



Republika e Kosovës  
Republika Kosova - Republic of Kosova



Opština Junik



# Plan Urbane Mobilnosti za Opštinu Junik 2016-2020

---

**Plan Urbane Mobilnosti**  
**za Opštino Junik**  
**2016-2020**

## **Pohvale**

Ovaj plan je pripremljen od strane Radne grupe opštine Junik, u bliskoj saradnji sa Koordinacionom grupom i uz podršku profesionalnih konsultanata i službenika projekta DEMOS. Projekat DEMOS se sprovodi od strane organizacije Helvetas-Swiss Intercooperation i finansira se od strane Švajcarske kancelarije za saradnju (SCO).

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

## **Radna grupa**

1. **Hysen Imeri - predsedavajući grupe**
2. **Venera Shala - član**
3. **Artan Hamza - član**
4. **Dinë Maloku - član**
5. **Xhemë Shehu - član**
6. **Gëzim Geci - član**
7. **Arian Xhuli - član**

## **Koordinaciona grupa**

1. **Agron Kuçi - Predsednik opštine**
2. **Zenel Kuçi - Direktor za SHPIM&SH**
3. **Hasan Krasniqi - Direktor urbanizma**
4. **Faik Tofaj - Predsedavajući Skupštine opštine**
5. **Leonard Ljolluni - Direktor za ER**
6. **Kosovare Gacaferi - Direktorka za BF**
7. **Rrezarta Goqi - Direktorka Administracije**

## **Ekipa za podršku iz projekta DEMOS**

1. **Korab Shehu - 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.....	6
1.2. Osnovni principi iz opštinskih planova i dokumenata i opšti ciljevi opštine .....	7
1.3. Pravni okvir .....	8
<b>2. POSTOJEĆE STANJE</b> .....	<b>10</b>
2.1. Bezbednost u saobraćaju .....	10
2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija .....	13
2.3. Saobraćaj za pešake .....	13
2.4. Saobraćaj za bicikliste .....	14
2.5. Parkinzi .....	15
2.6. Kolektivni transport (javno-privatni) .....	15
2.7. Kretanje osoba sa posebnim potrebama .....	16
<b>3. VIZIJA – STRATEŠKI CILJEVI</b> .....	<b>17</b>
3.1. Elementi vizije.....	17
<b>4. IZRADA PLANA</b> .....	<b>19</b>
4.1. Povećanje bezbednosti u blizini škola i na putevima u gradu .....	19
4.2. Pобољшanje saobraćajne signalizacije i regulisanje saobraćaja – jednosmerni lokalni putevi i izgradnja novih puteva .....	22
4.3. Proširenje mreže biciklističkih staza i pristup lica sa smanjenom mobilnošću .....	22
4.4. Regulisanje autobuske stanice i regulisanje parkinga za taksiste .....	25
<b>5. IZJAVA OPRAVDANJA ZA ODREĐIVANJE NEPRIPREMANJA IZVEŠTAJA O STRATEŠKOJ PROCENI ŽIVOTNE SREDINE, ZA PLAN MOBILNOSTI (PM) U OPŠTINI JUNIK</b> .....	<b>26</b>
5.1. Rezime PM .....	26
5.2. Pravne reference konsultovane za određivanje .....	27
5.3. Uporedna analiza prema kriterijumima iz Aneksa 1 Zakona br. 03/L-230 o SPUŽS, kao i aktivnosti PM opštine Junik.....	28
<b>6. FINANSIJSKI PLAN 2016-2020</b> .....	<b>30</b>
6.1. Uvod .....	30
6.2. Budžetski kapaciteti opštine .....	30
6.3. Investicije .....	33
6.4. Održavanje .....	35
<b>7. AKCIONI PLAN ZA OPŠTINU JUNIK</b> .....	<b>39</b>
<b>8. PRAĆENJE I PREGLED</b> .....	<b>41</b>



## 1. DELOKRUG PLANA

Mnoge evropske zemlje su preduzele potrebne akcije i razvile adekvatne politike za poboljšanje kvaliteta urbanih aktivnosti, koristeći, između ostalog, planiranje održive urbane mobilnosti. Dok veliki gradovi i ostali gradovi na Kosovu nisu u stanju da se lakše suočavaju sa visokim stepenom motorizacije, koja je doživela brz rast, koji nije usklađen sa postojećim stanjem putne infrastrukture. Pokušaji izgradnje i modernizacije mreže putne infrastrukture imali su za cilj prvenstveno smeštaj motornih vozila, ograničavajući slobodan i siguran prostor za ostale učesnike u saobraćaju, uglavnom prostor za kretanje pešaka i bicikala.

S obzirom na ovu situaciju, urbana mobilnost je postala veoma važno pitanje za sve opštine na Kosovu. Poboljšanje mobilnosti u urbanim sredinama je usko povezano sa pronalaskom načina promovisanja i čuvanja kulture kretanja pešaka, bicikala i javnog prevoza.

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

Cilj plana urbane mobilnosti je stvaranje održivog sistema transporta i drugih kretanja (motorizovanih i nemotorizovanih 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 urbane sredine.

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

U okviru projekta DEMOS, kojeg finansira HELVETAS Swiss Intercooperation, opština Junik je postala jedna od partnerskih opština, koja je izradu Plana mobilnosti ozbiljno shvatila u cilju poboljšanja života građana.

Izradom Plana mobilnosti, opština Junik teži da bude funkcionalna i integrisana opština, smeštajući sve učesnike u saobraćaju i stvarajući uslove za motorizovano i nemotorizovano kretanje.



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

Opština Junik je usvojila Opštinski razvojni plan (ORP), Urbanistički razvojni plan (URP) i Regula-cioni urbanistički plan (RUP) za zone: "Centar", "Gacafer-Pepsh" i "Krasniq-Bajraktar".

U okviru Urbanističkog razvojnog plana tretirana je strategija saobraćajnog i transportnog sistema. U nastavku predstavljene su pojedine opštinske strategije koje su predviđene u okviru ovih planova koji tretiraju probleme saobraćaja i transporta uopšte:

- U okviru Razvojnog plana naglašeni su radijusi koridora<sup>1</sup>, kao najvažniji koridori daljnjeg razvoja kako bi se gradu pružilo bolje prostiranje i "disanje" u vezi sa međusobno zavisnim polarnosti-ma i teritorijalno prirodnim vrednostima oko Junika. Međutim, treba voditi računa da se protok kretanja ne "sudari" u centar preopterećujući ga, već da se pronađu načini njegovog olakšavanja preko priključnih puteva.
- Urbanistički razvojni plan takođe treba redefinisati i razjasniti odredišta za priključne puteve tako da one budu opremljene specifičnim identitetom i omogućavaju rasterećenje kretanja od jednog radijusa do drugog, eventualno stvarajući prstene oko opterećenog centra. Iz plani-metrije primećuje se da pojedini krajnji putevi pokušavaju da se objedine kako bi stvorili "prik-ljučne" puteve. Urbanistički razvojni plan treba da razjasni ove "priključne puteve"<sup>2</sup> i u njihovom produženju istim fizičkim parametrima kao i elementima urbanog dizajna kao što su trotoari, zelenilo, osvetljenje i drugi neophodni elementi.
- Što se tiče tercijalnih mreža, Urbanistički razvojni plan nastoji da ih vrati od "pokušaja stvaranja mreže" u odgovarajuću vezivnu mrežu. Za to bi trebalo istražiti kao elemente "veze" takođe i "krajnje" elemente i mogućnosti pretvaranja unutrašnje distributivne mreže u krajnje elemente koji završavaju u stanu, određenom objektu ili na slobodnom terenu. Ove mogućnosti postoje i moraju se tretirati prema svakoj jedinici posebno.
- Prema ovom planu, važni su periferni rasporedi kako bi se garantovale veze sa panoramskim privlačnim tačkama izvan Junika ili "panoramski koridori", kao što su panoramski vrhovi brda, potencijalne zone pejzaža kao što su rečni koridori ili potočne staze ili posebni prirodni elementi itd. Ovo se može postići stvaranjem pešačkih staza, počevši od nivoa reke do panoramskih brda.
- Poboljšanje putnih koridora u onim slučajevima kada funkcije Junika budu promenjene ili dopun-jene.
- Poboljšanje "krajnje mreže"<sup>3</sup> i njeno pretvaranje u pravu putnu mrežu, opremljenu širinom i potrebnim ruralnim i urbanim elementima (prema lokaciji zone u jedinici ) kao što su: najmanje dve saobraćajne trake, sporedni trotoar, zelenilo na putu (može biti i drveće iz te oblasti), noćna rasveta itd., znatno olakšavajući funkcionisanje i život stanovnika ovih zona.
- Stvaranje šetališta na zapadnoj strani reke Erenik.

1 Su najglavnije ulice grada koje se okupljaju u centru, izuzev ulica R-09, R-10, R-11 i R-12, koje se zatvaraju u radijusu R 01 i prodiru u poljoprivredni prostor.

2 Priključni putevi su unutrašnji koridori koji prelaze Junik i njegova naselja, povezujući se međusobno i olakšavajući kretanje motornih vozila.

3 Krajnji putevi su segmenti koji počinju od "priključnih puteva" ili "radijusa koridora" i završavaju se po zgradama, u unutrašnjosti urbanog prostora.

### 1.3. Pravni okvir

Plan urbane mobilnosti za opštinu Junik je dokumenat koji treba da promoviše zajedničke interese stanovnika Junika, za slobodno i bezbedno kretanje svih učesnika u saobraćaju, za poboljšanje kvaliteta života, stvaranje čiste i zdrave životne i socijalne sredine.

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

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

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

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

Zakon o prostornom planiranju, ima za cilj regulisanje svih pitanja koja se odnose na prostorno i urbanističko planiranje. U okviru ovog zakona, prostorno planiranje treba da poštuje načela zaštite prirodnih resursa Kosova i da podrži održivi razvoj, takođe treba da podrži sveobuhvatne i učesničke 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 (nacionalni i lokalni) a vrste planova su: Prostorni plan Kosova, Prostorni planovi za posebna područja, Opštinski razvojni planovi (ORP), Urbanistički razvojni planovi, Urbanistički regulativni planovi.

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

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

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

- lokalni ekonomski razvoj;
- urbano i ruralno planiranje;
- korišćenje zemljišta i razvoj;
- sprovođenje građevinskih propisa i standarda za kontrolu građevine;
- zaštita lokalne životne sredine..

## 2. POSTOJEĆE STANJE

Opština Junik se nalazi na zapadnom delu Kosova gde su dominantni putni koridori i regionalni putevi koji povezuju Junik sa velikim centrima kao što su Peć, Dečane i Đakovica. U ovoj opštini razvijen je samo drumski prevoz jer ne postoje drugi oblici prevoza. Najbliža železnička stanica je u gradu Peći, a pristup sa vazduha može se vršiti samo na aerodromu u Prištini.

Opština ima povoljnu konfiguraciju za odvijanje nemotorizovanih kretanja, kao što su hodanje ili biciklizam. Što se tiče drugog, opština je razvila i započela izgradnju prateće infrastrukture, posebno turističke. U nekim delovima grada nalaze se biciklističke staze za dnevne potrebe a postoje i staze duž reke Erenik, za potrebe rekreativnog turizma.

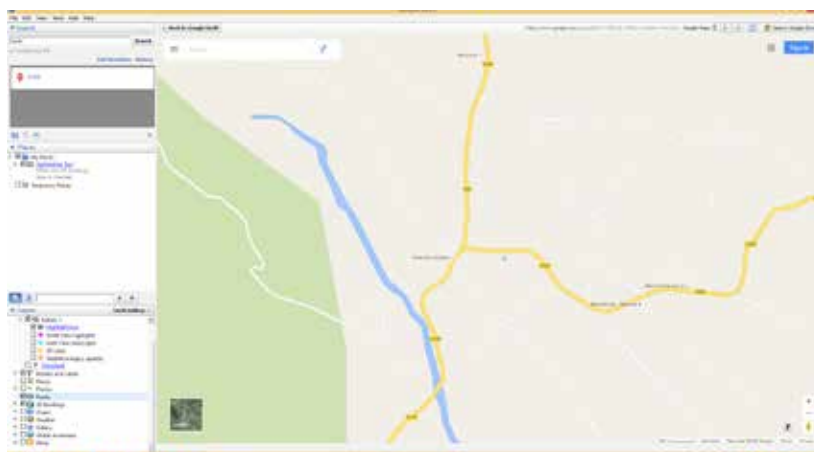
Opština Junik karakteriše se automobilističkim saobraćajem ne velikog toka kao i održivim mrežama drumskog saobraćaja. U ovoj mreži su izvršene dovoljne investicije, naročito poslednjih godina.

### 2.1. Bezbednost u saobraćaju

Junik kao naseljeno mesto sa relativno malim brojem stanovnika, karakteriše dobar nivo bezbednosti, kao rezultat malog protoka vozila. Postoje zapravo pojedini putevi koji ne ispunjavaju geometrijske tehničke kriterijume kako bi obezbedili bezbednost za sve učesnike. Izvršeno je kontinuirano asfaltiranje pojedinih puteva ali većina njih u naseljima Junika nema trotoare za kretanje pešaka iako je to predviđeno u URP-u. Ovo je ujedno i glavni problem koji ova opština ima u pogledu bezbednosti. Štaviše, moramo napomenuti i nedostatak signalizacije, kako horizontalne tako i vertikalne.

Tokom analize bezbednosti, zaključili smo da postoje putevi za koje se smatra da pružaju nisku bezbednost, jer nemaju odgovarajuću širinu za saobraćaj u oba smera, a mnogo opasnije postane kada se na ovim saobraćajnim trakama za vozila kreću i pešaci.

Jedan od glavnih problema je i regionalni put 109, put od centra prema osnovnoj školi.



Sl. 2. Putevi u opštini Junik

Ovo je ujedno glavni problem u gradu, posebno u periodu kada učenici idu u školi



Sl. 3. Karta puteva u opštini Junik.

Ovde je reč o putnom segmentu dužine 200 metara, gde se saobraćaj razvija u oba smera i istovremeno se koristi za kretanje pešaka, odnosno učenika.

I na sledećim slikama, jasno se vidi da je put preuzak za kretanje vozila, posebno u slučajevima kada se suočavamo sa saobraćajem teških vozila. Ovo je ujedno i glavna arterija u kojoj saobraćaju ova vozila, gde je njihova učestalost rezultat kamenoloma koji se nalaze u tom delu grada.



Sl. 4. Uski put od centra do ONSŠ.



*Sl. 5. Nedostatak signalizacije*



*Sl. 6. Nedostatak signalizacije*

Treba napomenuti i neke druge činjenice koje su direktno povezane sa bezbednošću na putevima, gde većini puteva u gradu nedostaju trotoari, a pešaci su primorani da za kretanje koriste traku za vozila ili mesta gde su postavljene bankine.



*Sl. 7. Nedostatak signalizacije*



*Sl. 8. Nedostatak signalizacije*



Sl. 9. Nedostatak signalizacije



Sl. 10. Uski put



Sl. 11. Neasfaltiran put



Sl. 12. Nedostatak signalizacije

Od posete na terenu i fotografija jasno se vidi da nema signalizacije na svim ulicama grada, što direktno utiče na bezbednost saobraćaja.

## 2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija

Svi problemi bezbednosti pomenuti u prethodnom poglavlju, direktno su povezani i sa nivoom signalizacije, bilo horizontalne ili vertikalne. U opštini Junik, glavne puteve održava ministarstvo, ali signalizacija je u lošem stanju. Na novim putevima ima signalizacije ali na onima koji se nalaze u naseljima signalizacija nedostaje u potpunosti, što je zabrinjavajuće za stanovnike grada. Mnogi putevi su uski i pristup njima je veoma težak jer ima smanjene vidljivosti, a to je problem koji se može ukloniti postavljanjem određenih saobraćajnih ogledala.

## 2.3. Saobraćaj za pešake

Većina unutrašnjih ulica je asfaltirana, dok se javna rasveta stalno proširuje u celom gradu. Karakteristično je nedostatak pešačkih prelaza. Ono malo trotoara postoji samo u centru grada, i to delimično. Ovo utiče na povećanje rizika od nesreća koje ugrožavaju pešake, posebno učenike.

Karakteristično za Junik je i prisustvo vodnih linija (potoka) duž puteva u vidu otvorenih kanala koji prodiru u grad i koriste se za navodnjavanje

Na opštinskom nivou, mali opštinski putevi, nekategorisani i obični poljoprivredni putevi ili pešački putevi, imaju značajan doprinos u infrastrukturi unutrašnjeg transporta (hodanje ili vožnja bicikla kroz grad) i kao turistička atrakcija. Iz posmatranja i diskusije sa radnom grupom i posete naseljenom

mestu, jasno je da je unutrašnje kretanje visoko i brzo sa rasporedom i da su sveobuhvatne investicije u ovoj oblasti dobrodošle, dok planinarenje (hiking) i planinski biciklizam

kao turistički razvoj može se posmatrati samo kao dugoročna strategija koja će se razvijati korak po korak. Opština Junik je izgradila deo biciklističke staze i očekuje se da počinju radovi na realizaciji projekta za biciklističke staze praćene i trotoarima, gde su infrastruktura i pitanje vlasništva dozvolili tako nešto. Međutim, ova pozitivna inicijativa ne može imati efekta ako se ne reši i pitanje održavanja (biciklistička staza ne bi trebalo da bude zauzeta vozilima koja prolaze, jer to akumulira prašinu i deliće koji ga čine nepodobnim za vožnju).

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

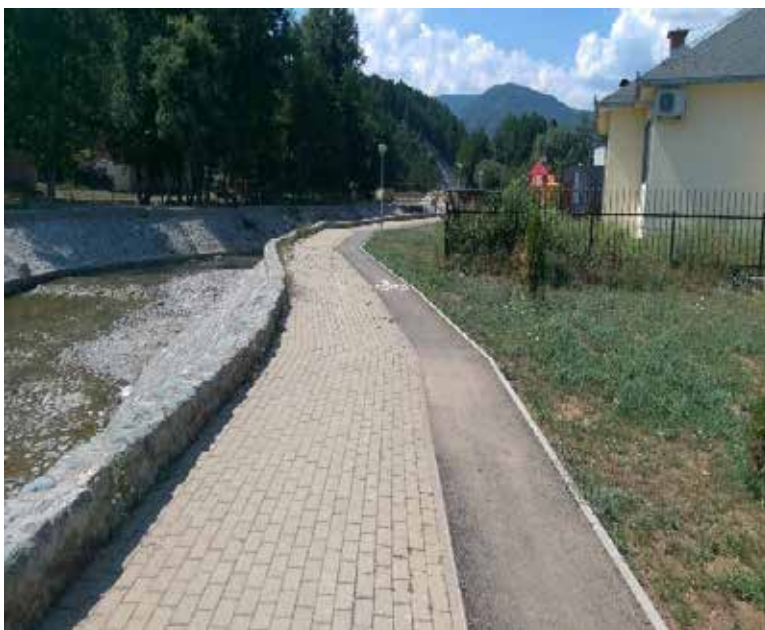
## 2.4. Saobraćaj za bicikliste

U opštini Junik postoji infrastruktura za bicikliste, koja se nalazi na malom delu ali kao početak razvoja ovog vida transporta je vrlo dobra. Na glavnom putu postoji biciklistička staza koja je označena samo horizontalnom signalizacijom, nije fizički podeljena.



Sl. 13. Biciklistička staza

Dok fizički podeljene biciklističke staze postoje duž obale reke a izgrađene su za rekreativne svrhe, dužine 700 m.



Sl. 14 i sl.15. Trotoar i biciklistička staza

## 2.5. Parkinzi

Opština Junik ima veoma malo javnih površina koje se mogu koristiti za parkiranje vozila. Postoji samo jedan privatni parking za vozila koji ne ispunjava uslove za funkcionisanje.

Postoji jedan parking za taksiste, koji se nalazi u centru grada.

S obzirom da je izgrađena nova autobuska stanica zajedno sa parkingom, na bočnoj strani autobuske stanice određen je parking za taksiste u budućnosti.

## 2.6. Kolektivni transport (javno-privatni)

U opštini Junik unutrašnji javni prevoz ne funkcioniše. Ali, kroz ovu opštinu prelazi linija međuopštinskih autobusa koji se stacioniraju na novoj autobuskoj stanici u centru grada na desnoj strani puta Junik-Rastavica. Putem ovih autobusa, putnici se kreću u različitim pravcima, kako u okolnim selima tako i u drugim gradovima. Dakle, postoje redovne linije putovanja za Dečane, Đakovicu, Peć i Prištinu.

Direktne i brze veze su orijentisane prema Dečanu i Peći. Dok se i u Đakovici može stići češće, s obzirom da usluge za u Dečane i dalje funkcionišu kroz magistralni put na kojem se putnici mogu povezati sa redovnim uslugama u pravcu Peći i Đakovice.

U Juniku je registrovano 9 taksi automobila. Usvojili smo Opštinski pravilnik o saobraćaju, kojim se utvrđuju takse za taksi usluge. Taksisti se i dalje nalaze blizu džamije u centru. Razmišlja se da se njihova lokacija odredi u blizini nove autobuske stanice.

## 2.7. Kretanje osoba sa posebnim potrebama<sup>4</sup>

Opština Junik nema adekvatnu infrastrukturu koja bi omogućila ljudima sa smanjenom mobilnošću lak pristup i slobodno kretanje. U nekim delovima grada odnosno u investicijama duž obala reke Erenik, pokušali smo napraviti adekvatnu infrastrukturu za lakši pristup, ali to nije učinjeno u skladu sa standardima.

Opštinski zvanični objekti i nova gradnja imaju takvu infrastrukturu.

---

<sup>4</sup> Osobe sa ograničenim sposobnostima, stara lica, roditelji sa dečijim kolicima itd.

## 3. VIZIJA–STRATEŠKI CILJEVI

Na osnovu analize postojećeg stanja i svih do sada izrađenih dokumenata, opština Junik ima jasnu viziju u pogledu razvojne orijentacije grada, pretvarajući je u atrakciju kulturnog nasleđa. Vizija prema postojećim dokumentima je sledeća:

*Junik, mesto tradicije i “ode” kao institucije, “Etnografski park” prirodnog i kulturnog nasleđa, čije očuvanje će proizvesti održivi razvoj i blagostanje za njegove stanovnike, sa zasluženim mestom u regionalnoj turističkoj ponudi i evropskim integracijama.*

### 3.1. Elementi vizije

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

Stoga, u skladu sa vizijama postojećih planova (OPR, UPR i URP), vezano za Plan održive urbane mobilnosti, opština Junik, ima sledeću viziju:

**Junik, bezbedan grad za slobodno kretanje za sve učesnike u saobraćaju, sa održivom infrastrukturom i koji omogućava pristup svim učesnicima u saobraćaju.**

Da bi se postigla ta vizija neophodno je postaviti jasne ciljeve i ostvariti sledeće:

- Povećana bezbednost u blizini škola;
- Poboljšanje saobraćajne signalizacije i regulisanje saobraćaja – jednosmerni lokalni put;
- Izgradnja novih puteva;
- Proširenje mreže biciklističkih staza;
- Pristup za osobe sa posebnim potrebama;
- Regulisanje autobuske stanice i regulisanje parkinga za taksiste.

#### O.1. Povećanje bezbednosti u blizini škola

Tokom analize postojećeg stanja, evidentirano je da osnovne i srednje škole u gradu Juniku nemaju dovoljno sigurnosti za bezbedno kretanje učenika. Glavni problem je kod osnovne škole koja se nalazi duž puta R109. Put od centra Junika do škole je veoma uzak, nema trotoara, i postaje još opasniji u slučajevima suočavanja teških vozila.

---

## O.2. Poboljšanje saobraćajne signalizacije i regulisanje saobraćaja –jednosmerni lokalni put i izgradnja novih puteva

---

U cilju povećanja bezbednosti, kao glavni doprinos ovom području je i odgovarajuća signalizacija i orijentacija saobraćaja, u ovom slučaju, to su dva glavna alata sa kojima se treba ostvariti vizija grada za slobodno i bezbedno kretanje.

---

## O.3. Proširenje biciklističkih staza i pristup licima sa smanjenom mobilnošću

---

Kao što smo već pomenuli u analizi postojećeg stanja, u centru Junika je izgrađeno nekoliko biciklističkih staza, ali to nije dovoljno i nema kontinuitet potreban za pružanje kvalitetne usluge. Pošto već postoji infrastruktura, neophodno je ovoj mreži dodati i druge puteve kako bi bila korisna, kako za potrebe svakodnevnih kretanja, tako i onih turističkih.

---

## O.4. Regulisanje autobuske stanice i regulisanje parkinga za taksiste

---

Lokacija za izgradnju autobuske stanice je određena ali nije funkcionalna jer nema adekvatnu signalizaciju i nije izvršena peronizacija prema standardima za autobusku stanicu.

## 4. PLAN MOBILNOSTI

### 4.1. Povećanje bezbednosti u blizini škola i na putevima u gradu

Organizacija jednosmernih puteva za pojedina gradska naselja urađena je posebno za puteve koji nemaju trotoare i ne postoje mogućnosti da se izgrade trotoari. Jednosmernom orijentacijom moguće je napraviti poseban prostor za kretanje pešaka.

Na donjoj slici prikazan je primer kako se može rezervisati prostor namenjen za pešake, unutar zajedničke površine za kretanje.

Većina puteva u gradu je veoma uska i saobraćaj u njima se odvija u oba smera. Njihovim vraćanjem na jednosmerni put kao na donjoj slici, stvara se prostor koji se može označiti za kretanje pešaka, npr. na putu širine od 4,5 m, 3 m mogu se odvojiti za kretanje vozila u jednom pravcu, dok se 1,5 m može odvojiti za bezbedno kretanje pešaka.



*Sl. 16. Prostor namenjen pešacima*



*Sl. 17. Prostor namenjen pešacima*

Na gornjoj slici prikazan je upravo put koji ide od centra, u pravcu osnovne škole. Planirano je nekoliko scenarija o tome kako organizovati saobraćaj u ovom delu.

Scenariji:

**Scenario 1 – Izgradnja novog puta**

**Scenario 2 – Povratak kretanja na jednosmernom putu**

**Scenario 3 – Regulisanje sa svetlosnim signalima**

**Scenario 4 – Ograničenje kretanja za teška vozila sa određenim vremenom od 07:00 – 13:00**

Prema prvom scenariju planirano je da se izgradi (asfaltira) put koji ide duž škole i povezuje se s centrom grada. Izgradnjom ovog puta planirano je da se duž svega ovoga izgradi jedan kružni put sa jednosmernim kretanjem. Ovaj plan zahteva nešto veće investicije, ali predstavlja dugoročno rešenje. Na donjoj slici prikazan je plan.



### Scenario 3. Regulisanje sa svetlosnim signalima

Kao što smo gore već istakli, put u pravcu škole je veoma uzak i ne zadovoljava ni minimalne kriterijume za dvosmerno kretanje. Kao opciona rešenja takođe mogu biti svetlosni signali koji bi ovaj segment puta pretvorili u jednosmerno kretanje, gde bi se stvorio dovoljan prostor za bezbedno kretanje pešaka i vozila.

Scenario 4 je onaj koji ne zahteva velike investicije i koji je lak i brz za implementaciju. Ovaj scenario zasnovan je na ograničavanju kretanja teških vozila prema rasporedu kada su učenici u školi. Trenutno je u ovom obliku regulisan putem vertikalne signalizacije.

Kao dodatna mera za smirivanje saobraćaja, trebaju se koristiti i usporivači brzine, kao na donjoj slici.



Sl. 18. Usporivači brzine

## 4.2. Poboljšanje saobraćajne signalizacije i regulisanje saobraćaja – jednosmerni lokalni putevi i izgradnja novih puteva

Regulisanje horizontalne i vertikalne signalizacije izvršiće se u cilju povećanja nivoa bezbednosti i informisanja učesnika u saobraćaju o stanju u saobraćaju.

Pored postavljanja neophodnih znakova na odgovarajućim lokacijama, poseban značaj će se posvetiti nivou informisanja.

U takvom kontekstu, saobraćajna signalizacija (horizontalna, vertikalna i dodatna) treba da pruži neophodne informacije i dobru čitljivost u svim atmosferskim uslovima i vidljivosti (dan, noć, vlažnost, suša, magla) i da garantuje potpune informacije o vožnji vozila. Jasna i efikasna signalizacija je takođe ključni element za efikasno poboljšanje bezbednosti na putevima.

**Horizontalna signalizacija** je oskudna i evidentirani su mnogi problemi oko protezanja i održavanja. Ovi problemi su prouzrokovani slabom održivošću pokrivajućeg sloja puteva i prisustvom prašine koja je posledica neasfaltiranih puteva i neasfaltiranih trotoara ili loših uslova na putevima.

**Vertikalna signalizacija** treba da ima tehnički rok upotrebe od najmanje sedam godina. Vertikalni signali takođe treba da budu homogeni, izbegavajući fenomene gde se postavljaju mali i veliki signali bez ikakvih posebnih kriterijuma, često njihova visina nije u skladu sa pravilima postavljanja, veoma su retki i ponekad nisu na veoma vidljivim mestima.

## 4.3. Proširenje mreže biciklističkih staza i pristup lica sa smanjenom mobilnošću

U gradu Junik je neophodno da se postojeće staze održavaju i povežu sa drugim delovima grada u cilju stvaranja njihovog kontinuiteta, s obzirom da je zona centar vrlo mala, a sva dnevna kretanja mogu se obavljati aktivnim oblicima kretanja. Funkcionalna mreža i promovisanje aktivnih kretanja bi bila atrakcija sama po sebi za ovaj grad. Pored vožnje biciklom za kretanja za dnevne potrebe, u gradu Junik, svakako treba promovisati i turistički biciklizam zbog činjenice da grad ima vrlo dobru konfiguraciju koja to omogućava. Na donjoj slici predlaže se izgradnja mreže duž glavnog puta, pošto zadovoljava tehničke zahteve širine puta.



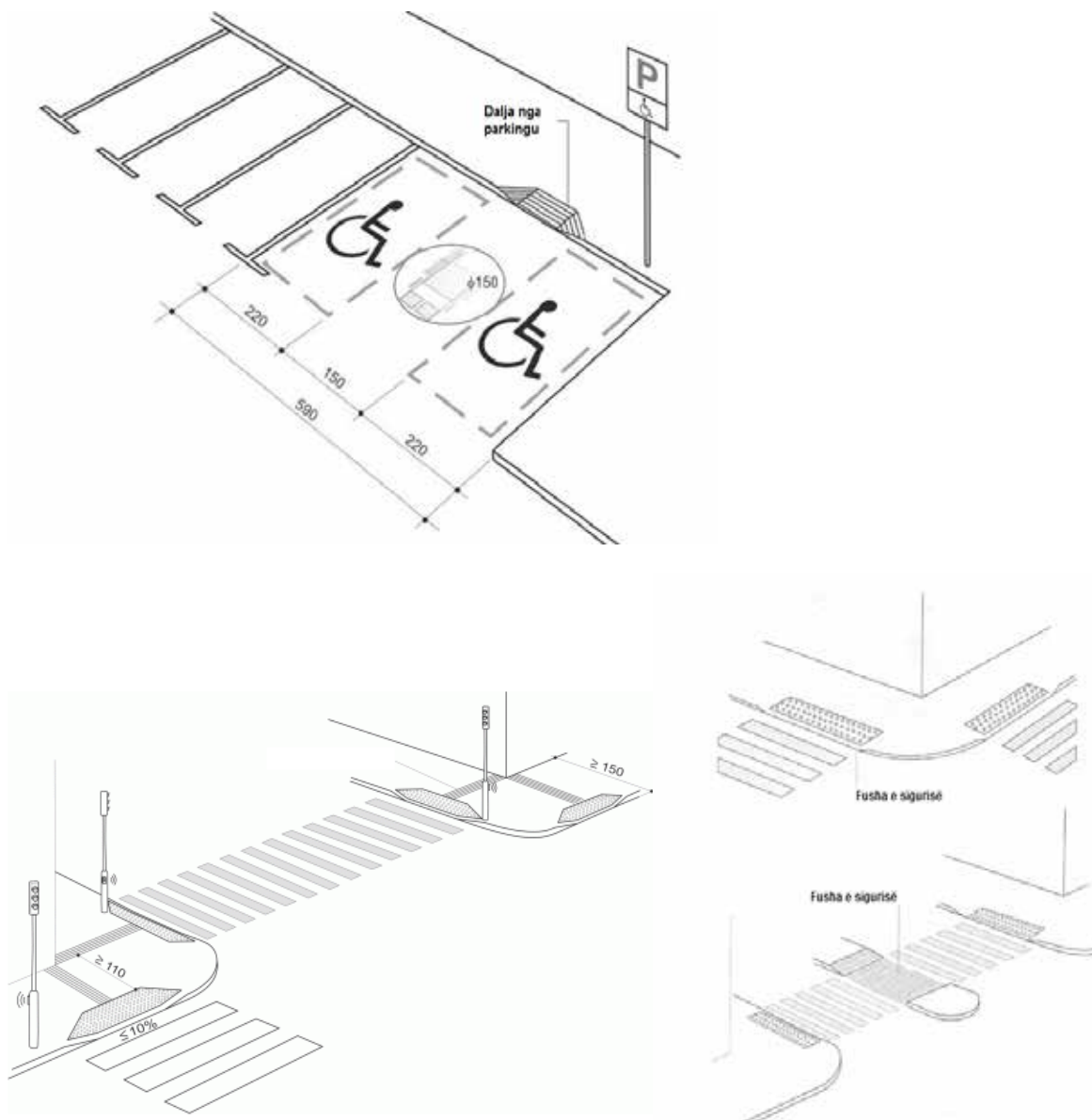
Sl. 19. Predlog izgradnje mreže duž glavnog puta

Sa druge strane, vrlo se lako mogu produžiti i organizovati staze za turistički – planinski biciklizam.



Sl. 20. Biciklističke staze

Iako su uloženi naponi za poboljšanje pristupa za lica sa smanjenom mobilnošću, oni nisu dovoljni i nisu projektovani na adekvatan način za lakši pristup. U nastavku su dati pojedini tehnički kriterijumi koji se moraju poštovati i poboljšati svi pristupi.



Sl. 21. Tehnički kriterijumi za poboljšanje pristupa za lica sa smanjenom mobilnošću

## 4.4. Regulisanje autobuske stanice i regulisanje parkinga za taksiste

Lokacija za autobusku stanicu nalazi se na ulazu u grad iz pravca magistralnog puta Dečani – Đakovica. Asfaltirana je ali nije označena kao autobuska stanica i kao takva ne ispunjava kriterijume funkcionisanja. Iz tog razloga, za njenu funkcionalnost neophodno je izvršiti peronizaciju prema standardima, kao i odgovarajuću signalizaciju. U okviru plana je predviđena njena funkcionalnost. Na donjoj slici prikazana je lokacija stanice koja je dovoljna da zadovolji postojeće zahteve kretanja javnog prevoza.



*Sl. 22. Lokacija stanice javnog prevoza*

## 5. IZJAVA OPRAVDANJA ZA ODREĐIVANJE NEPRIPREMANJA IZVEŠTAJA O STRATEŠKOJ PROCENI ŽIVOTNE SREDINE, ZA PLAN MOBILNOSTI (PM) U OPŠTINI JUNIK

### 5.1. Rezime PM

Opština Junik, zahvaljujući podršci projekta DEMOS-a, pripremila je Plan održive mobilnosti (PM). U početku je osnovana radna grupa, koja se sastojala od predstavnika različitih zainteresovanih strana, predstavnika relevantnih odeljenja iz opštine Junik.

Važnu ulogu u procesu pripreme PM su igrali eksperti angažovani od strane DEMOS-a, koji su blisko saradivali sa opštinskim stručnjacima u identifikovanju i opisu postojeće situacije u pogledu stanja, strukture i uslova razvoja saobraćaja, finansijske analize i finansijskih ekonomskih mogućnosti za postizanje održive mobilnosti, postavljanje ciljeva i određivanje akcija i aktivnosti koje treba preduzeti za sveobuhvatnu i održivu mobilnost.

#### Plan mobilnost uključuje:

- povećanje bezbednosti u saobraćaju;
- poboljšanje signalizacije i regulisanja saobraćaja;
- regulisanje i upravljanje parkinzima;
- stvaranje biciklističkih i rekreativnih staza;
- adaptaciju putne infrastrukture za lica sa posebnim potrebama.

#### Plan mobilnost ne uključuje:

- velike inženjerske projekte i intervencije koji utiču na životnu sredinu;
- izgradnju novih puteva;
- izgradnju prateće infrastrukture, kao što su mostovi, kružni tokovi, podvožnjaci ili nadvožnjaci;
- druge projekte, za koje bi u skladu sa zakonom bila potrebna procena uticaja na životnu sredinu.

## 5.2. Pravne reference konsultovane za određivanje

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

### Član 3

1. SPUŽS za planove i programe se vrši onda kad postoji mogućnost da njihovo realizovanje uzrokuje znatne štete na životnu sredinu.
2. Izrada izveštaja SPUŽS-a je obavezan za planove i programe iz oblasti prostornog i urbanističkog planiranja, korišćenja zemljišta, poljoprivrede, šumarstva, ribarstva, energetike, industrije, rudarstva, saobraćaja, upravljanja otpadom, upravljanja vodama, telekomunikacija, turizma kojim se uspostavlja okvir budućih razvojnih projekata određenih procenom uticaja na životnu sredinu u skladu sa Zakonom o Proceni uticaja na životnu sredinu kao i na planove i programe koji s obzirom na lokaciju na kojoj se realizuju mogu uticati na zaštićene oblasti, na prirodna staništa i na divlju floru i faunu.

Stav da se ne pripremi izveštaj SPUŽS-a o planu mobilnosti (PM) u opštini Junik, u skladu je sa gore navedenim članom. Tačka 2 ovog člana naglašava da”... **SPUŽS-a je obavezan za planove iz oblasti ... saobraćaja...**”; ali, u drugom delu tog stava se nastavlja “... **kojim se uspostavlja okvir budućih razvojnih projekata određenih procenom uticaja na životnu sredinu u skladu sa Zakonom...**”

### Član 5. Određivanje potrebe za SPUŽS,

1. Nadležni organ mora da od istraživanja odredi svaki slučaj posebno, na osnovu kriterijuma Aneksa 1, za planove ili programe referisane ovog člana (3, stav 3 i 4 ovog zakona), da li ima izraženog uticaja na životnu sredinu na način da se podvrgne SPUŽS-u.

Pozivajući se na gore pomenutu odredbu, Radna grupa za pripremu PM je razmotrila PM upoređujući ga s kriterijumima iz Aneksa 1 Zakona o SPUŽS-u, gde se takođe zaključuje da se od PM ne očekuje da će imati značajnijeg uticaja na životnu sredinu i kao takav ne podleže proceduri SPUŽS-a.

### 5.3. Usporedna analiza prema kriterijumima iz Aneksa 1 Zakona br. 03/L-230 o SPUŽS, kao i aktivnosti PM opštine Junik

Kriterijumi procenjivanja prema aneksu 1 Zakona o SPUŽS	Efekti Plana Mobilnosti u Opštini Junik (PM)
<b>1. Karakteristike planova i programa imajući u vidu posebno:</b>	
1.1. stepen na kojem jedan plan ili program određuje okvir projekata i drugih aktivnosti ili njihova veza sa mestom događaja, prirodom, veličinom i operativnim uslovima ili sa određenim izvorima;	PM ne predviđa razvoj projekata (infrastruktura, prateći objekti u saobraćaju itd.) koji bi bili predmet postupka prema Zakonu o SPUŽS. Glavni ciljevi će biti olakšavanje putnog saobraćaja preduzimajući olakšavajuće mere kako bi se svim učesnicima u saobraćaju omogućio što sigurniji saobraćaj.
1.2. stepen u kojem je plan ili program utiče na planove ili programe uključenih i to onih u hijerarhiji;	Ovaj plan je u skladu sa Opštinskim planom razvoja, kome je takođe urađen SPUŽS i ne utiče na druge postojeće planove, bilo opštinske ili nacionalne.
1.3. vezu planova ili programa za integrisanje razmatranja životne sredine posebno u vezi sa promovisanjem održivog razvoja;	U globalu, plan je u skladu sa principima održivog razvoja, predlažući olakšavajuće mere za promovisanje nemotornih pokreta u ovoj opštini, što bi doprinelo poboljšanju kvaliteta vazduha s jedne strane, i uopšte zdravlja stanovnika ove opštine.
1.4. probleme životne sredine u vezi sa planom ili programom,	U ciljevima postavljenim u okviru Plana mobilnosti za opštinu Junik, nije se naišlo na moguće ekološke probleme koji su se mogli pojaviti kao posledica ispunjenja gore pomenutih ciljeva.
1.5. podudaranje plana ili programa za sprovođenje zakona zajednice o životnoj sredini (npr. planovi i programi u vezi sa upravljanjem otpada i zaštitu vode).	<p>Treba reći da plan kao plan nije potreban u skladu sa zakonodavstvom bilo o životnoj sredini ili lokalnoj samoupravi, ali može biti povezan sa mnogim zakonima koji promovišu održivi razvoj, poboljšanje kvaliteta života, slobodno i bezbedno kretanje za sve učesnike u saobraćaju itd., i može se reći da ga kao takvog opštine obavljaju dobrovoljno i s obzirom na uslove koji proističu iz Zakona o SPUŽS za skeniranje svakog plana ili programa koje su izradile opštine, u ovom slučaju za moguće uticaje na životnu sredinu, smatra se razumnim da se podvrgne ovom procesu.</p> <p>Između ostalog, vredi napomenuti da je ovaj plan i svi ciljevi uključeni u ovaj plan u potpunoj saglasnosti sa Opštinskim planom razvoja koji je prošao kroz proces SPUŽS.</p>

Kriterijumi procenjivanja prema aneksu 1 Zakona o SPUŽS	Efekti Plana Mobilnosti u Opštini Junik (PM)
<b>2. Karakteristike efekata i zona na koje se verovatno može uticati, posebno uzimajući u obzir:</b>	
2.1. verovatnoću, trajanje, učestalost i prirodu efekta,	PM obuhvata period od 5 godina (2016-2020). Tokom ovih godina, očekuje se povećanje pozitivnih efekata. (pogledati tačku 1.3)
2.2. kumulativnu prirodu efekta,	Plan ne predviđa efekte koji bi u kumulativnom kontekstu doveli do posledica po životnu sredinu. Naprotiv, preorientacijom saobraćaja, povećanjem biciklističkih staza za rekreaciju, povećanjem bezbednosti na putu imaće pozitivan uticaj na poboljšanje kvaliteta vazduha.
2.3. prekograničnu prirodu efekata	Neće biti negativnih prekograničnih efekata. Plan mobilnosti je lokalnog karakter. Očekuju se pozitivni efekti, koji će biti indirektni. To će rezultirati poboljšanjem putnog saobraćaja i povećanjem bezbednosti u saobraćaju, omogućavanjem pristupa osobama sa posebnim potrebama u mreži putne infrastrukture itd.
2.4. opasnost po ljudsko zdravlje na životnu sredinu (npr. zbog udesa),	Neće biti negativnih prekograničnih efekata. Plan mobilnosti je lokalnog karakter. Očekuju se pozitivni efekti, koji će biti indirektni. To će rezultirati poboljšanjem putnog saobraćaja i povećanjem bezbednosti u saobraćaju, omogućavanjem pristupa osobama sa posebnim potrebama u mreži putne infrastrukture itd.
2.5. stepen i prostorni opseg efekata (geografska oblast i broj stanovnika koji mogu biti pogođeni),	Pozitivni efekti ovog plana na životnu sredinu uticaće, do kraja 2020. godine će pogoditi 50% teritorije i 6.083 stanovnika opštine Junik.
2.6. vrednost i ugroženost zone na koju će verovatno uticati kao rezultat:	Nije relevantno za PM Junik.
2.6.1. posebnih prirodnih karakteristika ili kulturnog nasleđa,	Pošto PM ne predviđa fizičke intervencije, izgradnju objekata, infrastrukture, sečenje šuma, zauzimanje zemljišta, iskopavanje itd., neće biti oštećenja/degradacije prirodnih zona ili kulturnog nasleđa.
2.6.2. suvišnih ekoloških standarda i graničnih vrednosti,	PM ne predviđa projekte koji bi rezultirali emitiranjem bilo u vazduhu ili u vodi, koji bi bili razmatranja u kontekstu prevazilaženja standarda ili graničnih vrednosti.
2.6.3. intenzivno korišćenje zemljišta.	PM ne predviđa zauzimanje ili korišćenje zemljišta. Sve aktivnosti prema ciljevima biće izvršene u postojećem stanju.
2.7. efekti na zonama ili površinama koje imaju priznat nacionalni, etnički ili međunarodni status zaštite	Opština Junik se nalazi na zapadnom delu Kosova, u blizini Prokletija. Ima teritoriju u površini od 77,77 km <sup>2</sup> i prostire se na geografskoj širini 42,22° i geografskoj dužini od 20,26°. Prema mapama zaštićenih područja (AKMM), ispostavilo se da se u opštini Junik nalazi zaštićena zona sa priznatim nacionalnim statusom, a to je Nacionalni park "Prokletije", ali sam plan ne prikazuje intervencije van urbane zone opštine i to intervencije za povećanje bezbednosti učesnika u saobraćaju kao što se vidi iz ciljeva postavljenih u PM koji imaju efekat pozitivnog karaktera.

## 6. FINANSIJSKI PLAN 2016-2020

### 6.1. Uvod

Ovaj finansijski plan se bavi analizom kapaciteta budžeta opštine za vremenski period 2016. do 2020. godine na osnovu najvažnijih kratkoročnih i srednjoročnih opštinskih dokumenata (opštinski budžet za 2016. godinu i srednjoročni budžetski okvir 2016-2018.), kao i finansijskim trendovima opštine u budućnosti. Takođe, plan prikazuje neophodne obračune u pogledu budžeta neophodnog za održavanje planiranih investicija 2016-2020, kao i dosadašnjih investicija u oblasti mobilnosti.

Predlozi za investicije u oblasti mobilnosti zasnovani su na prioritetima opštine za period 2016-2020. i budžetskim kapacitetima opštine uzimajući u obzir i budžetske trendove; trend granta vlade, kao i trend sopstvenih prihoda (SP). Prilikom finansiranja predloženih projekata, uzeta je u obzir mogućnost finansiranja od strane inostranih donatora putem sufinansiranja sa opštinom.

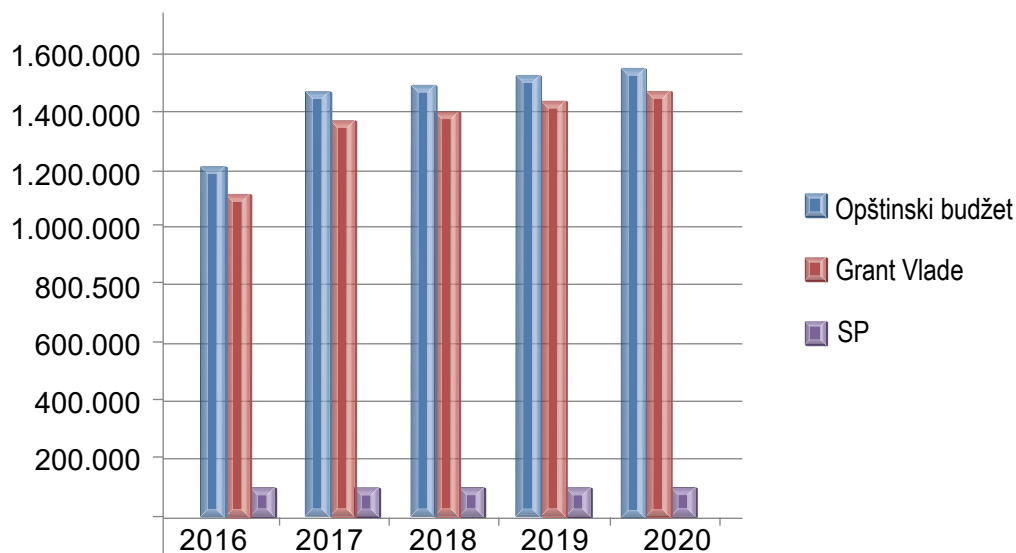
Međutim, da bi se ovaj plan u potpunosti realizovao, ostaje da opština predloge za investicije i održavanja u oblasti mobilnosti uključi u budžetskom planiranju tokom predstojećih godina.

### 6.2. Budžetski kapaciteti opštine

Budžet opštine Junik na osnovu srednjoročnog budžetskog okvira za 2016-2018 je sledeći:

Godina	Opštinski budžet	Grant Vlade	SP	Primedba:
2016	1.170.878	1.079.878	91.000	
2017	1.415.298	1.323.798	91.500	
2018	1.444.598	1.352.598	92.000	
2019	1.475.636	1.386.357	92.500	Predviđeni budžet
2020	1.506.985	1.415.689	93.000	Predviđeni budžet

Tab. 1. Opštinski budžet 2016-2020

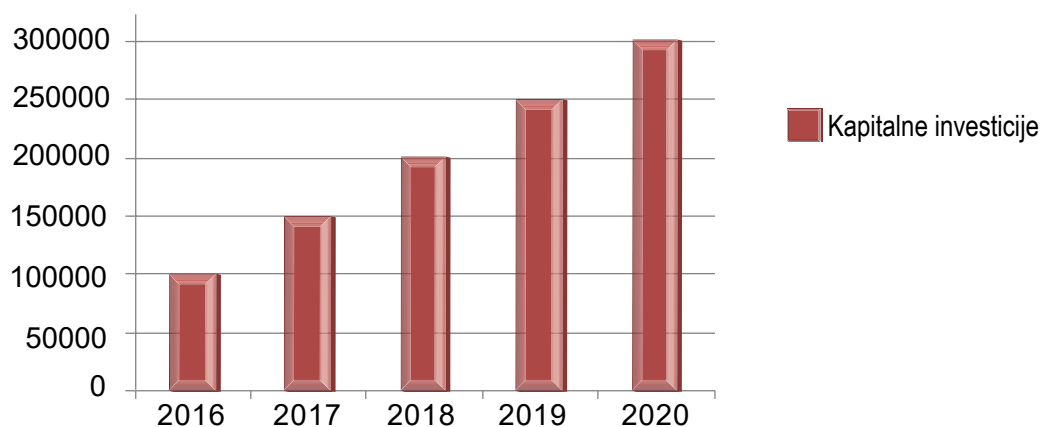


Tab. 2. Budžet, Grant i SP za godine 2016-2020

Kako bi se realizovali projekti realizovani u planu, važno je da opština ima dovoljan budžet posvećen kapitalnim investicijama. Budžetska planiranja za kapitalne investicije za 2016 -2020 su sledeća:

Godina	Kapitalne investicije	Primedba:
2016	175.000,00	Opštinski budžet+donacije
2017	195.000,00	Opštinski budžet+donacije
2018	215.000,00	Opštinski budžet+donacije
2019	235.000,00	Opštinski budžet+donacije
2020	255.000,00	Opštinski budžet+donacije

Tab. 3. Planiranja kapitalnih investicija za 2016-2020

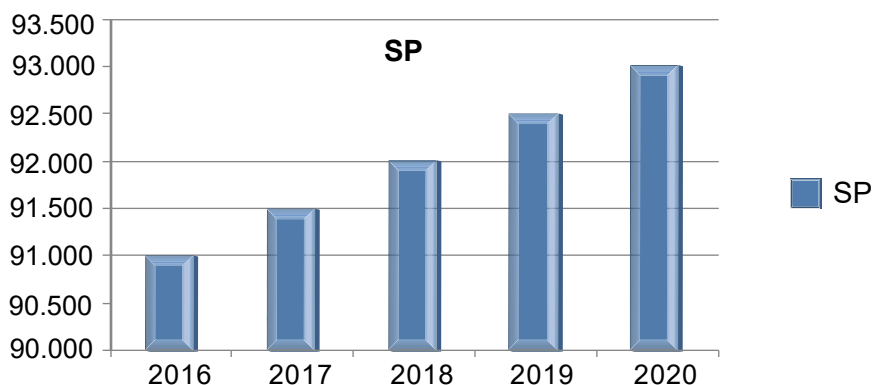


Tab. 4. Kapitalne investicije za 2016-2020

Trend rasta kapitalnih investicija u opštini takođe je povezan sa trendom rasta sopstvenih prihoda, koji će takođe beležiti rast u periodu od 2016. do 2020. godine, kao što se vidi iz tabele i grafikona ispod.

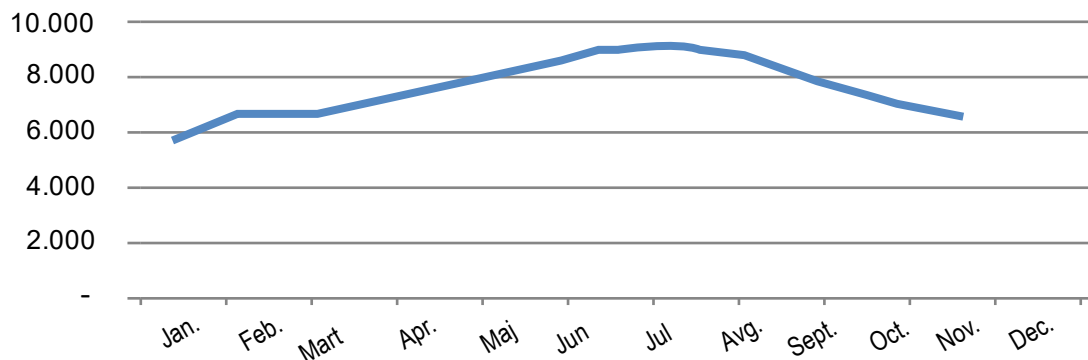
God.	Jan	Feb	Mar	April	Maj	Jun	Jul	Avg	Sept	Oct	Nov	Dec	Ukupno
2016	5.700	6.650	6.750	7.260	7.860	8.435	8.890	9.150	8.730	7.900	7.115	6.560	91.000
2017													91.500
2018													92.000
2019													92.500
2020													93.000
TO.													460.000

Tab. 5. Trend rasta sopstvenih prihoda tokom 2016-2020



Tab. 6. Sopstveni prihodi

U sledećem grafikonu prikazan je mesečni trend sopstvenih prihoda (SP) tokom 2016. godine



Tab. 7. Mesečni trend sopstvenih prihoda

## 6.3. Investicije

Kao što je gore navedeno, predlozi za ulaganje u mobilnost za period 2016-2020. bili su podneti na osnovu srednjoročnih prioriteta opštine i njenih budžetskih kapaciteta. Vrednosti predloženih investicija daju se na osnovu približnih predmera i predračuna koji se takođe mogu promeniti ako se izvrši njihov precizniji obračun.

U periodu 2016 -2020 predviđeno je 10 projekata, mera ili intervencija u ukupnom iznosu 218.500,00 €. Predlozi za investicije su prikazani u sledećoj tabeli:

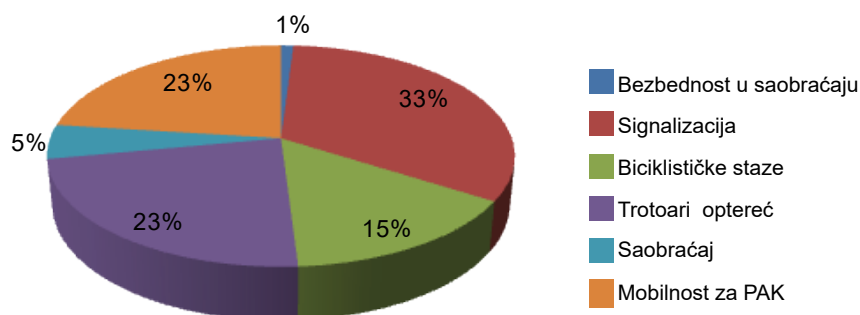
Br.	Projekat-Opis	Kategorija	Datum početka	Datum završetka	Trajanje investicije (u danima)	Prioriteti	Izvori finansiranja	Godina investicija	Vrednost investicije	%
1	Regulisanje saobraćaja na regionalnom putu 109 – Osnovna škola	Bezbednost u saobraćaju	01.05.2016	31.06.2016	60	Visok	SP	2016	2.000	0,92%
2	Signalizacija i obeležavanje pešačkih prelaska	Signalizacija	01.06.2016	30.07.2016	60	Visok	SP	2016	1.500	0,69%
3	Ponovna funkcionalizacija biciklističkih staza	Biciklističke staze	01.06.2016	31.07.2016	61	Srednji	SP	2016	1.000	0,46%
4	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Signalizacija	01.07.2016	15.08.2016	45	Visok	SP/ Grant Vlade	Svak god	20.000	9,15%
5	Izgradnja i održavanje trotoara	Trotoari	01.05.2017	30.08.2017	155	Srednji	SP/ Grant Vlade	Svak god	50.000	22,88%
6	Putna infrastruktura za lica sa posebnim potrebama	Mobilnost za PAK	01.04.2017	15.05.2017	45	Visok	SP	Svak god	50.000	22,88%
7	Izgradnja – asfaltiranje alternativnih puteva kod škole sa ciljem preusmeravanja saobraćaja	Opterećenje u saobraćaju	01.05.2017	31.07.2017	90	Srednji	SP/ Grant Vlade	2017	12.000	5,49%
8	Izgradnja rekreativnih pešačkih staza - Moronica	Biciklističke staze	01.05.2018	30.07.2018	90	Nizak	SP/ Grant Vlade	Svak god	20.000	9,15%
9	Izgradnja rekreativnih staza za bicikliste - Moronica	Biciklističke staze	01.05.2019	30.07.2019	90	Nizak	SP	2018	12.000	5,49%
10	Defining driving directions	Signalizacija	01.05.2020	30.06.2020	60	Nizak	SP	Svak god	50.000	22,88%
									218.500	100,00%

Tab. 8. Predlog-projekti 2016-2020

Na osnovu kategorija mobilnosti ove investicije izgledaju kao sledeće:

Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Vrednost investicija	%
Bezbednost u saob	2.000	-	-	-	-	2.000	1%
Signalizacija	15.500	14.000	14.000	14.000	14.000	71.500	33%
Biciklističke staze	5.000	4.000	16.000	4.000	4.000	33.000	15%
Trotoari	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	50.000	23%
Opterećenost saob	-	12.000	-	-	-	12.000	5%
Mobilnost za PAK	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	50.000	23%
<b>UKUPNO</b>	<b>42.500</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>38.000</b>	<b>38.000</b>	<b>218.500</b>	<b>100%</b>

Tab. 9. Investicije u mobilnosti



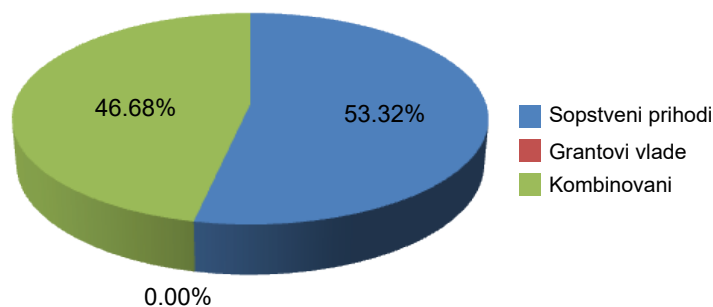
Sl. 23. Investicije u mobilnost

U sprovođenju predloženih projekata, opština može da se osloni na ove izvore finansiranja: sopstvene prihode (SP), vladine grantove, sufinansiranje sa stranim donatorima i javno-privatno partnerstvo (JPP).

Način sufinansiranja predloženih projekata prikazan je u nastavku:

Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020	Ukupno	%
Sopstveni prihodi	24.500	20.000	32.000	20.000	20.000	116.500	53,32%
Grantovi vlade	0	0	0	0	0	0	0%
Kombinovani	18.000	30.000	18.000	18.000	18.000	102.000	46,68%
<b>Ukupno</b>	<b>42.500</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>38.000</b>	<b>38.000</b>	<b>218.500</b>	<b>100%</b>

Tab. 10. Sufinansiranje



Sl. 24. Sufinansiranje

Kao dodatak Planu mobilnosti prikazano je planiranje kretanja novca (cash flow) koji je neophodan za realizaciju predloženih projekata.

## 6.4. Održavanje

Od posebnog je značaja za opštinu da izvrši adekvatno budžetsko planiranje u pogledu održavanja ne samo predloženih projekata, već i prethodnih investicija izvršenih u oblasti mobilnosti. Kao rezultat pravilnog neplaniranja budžeta neophodnog za održavanje, mnoge prethodne investicije opštine se uništavaju. Da bi se to postiglo, opština mora izvršiti inventarizaciju imovine u oblasti mobilnosti, kao i da ima tačnu i digitalizovanu bazu podataka što se tiče prethodno izvršenih investicija u mobilitet.

Kao rezultat nedostatka inventarizacije imovine i tačnog prethodnog budžetiranja za održavanje u oblasti mobiliteta, tokom obračuna neophodnog budžeta za održavanje korišćena je godišnja stopa amortizacije kao i cena po jedinici na osnovu nalaza u drugim opštinama. Godišnje stope održavanja za različite kategorije mobilnosti prikazani su u nastavku:

5

Kategorije	Godišnja amortizacija/ cena po jedinici	Vrednost investicija €	Ukupna godi vrednost €
Bezbednost u saobrać	10%	2.000	200
Signalizacija	20%	71.500	14.300
Biciklističke staze	10%	160.000	33.000
Trotoar	0,88 €	50.000	4.400
Opterećenost u saob	10%	12.000	1.200
Mobilnost za PAK	10%	50.000	5.000
<b>UKUPNO</b>		<b>345.500</b>	<b>58.100</b>

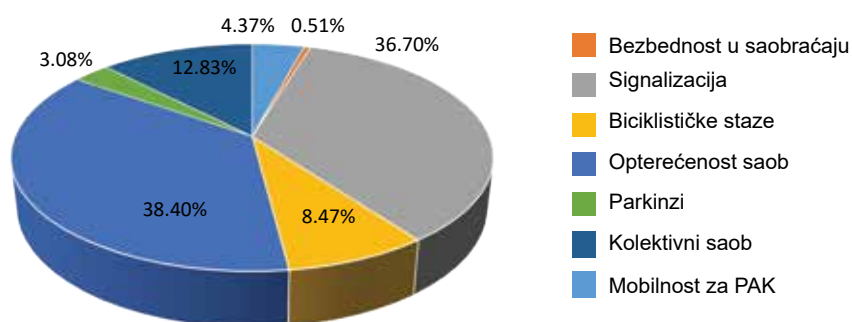
Table 11: Kategorija mobilnosti

5 Kategorija trotoara, osim održavanja planirane investicije (50.000 €) uključuje i održavanje svih identifikovanih trotoara u površini od 12.000 m<sup>2</sup>.

Uzimajući u obzir gore navedene pretpostavke, zbirna tabela godišnjih održavanja prema kategorijama izgleda ovako:

Podela održavanja po kategorijama	Jedinica	Trenutno količina	Investicije/jedinica	Ukupno jedinica	Vrednost investicije u evrima	Annual depreciation (%) / Price per unit	Total annual value in Euro	Value per unit	% Euro
Bezbednost u saobraćaju	komada	0	1	1	2.000	10%	200	200	0,51%
Signalizacija	komada	NA	250	250	71.500	20%	14.300	57	36,70%
Biciklističke staze	m	0	15.000	1.500	33.000	10%	3.300	2	8,47%
Trotoari	m <sup>2</sup>	12.000	5.000	17.000	50.000	0,88 €	14.960	1	38,40%
Opterećenost saobraćaja	komada	-	200	200	12.000	10%	1.200	6.00	3,08%
Mobilnost za PAK	komada	0	1	1	50.000	10%	5.000	5.000	12,83%
<b>Ukupno</b>					<b>218.500</b>		<b>38.960</b>		<b>100%</b>

Tab. 12. Raspodela održavanja u kategorijama



Sl. 25. Raspodela održavanja u kategorijama

Budžet za godišnje održavanje u odnosu na planirane investicije tokom godina prikazan je u sledećem:

Kategorija	2016		2017		2018		2019		2020		UKUPNO	
	Vrednost investicija	Vrednost održavanja	Vrednost investicija	Vrednost održavanja	Vrednost investicija	Vrednost održavanja	Vrednost investicija	Vrednost održavanja	Vrednost investicija	Vrednost održavanja	Vrednost investicija	Vrednost održavanja
Bezbednost u saobraćaju	2.000	200	-	-	-	-	-	-	-	-	2.000	200
Signalizacija	15.500	1.550	14.000	1.400	14.000	1.400	14.000	1.400	14.000	1.400	71.500	7.150
Biciklističke staze	5.000	500	4.000	400	16.000	1.600	4.000	400	4.000	400	33.000	3.300
Trotoari	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	50.000	5.000
Opterećenost saobraćaja	-	-	12.000	1.200	-	-	-	-	-	-	12.000	1.200
Mobilnost za PAK	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	10.000	1.000	50.000	5.000
<b>UKUPNO</b>	<b>42.500</b>	<b>4.250</b>	<b>50.000</b>	<b>5.000</b>	<b>50.000</b>	<b>5.000</b>	<b>38.000</b>	<b>3.800</b>	<b>38.000</b>	<b>3.800</b>	<b>218.500</b>	<b>21.850</b>

Tab. 13. Investicije prema godinama 2016-2020

U sledećem je prikazan opšti budžet u vezi opšteg održavanja u oblasti mobilnosti za 2016-2020

					Budžet za održavanje					
Kategorija investiranja	Projekat-opis	Godina	Vrednost investicije	Godišnje održavanje	2016	2017	2018	2019	2020	UKUPNO
Bezbednost u saobraćaju	Regulisanje saobraćaja na regionalnom putu 109 – Osnovna škola	2016	2.000	200		200	200	200	200	800€
Signalizacija	Signalizacija i obeležavanje mesta pešačkih prelaza	2016	1.500	300		300	300	300	300	1.200€
	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Svake godine	20.000	800	800	800	800	800	800	4.000€
	Usmeravanje puteva	Svake godine	50.000	2.000		2.000	2.000	2.000	2.000	8.000€
Biciklistička staza	Ponovna funkcionalizacija biciklističkih staza	2016	1.000	100		100	100	100	100	400€
	Izgradnja rekreativnih pešačkih staza - Moronica	Svake godine	20.000	400	400	400	400	400	400	2.000€
	Izgradnja rekreativnih biciklističkih staza - Moronica	2018	12.000	1.200				1.200	1.200	2.400€
Opterećenost saobraćaja	Izgradnja- asfaltiranje alternativnih puteva kod škole, u cilju preorijentacije kretanja	2017	12.000	1.200			1.200	1.200	1.200	3.600€
Trotoari	Izgradnja i održavanje trotoara	Svake godine	50.000	14.960	14.960	14.960	14.960	14.960	14.960	74.800€
Mobilnost za PAK	Putna infrastruktura za lica sa smanjenom mobilnošću	Svake godine	50.000	1.000		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000€
Ukupno										101.200 €

Tab. 14. Budžet za održavanje

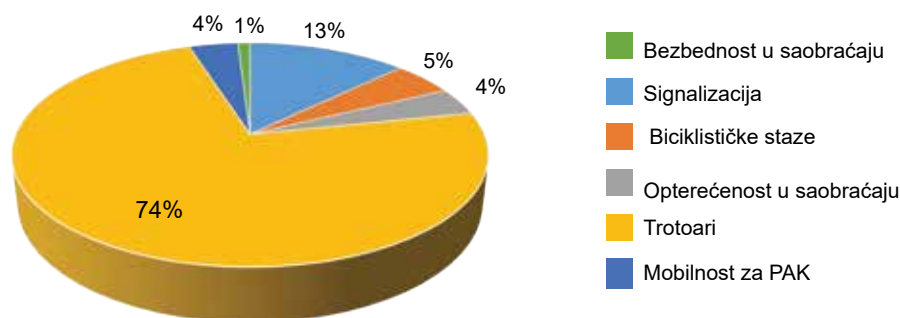
Kao što se vidi iz tabele, ukupni budžet za održavanje u oblasti mobilnosti za 2016-2020 iznosi 101.200 €. U sledećem su prikazane detaljne podele prema kategorijama mobilnosti I takođe I prema godinama kako bi opštinama izvršila neophodna budžetska planiranja za održavanje.

Raspodeljen prema godinama i na osnovu kategorija, budžet izgleda kao u sledećem:

Godina	Bezbednost u saobraćaju	Signalizacija	Biciklističke staze	Opterećenost saobraćaja	Trotoari	Mobilnost za OOS	UKUPNO	%
2016		800	400		14.960		16.160	16%
2017	200	3.100	500		14.960	1.000	19.760	20%
2018	200	3.100	500	1.200	14.960	1.000	20.960	21%
2019	200	3.100	1.700	1.200	14.960	1.000	22.160	22%
2020	200	3.100	1.700	1.200	14.960	1.000	22.160	22%
<b>TOTAL</b>	<b>800€</b>	<b>13.200€</b>	<b>4.800€</b>	<b>3.600€</b>	<b>74.800€</b>	<b>4.000</b>	<b>101.200</b>	<b>100%</b>
	1%	13%	5%	4%	74%	4%	100%	

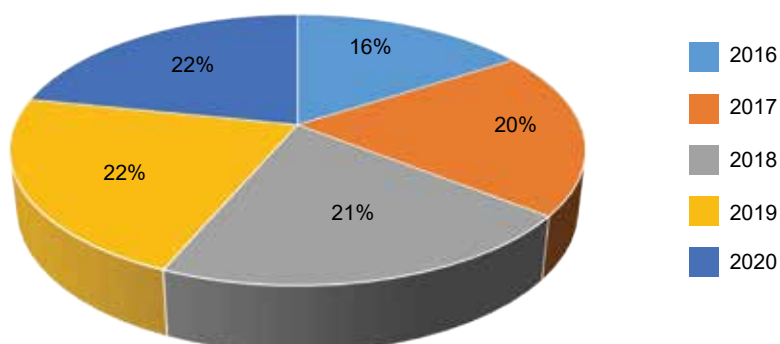
Tab. 15. Raspodela budžeta prema kategorijama

Raspodela budžeta za održavanje 2016-2020 na osnovu kategorija izgleda kao u sledećem:



Sl. 26. Raspodela budžeta prema kategorijama

Dok raspodela budžeta za održavanje kroz godine 2016-2020 izgleda kao u sledećem:



Slika. 27. Raspodela budžeta za održavanje kroz godine 2016-2020

## 7. AKCIONI PLAN ZA OPŠTINU JUNIK

Analizom ključnih faktora koji su naveli mnoge evropske gradove na planiranje urbane mobilnosti, ova alternativa kretanja može biti shvaćena isto tako značajno i za opštinu Junik. Upravo je na Kosovu u poslednjih 20 godina trend da se poveća stepen motorizacije i neophodnost promene pristupa za analizu kretanja u gradu. Videvši ovaj trend povećanja motornih vozila, svakako da njih treba smestiti u postojeću mrežu koja nije bila planirana za ovaj stepen motorizacije. Sada glavni izazov inženjera ostaje da se održi ravnoteža između motornih i nemotornih vozila, smještanjem u postojećoj infrastrukturi, ali ne čineći nijednom kompromise o smanjenju bezbednosti.

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

### Aktivnost 1: Postavljanje službenika za urbanu mobilnost

U okviru Odeljenja javnih službi neophodno je 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 u prvom redu

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 saobraćajnom obrazovanju u opštini Junik. Predavanja uglavnom drže profesionalci iz ove oblasti i biće organizovana u osnovnim i srednjim školama.

### Aktivnost 3: Promovisanje nemotorizovanog kretanja

Organizacija kampanja za podizanje svesti i promovisanje nemotorizovanih kretanja. Izvršiti medijsku promociju na lokalnom nivou (lokalne TV, elektronski mediji, itd.). Korišćenje određenih događaja za promovisanje nemotorizovanog kretanja kao što je Evropska nedelja mobilnosti (16.-22. Septembar), dan bez automobila itd. Tokom ove nedelje u mnogim zemljama se održavaju hiljade aktivnosti o promovisanju nemotorizovanih kretanja. Neophodno je stvaranje partnerstva između opštine i škole (ako je moguće i uključivanjem neke NVO) u cilju stvaranja odgovarajućih politika i promovisanja nemotorizovanih kretanja.

### Aktivnost 4: Prilagođavanje infrastrukture za osobe sa smanjenom mobilitetom

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

Br.	Mere	Cilj	Pokazatelji	Odgovorna	Važnost mera (1-3)5	Približan troškovi	Vremenski rokovi
1	Regulisanje saobraćaja na regionalnom putu 109 – Osnovna škola	Regulisanje kretanja u cilju povećanja bezbednosti	Regulisanje kretanja	Opština Junik	1	1.000 -3.000	2016
2	Signalizacija i obeležavanje pešačkih prelaza	Obeležavanje mesta prelaska	Broj izgrađenih mesta prelaska	Opština Junik	2	1.000 -2.000	2016
3	Ponovna funkcionalizacija biciklističkih staza	Njihovo obeležavanje, njihova podela od saobraćajnih traka	Njihova dužina	Opština Junik	2	500 -1.000	2016
4	Horizontalna i vertikalna signalizacija	Postavljanje, poboljšanje i održavanje putne signalizacije	Br. postavljenih znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije	Opština Junik, Ministarstvo za Infrastrukturu	1	4.000 -5.000	Sve godine
5	Izgradnja i održavanje trotoara	Stvaranje bezbednih prostora za kretanje pešaka	Dužina izgrađenih trotoara	Opština Junik	2	10.000 -20.000	Sve godine
6	Putna infrastruktura za lica sa smanjenim mobilitetom	Prilagođavanje putne infrastrukture za osobe sa smanjenim mobilitetom	Stanje putne infrastrukture nakon realizacije	Opština Junik	2	5.000 -	Sve godine
7	Izgradnja – asfaltiranje alternativnih puteva kod škole, u cilju preorijentacije kretanja	Usmeravanje saobraćaja	Stvorena nova infrastruktura	Opština Junik	2	-	2017
8	Izgradnja rekreativnih pešačkih staza - Moronica	Poboljšanje životnog kvaliteta – povećanje atraktivnosti za turizam	Dužina stvorenih staza	Opština Junik	3	20.000 -30.000	Sve godine
9	Izgradnja rekreativnih staza za bicikliste - Moronica	Stvaranje biciklističkih staza	Realizovani kilometri	Opština Junik	3	40.000 €	2016-2018
10	Usmeravanje puteva	Stvaranje jednosmernih ulica u cilju povećanja bezbednosti kretanja pešaka, pošto nema trotoara	Preorijentacija kretanja	Opština Junik	3	10.000 -15.000	Sve godine

Tab.16 . Akcioni plan 2016-2020

## 8. PRAĆENJE I PREGLED

Direkcija za javne službe (DJS) je odgovorno za sprovođenje plana. DJS podnosi izveštaj o sprovođenju ovog plana Skupštini opštine svake godine, na osnovu godišnjeg plana skupštine opštine. DJS takođe podnosi izveštaj Odboru za javne službe najmanje dva puta godišnje ili na zahtev Odbora.

Opština Junik, odnosno Direkcija za javne službe će postaviti službenika, čija odgovornost će biti **koordinacija radova, kao i praćenje i procena sprovođenja Plana održive urbane mobilnosti opštine Junik, kao i praćenje i procenu projekata i aktivnosti u skladu sa usvojenim planom.**

Praćenje i procena će biti sprovedeni po sledećim procedurama:

1. Odrediti aspekte sprovođenja projekta koje nadležni službenik treba pratiti.
2. Izrada obrazaca za unos podataka radi procene napretka u sprovođenju projekta.
3. Prikupljanje podataka iz izvršenih poseta ekipe za održivu urbanu mobilnost, intervjuisanje zainteresovanih aktera u sprovođenju projekta i pregledu izveštaja.
4. Identifikovati uzroke u slučaju eventualnih kašnjenja u sprovođenju projekta i analiza materijala koji se koriste za sprovođenje projekta.
5. Podnošenje izveštaja sa nalazima odgovarajućoj instituciji identifikovanjem problema i određivanjem vremenskog perioda za poboljšanja.
6. Stalne terenske posete na terenu i potvrđivanje da su defekti ispravljani.
7. Procena sprovedenih projekata i analiza efekata na zajednicu i korisnike. Rezultati procene mogu se koristiti u formulisanju politika za upravljanje održivim urbanim mobilitetom.

## a. PRAĆENJE PLANA URBANE MOBILNOSTI ZA 2016. GODINU

Mere		BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU	
Lokacija		Put _____	
Karakter		magistralni/ragionalni	lokalni
1	Očekivane aktivnosti	_____	- prepreke na putu - vibrirajuće trake - platforma - gumeni diskovi - samo signalizacija
		_____	
		_____	
Implementation	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebno koristiti dodatne mere?			
		DA	NE

Dodatne napomene:

---



---



---



---



---



---



---

Junik, dana \_\_\_\_\_

Nadležan za praćenje PUM:

\_\_\_\_\_

.....  
*Tab. 17. Praćenje sprovođenja mera za bezbednost u saobraćaju*  
 .....

	Mere	BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU	
	Lokacija	Put _____	
	Karakter	magistralni/ragionalni	lokalni
1	Očekivane aktivnosti	_____	_____
Implementation	DA		
	NE		
	DELIMIČNO		
Da li je potrebno koristiti dodatne mere?			
		DA	NE

Dodatne napomene:

---



---



---



---



---



---



---



---

Junik, dana \_\_\_\_\_

Nadležan za praćenje PUM:

\_\_\_\_\_

*Tab. 18. Praćenje i sprovođenje mera za signalizaciju i orijentaciju kretanja*





# REPUBLIKA E KOSOVËS

REPUBLIC OF KOSOVA - REPUBLIKA KOSOVA

MUNICIPALITY OF JUNIK  
MUNICIPALITY OF JUNIK - OPŠTINA JUNIK



**Republika Kosovo;**

**Skupština Opštine Junik;**

**Broj: 02/91;**

**Datum: 27.05.2016 .**

Na osnovu člana 12, stav 121 Zakona o lokalnoj samoupravi (Zakon Br. 03/ L-040, SLRK broj 28/2008); član 22, stav 22.1 Statuta Opštine Junik i člana 16, stav n. .Pravilnika o radu skupštine opštine Junik. Skupština Opštine Junik na svom redovnom sastanku održanom 27.05.2016 donosi:

## ODLUKU

**o usvajanju**

### **Plana o održivoj urbanoj mobilnosti u Opštini Junik**

**I.** Ovom odlukom se usvaja Plan o održivoj urbanoj mobilnosti u Opštini Junik. (u daljem tekstu Plan)

**II.** Dokument iz tačke L ove odluke je sastavni deo ove odluke.

**III.** Za sprovođenje Plana iz tačke L ove odluke pobrinuće se Predsednik Opštine Junik, odnosno Odeljenje za javne službe, inspekciju, zaštitu i spasavanje.

**IV.** Ova odluka stupa na snagu 8 dana nakon objavljivanja u Službenom Listu Republike Kosovo.

Ova odluka se dostavlja:

1. MLGA;
2. Predsednik Opštine Junik;
3. Odeljenje za javne službe, inspekciju, zaštitu i spasavanje
4. Služba Skupštine opštine, i
5. Arhiva opštine.



Plan Urbane Mobilnosti  
za Opštino Junik  
2016-2020



**HELVETAS**  
Swiss Intercooperation

KOSOVO



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Swiss Cooperation Office Kosovo**