (infrastruktura, prateći objekti u saobraćaju itd) koji bi bili predmet postupka prema zakonu o SPUŽ. Međutim PM u okviru investiranja predviđa regulisanje ili redizajniranje opasnih raskrsnica (4), 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>
<p>1.2. stepen u kome plan ili program utiče na uključene planove i programe i u one u hijerarhiji,</p>	<p>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</p>
<p>1.3. odnos plana i programa o integraciji pitanja životne sredine posebno u vezi promovisanja održivog razvoja,</p>	<p>Uopšteno, plan je usklađen sa principima održivog razvoja, predlažući mere za ublažavanje o promovisanju nemotornih kretanja (npr. biciklizam) u ovoj opštini, što bi doprinelo na poboljšanje kvaliteta vazduha vršeći recirkulisanje putem izgradnje tranzitnih puteva.</p>
<p>1.4. problemi životne sredine koji se odnose na plan ili program,</p>	<p>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.</p>
<p>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>	<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. Kumulativna priroda efekata,	Plan ne predviđa efekte koji u kumulativnom kontekstu bi doveli do posledica za životnu sredinu. Naprotiv, sa preorijentacijom 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, 2.4. opasnost po ljudsko zdravlje na životnu sredinu (npr. zbog udesa),	Neće biti negativnih međugraničnih 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.
2.5. stepen i prostorni opseg efekata (geografska oblast i broj stanovnika koji mogu biti pogođeni),	Pozitivni efekti ovog plana na životnu sredinu do kraja 2020. godine će uticati na teritoriju i stanovnike opštine Lipljan.
2.6. vrednost i ranjivost zone koja je moguće da će biti pod uticajem kao rezultat:	Nije relevantan za PM Lipljane.
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 područjima ili površinama koje imaju priznat nacionalni status, zajednice ili međunarodni.	Opština Lipljane se nalazi na centralnom delu Republike Kosovo i na raskrsnici najznačajnijih puteva u regionu. Opština Lipljane graniči se sa opštinama: Uroševac, Kosovo Polje, Gračanica, Priština, Glogovac, Suvareka, Mališevo, Štimlje, Gnjilane i Novo Brdo. Tokom analize izveštaja o Vrednostima prirodnog nasleđa na Kosovu (AMMK), primećeno je da na području opštine Lipljane nalazi se samo jedno zaštićeno područje koja je „Pećina Gadimlje”, ali da razvoj ovog plana neće imati ni direktnog ali ni indirektnog uticaja na ovo zaštićeno područje. Zbog toga se može reći da PM nema uticaja na zaštićenim područjima koje imaju priznati nacionalni, komunitarni ili međunarodni uticaj. S druge strane, ciljevi postavljeni u PM imaju efekat pozitivnog karaktera.

7. FINANSIJSKI PLAN

7.1. Ključne pretpostavke u finansijskom planu

Stvaranje investicionog plana za opštinu Lipljane je potrebno definisati neke pretpostavke za projektovanje investicija i izvodljivosti njihovog završetka njihovih, koje su:

- Odrediti investicionih potreba na osnovu potreba za mobilnost;
- Mogućnost finansiranja planiranih investicija na osnovu izvora finansiranja;
- Podela projekata na osnovu potreba za poboljšanje stanja mobilnosti u opštini podeljena u tri nivoa prioriteta:
 - Visok
 - Srednji
 - Niži
- Planirani protok novca u ispunjavanju obaveza koje proističu iz planiranih investicija na osnovu datuma završetka izgradnje (datum završetka projekata);
- Fondovi za investiranje su dostižni, izvori finansiranja su poznati za postizanje planiranih ciljeva;
- Troškovi projekta su obračunati i utvrđeni .

7.2. Budžetska analiza troškova kapitalnih investicija

Planirane investicije za period 2016-2020. su u iznosu od 115,500 evra. Planirane investicije su osnovane u 8 projekata raspoređenih u određenim kategorijama.

Procena projekata i mogućnost realizacije investicionog plana za period 2016-2020. projekti su svrstani u nekoliko glavnih grupa u zavisnosti od svoje prirode. Investicije su zasnovane u 7 (sedam) glavnih kategorije investicija .

- Regulisanje kretanja;
- Premeštanje parkirališta;
- Biciklističke staze;
- Autobuska stajališta;
- Infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama;
- Bezbednost u saobraćaju;
- Svetleći signali.

Podela investicija će omogućiti lakše praćenje realizacije za ispunjavanje postavljenih ciljeva.

Tabela 1. Zbirna tabela investicija za period 2016-2020

Zbirna tabela investicija

Broj površina	8
Ukupna vrednost investicija	115,500
Prosečna vrednost po projektu	14,438

Investicije 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
Vrednost investicije	30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500
U %	26.3%	16.8%	23.3%	16.8%	16.8%	100%

Struktura investicija

Kategorija	Vrednost investicije	Investicije u %	Broj projekata	Prosečna vred. po investicije
Regulisanje saobraćaja			1	-
Razmeštanje parkinga	15,000	13.0%	2	7,500
Staze za bicikliste	3,500	3.0%	1	3,500
Autobuska stajališta	60,000	51.9%	1	60,000
Infra. za osobe sa ograničenim sposobnostima	17,500	15.2%	1	17,500
Bezbednost u saobraćaju	15,000	13.0%	1	15,000
Svetlosna signalizacija	4,500	3.9%	1	
Ukupno	115,500	100%	8	14,438

Izvori finansiranja	Budžet opštine	Resorno ministarstvo	Donatori	Ukupno
Vrednost investicija	115,500	79,500	-	115,500
Në % për 2016-2020	100%	68.8%		100%

Investicije/Prioritet	Visoki	Srednji	Niski	Ukupno
Vrednost investicija	36,000	79,500	-	8
U %	31.2%	68.8%		14,438

Kategorija/Investicije	Visoki	Srednji	Niski	Ukupno
Broj projekata	5	8	-	8
Prosečna vrednost po projektu	7,200	26,500		14,438

Izvori finansiranja 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	U %
Budžet opštine	37,900	19,400	19,400	19,400	19,400	115,500	100%
Resorna ministarstva							
Donatori							
Ukupno	37,900	19,400	19,400	19,400	19,400	115,500	100%
U %							

Tabela 2. Investicioni projekti planirani za period 2016-2020

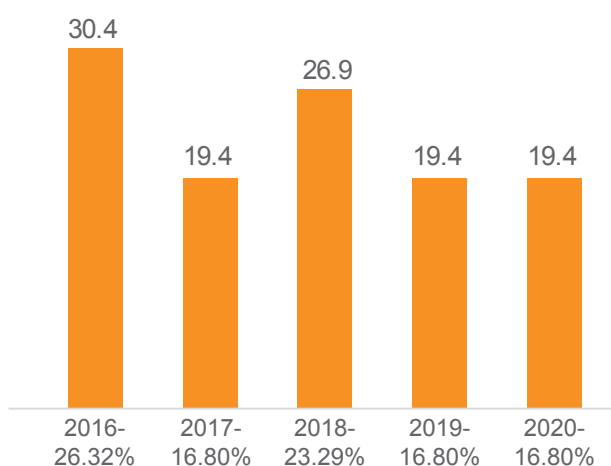
Prioritet	Visoki	Visoki							
Projekat	Sadržaj	Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	U %
Ponovno projektovanje raskrsnica sa magistralnim putevima – u cilju povećanja bezbednosti	Povećanje bezbednosti na raskrsnicama	Regulisanje kretanja	-	-	-	-	-	-	0.0%
Stvaranje prostora za bezbedno kretanje pešaka na postojećim putevima	Njihovo obeležavanje, podela od traka za kretanje, stvaranje zajedničkih prostora	Premeštanje parkirališta	7,500	-	-	-	-	7,500	20.8%
Izgradnja ostrva za smirivanje saobraćaja radi povećanja bezbednosti u blizini škola	Regulisanje kretanja u cilju povećanja bezbednosti	Biciklističke staze	3,500	-	-	-	-	3,500	9.7%
Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama	Prilagodavanje putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama	Premeštanje parkirališta	-	-	7,500	-	-	7,500	20.8%
Izgradnja autobuskih stanica	Poboljšavanje uslova za međugradski - i prigradski saobraćaj	Infra. za osobe sa posebnim pot.	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	17,500	48.6%
Ukupno			14,500	3,500	11,000	3,500	3,500	36,000	100.0%
Prioritet	Srednji								
Projekat	Sadržaj	Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	U %
Horizontalni i vertikalni znakovi	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signalizacije	Svetleći signali	900	900	900	900	900	4,500	5.7%
Izgradnja i održavanje trotoara	Stvaranje bezbednih prostora za kretanje pešaka	Bezbednost u saobraćaju	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	15,000	18.9%
Izgradnja biciklističkih staza	Povećanje bezbednost kretanja biciklista u opštini Lipljane	Nemotorizovana kretanja	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	60,000	75.5%
Ukupno			15,900	15,900	15,900	15,900	15,900	79,500	100.0%
Ukupno investicija			30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500	

7.3. Potreba za novim investicijama

Kapitalne investicije su planirane da se realizuju na osnovu trenutnog planiranog budžeta i sa sigurnošću realizacije investiranja. Raspodela investicija za planirani period su raspodeljene sa razumnom stopom od ukupnog investicionog plana za period 2016-2020. koje se izražava u godišnjem procentu u rasponu od 26,3% -16.8 % od ukupne investicije planirane za period planiranja.

Tabela 3. Planirane investicije mobilnosti za period 2016-2020

Investicije	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
Vrednost investicija	30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500
U %	26.3%	16.8%	23.3%	16.8%	16.8%	100.0%



Grafikon 4. Grafički prikaz strukture investicija za planirani period 2016-2020

Investicije su planirane od dana završavanja investicija. Investicije u mobilnosti su kratkoročne investicije koje su zasnovane u roku završetka investicija, dok njihova upotreba smatra se dugoročna. Investicije u mobilnost su pod uticajem alokacije opštinskog budžeta i drugih izvora finansiranja koje u skladu sa iskustvom su izdvojene u drugom i trećem kvartalu ove godine, što je osnova za planiranje investicija.

Tabela 4. Kretanje novca planiranih investicija za period 2016-2020

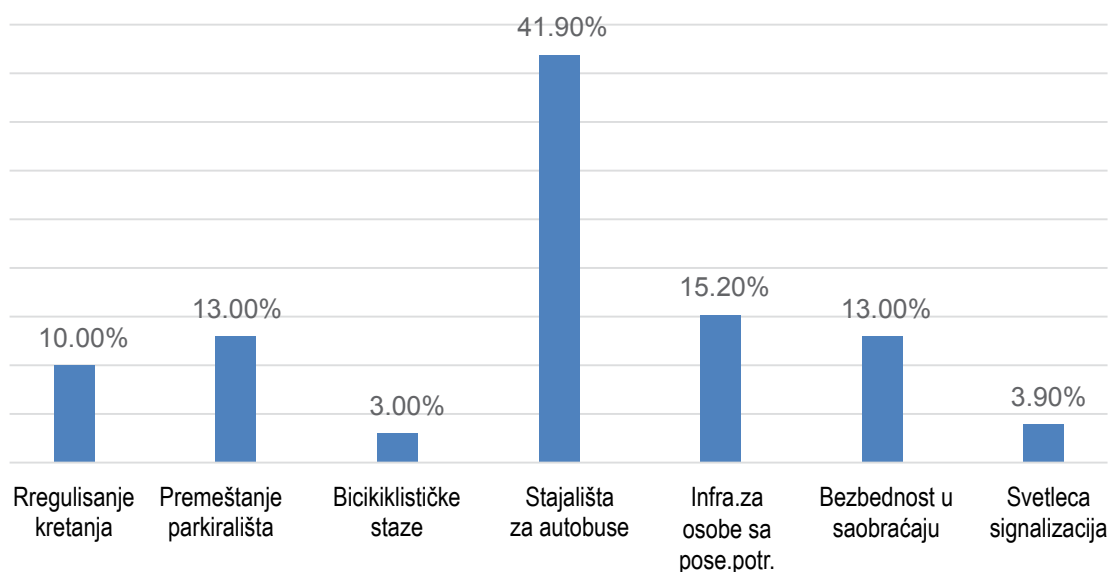
Investicije	Č1	Č2	Č3	Č4	Ukupno	U %
2016	-	8,400	18,500	3,500	30,400	26.3%
2017	-	900	15,000	3,500	19,400	16.8%
2018	-	900	22,500	3,500	26,900	23.3%
2019	-	900	15,000	3,500	19,400	16.8%
2020	-	900	15,000	3,500	19,400	16.8%
Ukupno					115,500	100.0%

7.4. Struktura investicija za period 2016-2020

Struktura investicija zasnovana na kategorije investicija prikazuju jedno veliko učešće investicija u kategoriji „Svetleća signalizacija, semafori u vrednosti od 30,000 evra izraženo u procentu 51.9%, ostale kategorije sa vidljivo manjim učešćem od ukupnog iznosa investicija za period 2016-2020.

Tabela 5. Planirane investicije na osnovu kategorija investicija za period 2016-2020

Investicije/Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	U %
Regulisanje kretanja	6,000	-	-	-	-	-	10.0%
Premeštanje parkirališta	15,000	-	-	-	-	15,000	13.0%
Biciklističke staze	3,500	-	-	-	-	3,500	3.0%
Stajališta za autobuse	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	54,000	41.9%
Infra. za osobe sa posebnim potrebama	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	17,500	15.2%
Bezbednost u saobraćaju	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	15,000	13.0%
Svetleća signalizacija	900	900	900	900	900	4,500	3.9%
U %	32.8%	16.8%	16.8%	16.8%	16.8%	100.0%	



Grafikon 5. Grafički prikaz strukture investicija na osnovu investicionih kategorija

7.5. Investicije zasnovane na prioritetima za period 2016-2020

Kategorija investicija sa „**Srednjim**” prioritetom su projekti raspodeljeni u harmoničkom obliku tokom investicionog perioda. Učešće kategorije u vrednosti od 79,500 EURO izraženo u procentu 68.8% od ukupne vrednosti. Raspodela i učešće ove kategorije investicija podrazumeva jednu dodatnu pažnju na безусловnom ostvarivanju ovih investicija za dostizanje određenih ciljeva. Prosečna vrednost zasnovana na projektu ove grupe je 26,500 što je jako visoko u poređenju sa kategorijom investicija visokog prioriteta.

Kategorija investicija sa „**Visokim**” prioritetom sa učešćem kategorije u vrednosti od 36.000 EURO izražena u procentima 31.2% od ukupne investicione vrednosti. Određivanje visokog prioriteta ove grupe podrazumeva jednu dodatnu pažnju na безусловnom ostvarivanju ovih investicija za dostizanje određenih ciljeva. Uspešna realizacija ove investicione grupe ima uticaj na ispunjenje potreba sa uticajem.

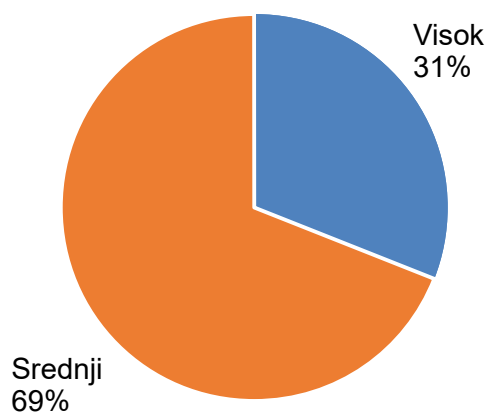
Tabela 6. Planirane investicije na osnovu prioriteta prosečne vrednosti jednog projekta

Investicije/Prioriteti	Visok	Srednji	Niži	Ukupno
Vrednost investicija	36,000	79,500	-	115,500
U %	31.2%	68.8%		100.0%
Broj projekata	5	3	-	8
Prosek po projektu	7,200	26,500		14,438

Procenjeni projekti na osnovu prioriteta su osnova za praćenje primene plana kao i uticaja plana na određene ciljeve plana i ostalih nefinansijskih faktora

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

Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Total	U %
Visok	14,500	3,500	11,000	3,500	3,500	36,000	31.2%
Srednji	15,900	15,900	15,900	15,900	15,900	79,500	68.8%
Niži	-	-	-	-	-	-	0.0%
Ukupno	30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500	100.0%



Grafikon 6. Grafički prikaz investicija za period 2016-2020 zasnovan na prioritetima

7.6. Planiranje kretanja novca za investicije u mobilnosti

Planirane investicije su financirane samo od jednog izvora financiranja iz opštinskog budžeta predviđenog za sektor mobilnosti. Iskustvo na državnom nivou je da je nekoliko kategorija projekata mobilnosti financirano donacijama i vladinim grantovima, koji nisu obuhvaćeni u plan mobilnosti za period 2016-2020.

Tabela 8. Izvori financiranja za investicioni period 2016-2020

Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	U %
Opštinski budžet	30,40	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500	100.0%
Resorno ministarstvo	-	-	-	-	-	-	0.0%
Donatori	-	-	-	-	-	-	0.0%
Ukupno	30,400	19,400	26,900	19,400	19,400	115,500	100.0%

Tabela 9. Zbirna tabela planiranih projekata za planirani period 2016-2020 za promet novca

Nr.	Mere	Cilj	Pokazatelji	Odgovoran	Prioriteti	Kategorija	Vredno	Vrem. rokovi	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno
1	Ponovno projektovanje raskrsnica sa Magistralnim putem – s ciljem povećanja bezbednosti	Povećanje sigurnosti na raskrsnicama	Novi oblici regulisanja	Opštinski budžet	Visoki	Regulisanje prometa	-	2016-2020	-	-	-	-	-	-
2	Stvaranje prostora za Sigurno kretanje Pešaka na postojećim putevima	Njihovo označavanje, podela od saobraćajnih traka Stvaranje zajedničkih prostora	Njihova visina	Opštinski budžet	Visoki	Dislokacija parkinga	7,500	2016	7,500	-	-	-	-	7,500
3	Izgradnja ostrva za smirivanje saobraćaja radi povećanja sigurnosti u blizini škola	Regulisanje prometa S ciljem povećanja sigurnosti	Smirivanje saobraćaja	Opštinski budžet	Visoki	Biciklističke staze	3,500	2016	3,500	-	-	-	-	3,500
4	Horizontalna al Vertikalna signal.	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signalizacije	Br. postavljenih znakova dužina/prostor horizontalne signalizacije	Opštinski budžet	Prosečan	Svetleći signali	4,500	2016-2020	900	900	900	900	900	4,500
5	Izgradnja i održavanje trotoara	Stvaranje putnih prostora za sigurno kretanje pešaka	Dužina izgrađenih trotoara	Opštinski budžet	Prosečan	Sigurnost u saobraćaju	15,000	2016-2020	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	15,000
6	Putna infrastruktura za lica sa posebnim potrebama	Prilagodavanje putne Infrastrukture za lica Sa posebnim potrebama	Stanje putne infrastrukture nakon ostvarenja	Opštinski budžet	Visoki	Premeštanje parkinga	7,500	2016	7,500	-	-	-	-	7,500
7	Izgradnja autobuskih stanica	Poboljšanje uslova Međugradskog i prigradskog saobraćaja	Broj izgrađenih stanica	Opštinski budžet	Visoki	Infra. za osobe sa pos. potrebama	17,500	2016-2020	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	17,500
8	Izgradnja biciklističkih staza	Povećanje kvaliteta kretanja Biciklista u opštini Lipljane	Dužina izgrađenih staza	Opštinski budžet	Prosečan	Stajališta za autobuse	60,000	2016-2020	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	60,000

8. PLAN PRAĆENJA

8.1. Praćenje i ponovno razmatranje za Plana Urbane Mobilnosti za godinu

Mere		SIGURNOST U SAOBRAĆAJU	
Lokacija		Ulica _____	
Karakter		Magistrala/regionalni	L okalno
1	Očekivane radnje	- Ostrva na pešačkim prelazima - Ostale mere _____ _____	- izbočine na putu - vibrirajuće trake - platforme - gumene ploče - samo signalizacija
Ostvarenje	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebno korišćenje dodatnih mera za smirivanje saobraćaja			
		DA	NE

Dodatne napomene:

Lipljane, datum _____

Odgovorno lice za praćenje PUM-a:

8.2. Praćenje i ponovno razmatranje za Plana Urbane Mobilnosti za godinu

Mere	Pristup osoba sa posebnim potrebama	
Lokacija	Ulica _____	
Karakter	Magistralni/regionalni	Lokalni
1	Očekivane radnje - Otoci na prelazima za pešake - Ostale mere _____ _____	- izbočine na putu - vibrirajuće trake - platforme - gumene ploče - samo signalizacija
Ostvarenje	DA	
	NE	
	DELIMIČNO	
Da li je potrebno korišćenje dodatnih mera za smirivanje saobraćaja		
DA		NE

Dodatne napomene:

Lipljane, datum _____

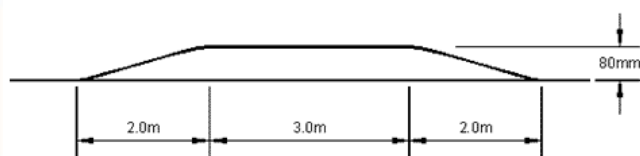
Odgovorno lice za praćenje PUM-a:

Aneks I

Uobičajeno je da pre prvog niza izbočina ima znakova za pred zaustavljanje ili znakova na putu. U skladu sa pravilima, ovi veštački elementi se postavljaju na polovini ili punoj širini putne saobraćajne trake. Ukoliko se postave u redosledu, razmak između njih može biti 20 do 60 m, zavisno od situacije.

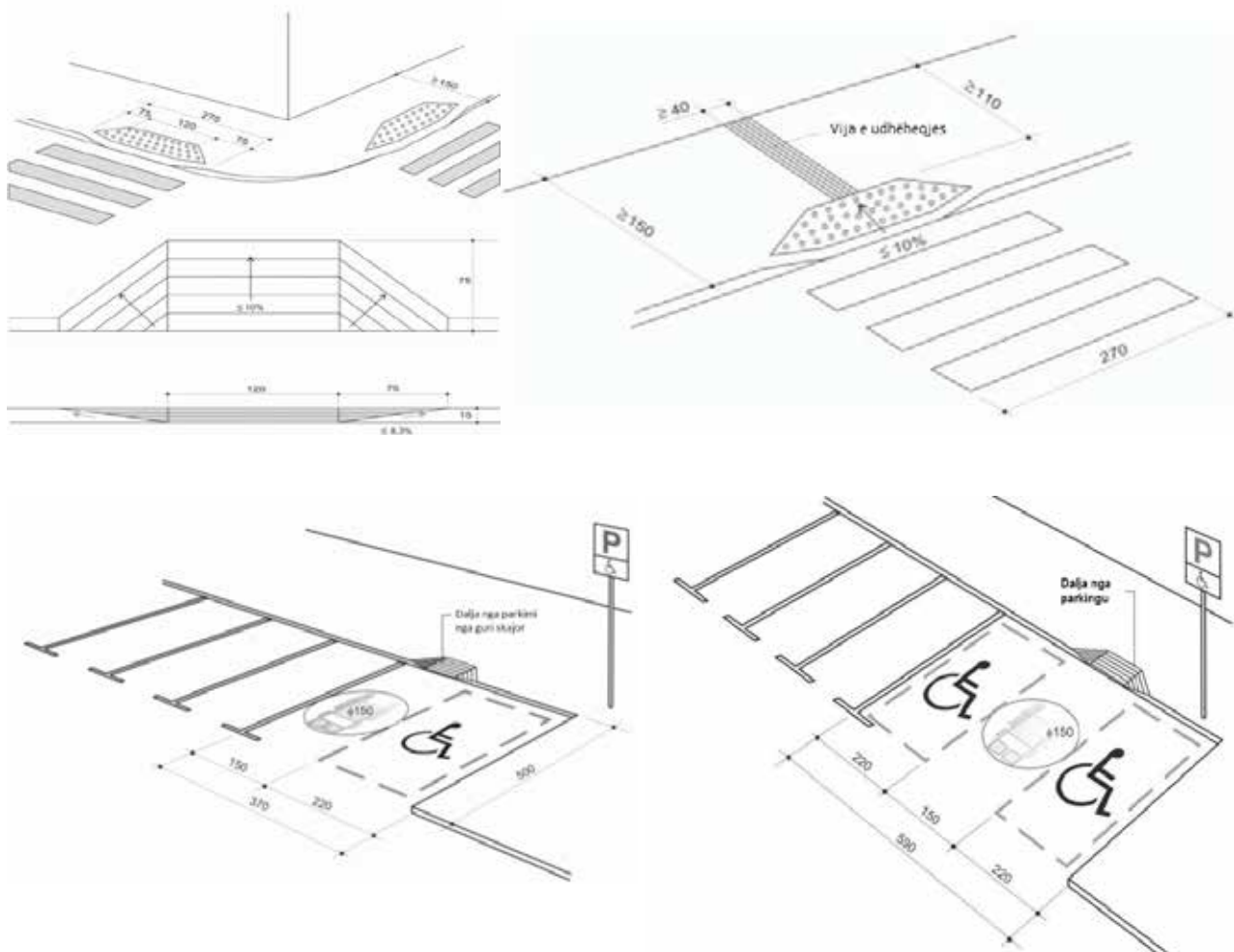
Zavisno od ograničenja brzine, iste se nalaze u sledećim dimenzijama:

- 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.



Aneks II

Prilagođavanje putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama



PLAN URBANE MOBILNOSTI
ZA OPŠTINU LIPLJANE
2016 – 2020



HELVETAS
Swiss Intercooperation

KOSOVO



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Cooperation Office Kosovo