



Republika e Kosovës
Republika Kosova - Republic of Kosova



Opština Štimlje



Plan urbane Mobilnosti za Opštinu Štimlje

Plan urbane Mobilnosti

za Opštino Štimlje

2016-2020

Pohvale

Ovaj plan je pripremljen od strane radne grupe opštine Štimlje, 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 mobilnosti u opštini Štimlje, izvršila je analizu stanja na terenu i predložila je plan mobilnosti u cilju poboljšanja pristupa i slobodnog kretanja za sve učesnike u saobraćaju.

Radna grupa

1. **Ardiana Rama** - predsedavajuća grupe
2. **Shqipe Rexhaj** - članica
3. **Taulant Salihaj** - član
4. **Kimete Ukaj** - članica
5. **Adem Bajrami** - član

Koordinaciona grupa:

1. **Rrahman Jakupi** - predsedavajući/ rukovodilac grupe
2. **Mehdi Salihu** - član
3. **Sabri Çerkini** - član
4. **Ardiana Rama** - članica

Ekipa za podršku iz projekta DEMOS

1. **Mevlan Bixhaku** - lokalni ekspert za mobilnost, Ekoinvest/DEMOS
2. **Gazmend Ahmeti** - lokalni ekspert za finansije, Ekoinvest/DEMOS
3. **Erëmira Salihu** - službenica projekta DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation
4. **Majlinda Jupolli** - službenica projekta DEMOS/Helvetas-Swiss Intercooperation

Sadržaj

| | |
|--|-----------|
| 1. DELOKRUG PLANA | 5 |
| 1.1. Profil opštine iz perspektive mobilnosti..... | 5 |
| 1.2. Osnovni principi iz planova i opštinskih dokumenata i opšti ciljevi opštine | 7 |
| 1.3. Pravni okvir | 8 |
| 2. POSTOJEĆE STANJE | 10 |
| 2.1. Bezbednost u saobraćaju..... | 10 |
| 2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija..... | 12 |
| 2.3. Saobraćaj za pešake | 12 |
| 2.4. Saobraćaj za bicikliste..... | 15 |
| 2.5. Parkinzi | 15 |
| 2.6. Kolektivni transport (javno-privatni)..... | 17 |
| 2.7. Opterećenost saobraćaja..... | 17 |
| 2.8. Putna infrastruktura za osobe sa ograničenim sposobnostima | 19 |
| 3. VIZIJA STRATEŠKI CILJEVI..... | 20 |
| 3.1. Elementi vizije | 20 |
| 4. PLAN URBANE MOBILNOSTI..... | 22 |
| 4.1. Bezbednost u saobraćaju u blizini škola | 22 |
| 4.1.1. Predložene mere za kontrolu saobraćaja | 22 |
| 4.2. Poboljšanje horizontalne i vertikalne signalizacije..... | 25 |
| 4.3. Regulisanje prometa na raskrsnicama | 26 |
| 4.4. Upravljanje parkingom | 27 |
| 4.5. Trg u ulici "Zenun Beqa" | 29 |
| 4.5.1. Trg u ulici "Zenun Beqa" | 30 |
| 4.6. Stvaranje biciklističkih staza..... | 31 |
| 4.7. Kolektivni transport - autobuska stajališta..... | 33 |
| 4.8. Prilagođavanje putne infrastrukture osobama sa ograničenim sposobnostima..... | 35 |
| 5. FINANSIJSKI PLAN 2016-2020..... | 37 |
| 5.1. Uvod | 37 |
| 5.2. Struktura opštinskog budžeta | 37 |
| 5.3. Finansijski Plan..... | 39 |
| 5.4. Analiza budžeta troškova kapitalnih investicija..... | 39 |
| 5.5. Potreba za novim investicijama | 40 |
| 5.6. Procena novih investicija u mobilnost | 41 |
| 5.7. Planiranje kretanja novca za investicije u mobilnost | 45 |
| 6. AKCIONI PLAN ZA OPŠTINU ŠTIMLJE | 51 |
| 7. PLAN PRAĆENJA..... | 52 |
| ANEKS | 53 |

1. DELOKRUG PLANA

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

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

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

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

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

Izradom plana mobilnosti, opština Štimlje teži ka tome da bude jedna funkcionalna i integrisana opština, uz prilagođavanje svih učesnika u saobraćaju i stvaranjem uslova za motorizovana i nemotorizovana kretanja.

1.1. Profil opštine iz perspektive mobilnosti

Opština Štimlje nalazi se na centralnom delu Kosova, ili u koordinatama 42.43, 21.03. Teritorija opštine Štimlje ima površinu od 134 km² (13,450.8 hektara). Oko 48,4% teritorije opštine Štimlje je poljoprivredno zemljište i poljoprivreda je jedan od razvojnih prioriteta opštine. Opština Štimlje ima oko 27,324 stanovnika, od kojih 73.8 % stanovnika žive u selima opštine. Opština ima 23 naselja uključujući i grad Štimlje i 22 sela, od kojih 13 se nalaze na planinskom delu, dok 9 od njih se nalaze na ravnicima. Većina sela opštine su povezana sa Štimljem putem asfaltiranih puteva i trenutno samo su dva puta ne asfaltirana.

Samo u gradu Štimlje žive oko 7107 stanovnika ili 26.2% opšteg broja stanovnika opštine Štimlje. Raskršće glavih puteva u smeru Prizren – Priština i Prizren - Uroševac – Skoplje su segmenti od posebne važnosti za dalji razvoj opštine. Opština Štimlje graniči se opštinama Uroševac, Lipljane i Suva Reka. Grad Štimlja je 31 km udaljen od Prištine, 48 km udaljen od Prizrena i 13 km udaljen od Uroševca. Grad Štimlje je raskršće regionalnih puteva, stoga ovaj segment treba čuvati i proširiti i tokom izrade Opšteg urbanističkog plana.



Slika 1: Geografska pozicija opštine Štimlje

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

Opština Štimlje usvojila je Opštinski razvojni plan (ORP), Urbani razvojni plan (URP) i Regulatorni urbanistički plan (RUP) za celi urbani deo grada Štimlja. U svakom od ovih dokumenata tretirana je problematika saobraćaja i mobilnosti uopšteno, a takođe je urađeno i planiranje puteva, staza za bicikliste i za različite vrste transporta. U okviru ovih planova tretirane su i autobuska stajališta i parkirališta za različite lokacije. U nastavku su predstavljeni neki od ciljeva u okviru ovih planova koji tretiraju uopšteno prostor:

Ciljevi prema ORP-u:

- Izgradnja zaobilaznica Priština-Prizren i zaobilaznice za grad Uroševac;
- Asfaltiranje puteva sa najvećim protokom saobraćaja;
- Regulisanje oštećenih puteva određenih strategijom;
- Neprekidno održavanje lokalnih ne asfaltiranih puteva u smeru ruralnih zona – dubokih planinskih zona uz postavljanje šljunka i ostalih neophodnih mera kao što je njihovo proširenje;
- Putna signalizacija i izgradnja trotoara za veću bezbednost u saobraćaju;
- Regulisanje kružnih tokova;
- Povezivanje sekundarnih centara međusobno i njihovo povezivanje sa okolnim selima.

Ciljevi prema URP-u:

1. Izgradnja transportnih koridora;
2. Asfaltiranje lokalnih puteva u dužini 7.5 km unutar urbane zone;
3. Izgradnja zaobilaznih puteva – izgradnja novih zaobilaznih puteva koja omogućavaju povezivanje naselja unutar urbane zone, kao što su:
 - Zaobilazni put koji povezuje urbanu zonu sa jedinicom vatrogasaca do reke, u dužini od 0.70 km;
 - Zaobilazni put koji povezuje urbanu zonu od skupštine opštine do tranzitnog puta, u dužini od 0.60 km;
 - Zaobilazni put koji povezuje urbanu zonu od srednje škole do industrijskog parka Maksija, u dužini od 1.05 km;
 - Obezbeđivanje prostora za parkirališta;
 - Opština treba poboljšati pitanje parkirališta u postojećoj zoni grada uz korišćenje različitih pristupa, kao:
 - Obezbeđivanje parcela za parkiranje, gde je moguće, za dužu upotrebu (blizu gradskog parka, blizu zelene pijace i ostalih administrativnih i trgovinskih usluga);
 - Parkirališta za individualne kuće trebaju se organizovati unutar relevantne parcele.
 - Staza za bicikliste – u cilju stvaranja prikladnih uslova za razvoj biciklizma u urbanoj zoni, treba se izgraditi staza za bicikliste u centralnom delu urbane zone, odnosno duž

magistralnog puta koji trenutno prolazi u urbanoj zoni, u dužini od 1.81 km.

- Kretanje pešaka – za stvaranje normalnih uslova za kretanje pešaka unutar urbane zone, potrebno je da se vrši popunjavanje prostora duž lokalnih puteva sa trotoarima za pešake, u dužini od 11.5 km.

Ciljevi prema RUP-u:

- Integrisanje novih objekata za stanovanje, onih javnih, socijalnih itd., u okviru urbanog prostora, poboljšanje nivoa uslova i mogućnosti za stanovanje, posao, zabavu, rekreaciju, zelenilo itd.;
- Eliminisanje zagađujućih tačaka i stvaranje mogućnosti za zdrav život u čistoj i zdravoj okolini;
- Zaštita postojećeg zelenila i korišćenje zelenih prostora za rekreaciju, zabavu i odmor;
- Mogućnost rasterećenja saobraćaja u urbanim prostorima, povećanje nivoa bezbednosti za lica sa ograničenim sposobnostima, starija lica, decu itd.;
- Lak pristup opštinskoj infrastrukturi.

1.3. Pravni okvir

Plan urbane mobilnosti za opštinu Štimlje, je dokument koji promoviše zajedničke interese stanovnika Štimlja, za slobodno i bezbedno kretanje svih učesnika u saobraćaju, za poboljšanje kvaliteta života, stvaranja jedne čiste i zdrave životne i socijalne sredine.

Plan urbane mobilnosti za opštinu Štimlje zasniva se na važećem pravnom okviru Kosova, kao i principima i međunarodnim konvencijama koje se odnose na održivu urbanu mobilnost, kao:

- **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 transportu,**
- **Zakon br. 2003/11 o putevima,**
- **Zakon br. 03/L-040 o lokalnoj samoupravi, Skupština Kosova (2012),**
- **Zakon br. 04/L-076 o policiji,**
- **Zakon br. 04/L-174 o prostornom planiranju,**
- **Zakon br. 03/L-160 o zaštiti zagađenja vazduha,**
- **Zakon br. 03/L-025 o zaštiti životne sredine.**

Bezbednost u saobraćaju je regulisano 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, Uredba o komunalnim uslugama, kao i drugi podzakonski akti opština Kosova tretiraju oblast bezbednosti u saobraćaju kompletiranjem zakonske osnove u ovoj oblasti.

Zakon o prostornom planiranju, ima za cilj regulisanje svih pitanja koja se odnose na prostorno i urbanističko planiranje.

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 kao i definiše funkcije, ovlašćenja, prava i obaveze relevantnih organa.

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

- lokalni ekonomski razvoj;
- urbano i ruralno planiranje;
- korišćenje zemljišta i razvoj;
- primenu uredbi za izgradnju i standarda za kontrolisanje izgradnje;
- zaštita lokalne životne sredine;

Opštine imaju sopstvene pune i izvršne nadležnosti, koje se tiču lokalnog interesa, uz poštovanje standarda određenih u primenjivom zakonodavstvu, ove nadležnosti su definisane članom 17. Zakona o lokalnoj samoupravi.

2. POSTOJEĆE STANJE

Glavni fokus u ovom poglavlju je opis postojećeg stanja saobraćaja u opštini Štimlje. Iz izvršene analize, zasnovane i na inventarizaciji, ili delimičnih zapažanja na terenu, evidentirano je da neki delovi puteva imaju potrebu za održavanje i sanaciju i kao takve predstavljaju veliku smetnju za slobodno i bezbedno kretanje. Loše stanje signalizacije, nedostatak trotoara, staza za bicikliste i infrastrukture lica sa ograničenim sposobnostima, onemogućava učešće svih učesnika u saobraćaju.

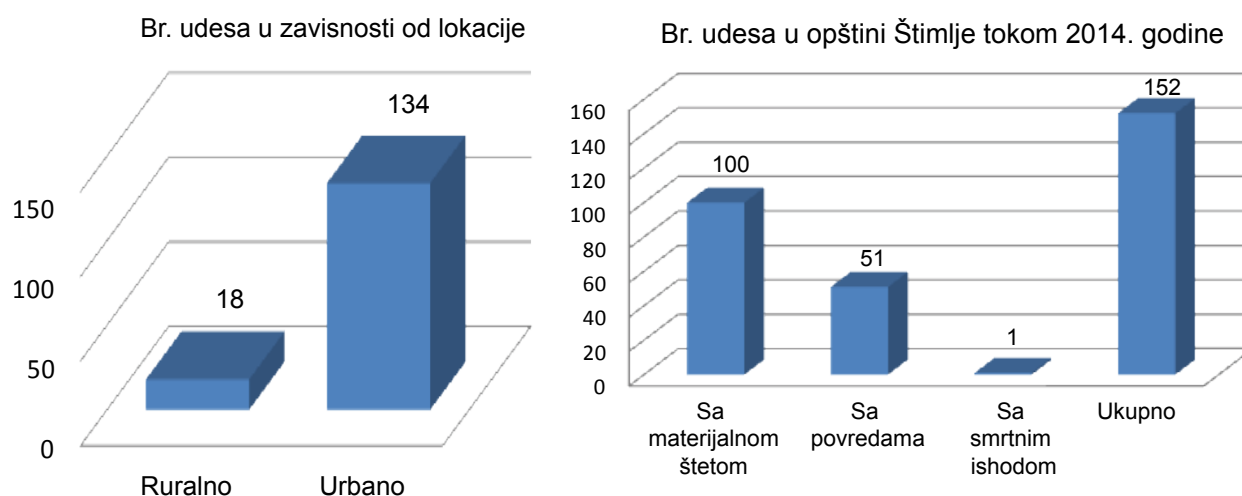
2.1. Bezbednost u saobraćaju

Na osnovu izveštaja Kosovske policije – policijske stanice u Štimlju, vezano za podatke o broju udesa, posledica, lokacija i faktora koji su uticali na prouzrokovanje udesa, vršen je opis i analiza putnih udesa koja su se desila u opštini Štimlje.

Izveštaj opisuje i vrši analizu putnih udesa tokom 2014. godine u opštini Štimlje. Rezultati su analizirani na osnovu opšteg broja udesa, onih sa fatalitetom, sa povređenim, sa materijalnim štetama i jedan broj pokazatelja učinka putne bezbednosti.

Uvek, pozivajući se na podatke kosovske policije, opšti broj udesa u opštini Štimlje, tokom 2014. godine, je 152 udesa. Od kojih, 100 su bili udesi sa materijalnim štetama, 51 sa povredama i 1 sa fatalitetom. Dok, od opšteg broja udesa, samo 18 od njih su se desila u ruralnoj zoni, dok 134 u urbanoj zoni grada Štimlja.

Opšti broj udesa i vrsta udesa tokom 2014. godine u opštini Štimlje prikazan je na slici 2.



Slika 2. Broj udesa u opštini Štimlje tokom 2014. godine

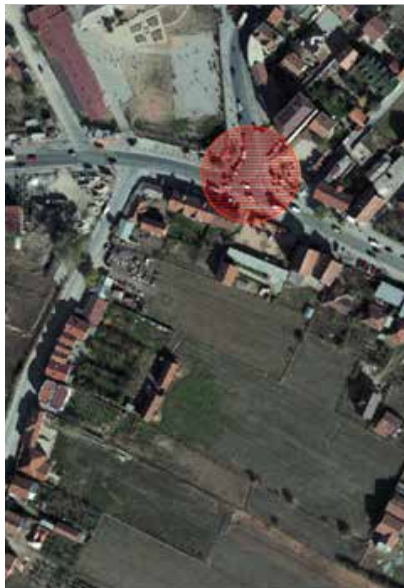
U cilju što detaljnog opisa tačaka sa potencijalnim rizikom za prouzrokovanje udesa, u slikama u nastavku su predstavljena nekoliko mesta koja se smatraju s rizikom za pešake, u gradu Štimlja. (slika 3). Dok, u ruralnom delu, identifikovana su mesta u blizini škola u selima Vojinovce i Godance.



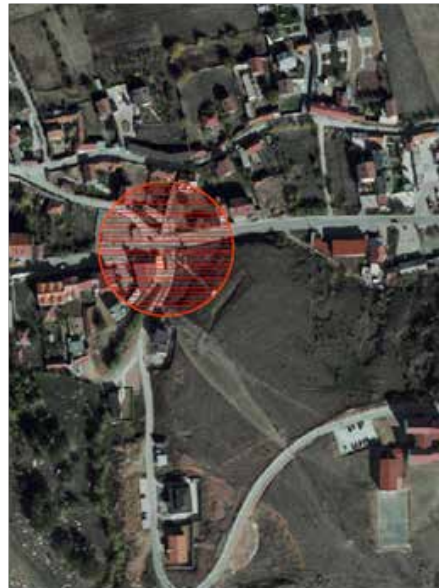
a) Raskrsnice koje se smatraju rizičnim u gradu Štimlje



a) Raskrsnica na raskršću puteva
"T. Sinani-V. Voker"



b) Raskrsnica na raskršću puteva
"T. Sinani-A. Četa"



c) Raskršće "K. Kumanova- I. Boletini"

Slika 3 (a, b, c, d). Identifikacija mesta rizika na putnim delovima u opštini Štimlje

2.2. Horizontalna i vertikalna signalizacija

Od zapažanja izvršenih na putevima grada Štimlje, primećuje se nedostatak i ne-homogenizacija putne signalizacije. Takva situacija se primećuje i na glavnim putevima "Tahir Sinani" i "Adem Jashari", dok na ostalim putevima prestavlja se više otežana situacija.

Horizontalna signalizacija nedostaje u nekoliko pešačkih prelaza, dok na postojećim prelazima, horizontalna signalizacija je istrošena i izgubilo je toliko puno osvetljenje da se jedva primećuje kao mesto namenjeno za prelaz pešaka. Ista situacija se javlja i uzdužnim linijama i stazama smera, koje u većini slučajeva nedostaju, dok one postojeće se ne primećuju kako treba.

Osim nedostatka horizontalne signalizacije, putna mreža u opštini Štimlje nije opremljena sa relevantnom vertikalnom signalizacijom. Vredi se naglasiti da, neki od postojećih znakova putokaza ne odgovaraju nivoima informisanja, kojom prilikom prouzrokuje zbunjenost orijentisanja, pogotovo za vozače vozila koji nemaju prethodno znanje o putnim uslovima.

Ne može se govoriti o adekvatnoj signalizaciji unutar mape putne mreže u gradu Štimlja niti za ruralni deo. Nema neke šeme orijentisanja saobraćaja i podele kretanja zavisno od strukture saobraćaja i još nema nekog tehničkog inventara putne mreže zavisno od kategorije puteva.

Dosta naglašen problem u gradu Štimlje je i pozicija autobuskih stajališta, odnosno nedostatak adekvatnog prostora za zaustavljanje. Autobuska stajališta uglavnom su određene duž glavnih puteva i samo dve od njih ispunjavaju tehničke kriterijume, dok u većini slučajeva zaustavljanje se vrši bez ikakve bezbednosti na putu, obuhvatajući ovde i nedostatak relevantne signalizacije.

Prema podacima Odeljenja za javne službe u opštini Štimlje, grad Štimlja je opremljeno sa oko 70% vertikalne signalizacije i oko 80% horizontalne signalizacije, dok ruralni deo je opremljen sa oko 10% vertikalne signalizacije, dok u potpunosti nedostaje ona horizontalna.

2.3. Saobraćaj za pešake

U malom i kompaktnom gradu Štimlja, gde se na prilično veliki deo odredišta može ići pešice ili kratkim putovanjem biciklom, postoji izvanredna mogućnost za razvoj jedno održivog sistema kretanja.

Jedan od glavnih komponenta kretanja za građane u urbanim sredinama su trotoari. U gradu Štimlja, glavni put "Tahir Sinani" koji se prostire duž centra grada, opremljen je trotoarima na obe strane puta. Deo trotoara sa fizičkom podelom u širini od 3.0 m, izgrađen je samo na jednu stranu, dok sa druge strane širina trotoara je samo 1.5 m. Drugi deo putne mreže u gradu Štimlja, pogotovo putevi niskih kategorija, ima otežano stanje, jer ove zone imaju uske trotoare.

Smetnje kretanja u trotoarima su uglavnom rezultat sužavanja, proširenja zgrada i privatnih biznisa duž puteva kao i postavljanje nepokretnih objekata na površinama namenjenim za kretanje pešaka.

Trenutno stanje trotoara u opštini Štimlje predstavljeno je na tabeli 1.

| | |
|--|--------------------|
| Ul. Tahir Sinani – centar - Štimlje | 2848m ² |
| Ul. 15 Janari - Račak | 815m ² |
| Ul. Adem Jashari | 1684m ² |
| Ul. K. Kumanova | 1228m ² |
| Ul. Anton Qeta- tranzit | 1170m ² |
| Donje Godance | 661m ² |
| Gornje Godance | 1102m ² |
| Ul. 12 Qershori | 500m ² |
| Ul. William Wolker | 1340m ² |
| Ul. Skenderbeu | 1600m ² |
| Selo Crnojjevo | 1000m ² |
| Ul. Tahir Sinai od škole Emin Duraku do kružnog toka Belince | 1794m ² |
| Selo Mužičane | 700m ² |
| Ul. Afrim Selmanaj | 100m ² |
| Naselje Pajtimi | 370m ² |
| Lagje e Pajtimit | 370m ² |

Tabela 1. Postojeće stanje trotoara u opštini Štimlje

U svim slučajevima, trotoari su na podignutom nivou pored puta, ali svi su izgrađeni pored puta bez da imaju deo bankine, ili neke druge fizičke podele s putem.

Nedostatak kosina i prilagođavanje trotoara za lica sa ograničenim sposobnostima jedan je od evidentiranih problema.

Nakon ostvarenog merenja na terenu, postojeće stanje trotoara i ostalih površina za kretanje pešaka u gradu Štimlja i u selima prikazano je na slici 4.



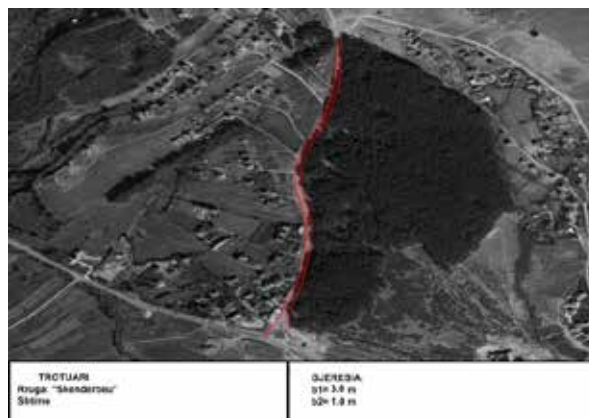
a) Ul. "Tahir Sinani"



a) Ul. Adem Jashari



c) Ul. "Komandant Kumanova"



a) d) Ul. "Skënderbeu"



e) Trotoari Godance



f) Trotoari Rečak

Slika. 4 (a-f). Stanje trotoara u gradu Štimlja i selima

2.4. Saobraćaj za bicikliste

Grad Štimlja ima dosta prikladnu konfiguraciju za razvoj biciklizma. Međutim i uprkos ovom dosta prikladnom terenu za razvoj biciklizma, jedan takav oblik kretanja nije dovoljno promovisan. U okviru opštinskog razvojnog plana predviđeno je stvaranje staza za bicikliste, ali još se nije postiglo izgraditi niti jedan metar staze za bicikliste.

Mali broj biciklista koji se kreću po putevima grada Štimlja, dele zajednički put sa motornim vozilima, odnosno po trotoarima namenjenim za kretanje pešaka.

2.5. Parkinzi

Trenutno stanje parkirališta u gradu Štimlja nije zadovoljavajuće. Postojeće lokacija javnih parkirališta je raspodeljeno uglavnom duž glavnih puteva u kombinovanim pravougaonim ili uzdužnim oblicima, uglavnom na putu "Tahir Sinani".

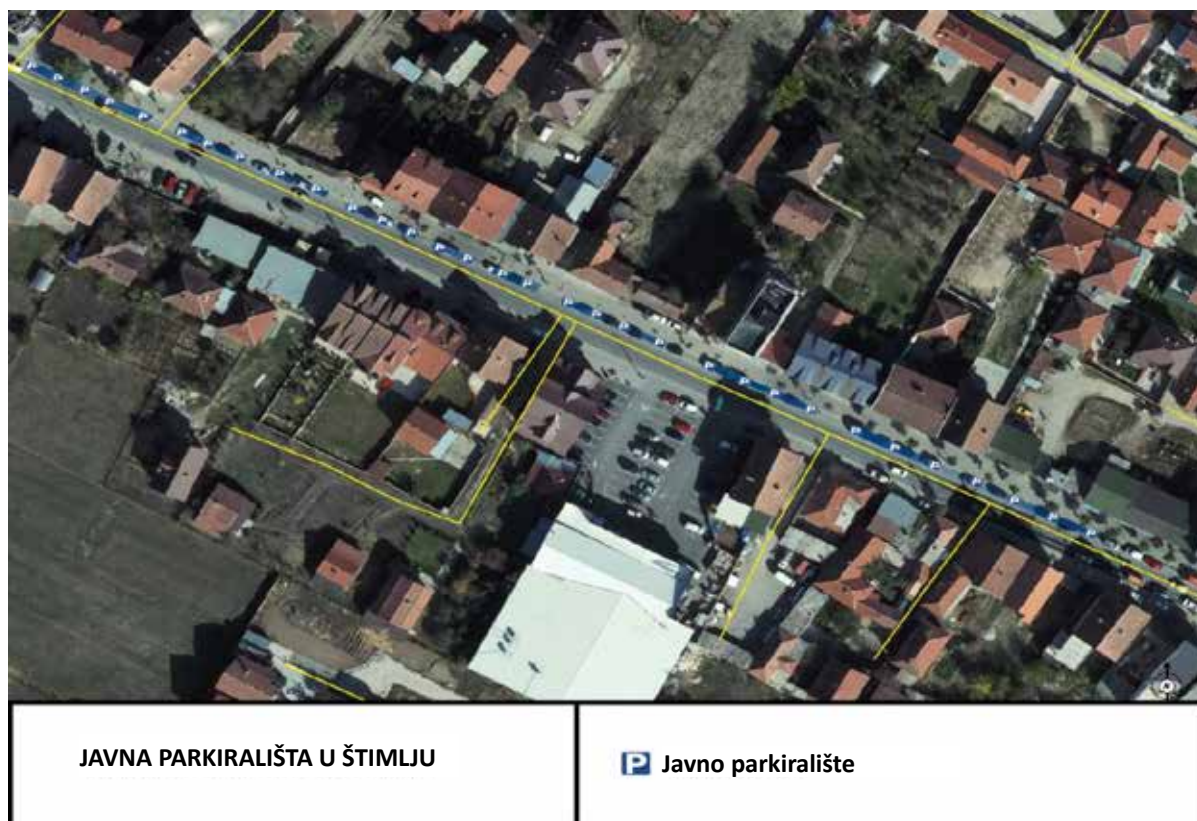
Osim javnih parkirališta, u gradu Štimlja postoje i tri privatna parkirališta sa naplaćivanjem. Dve lokacije privatnog parkirališta su postavljena na putu "Tahir Sinani" i jedno mesto parkirališta na putu "14 Dhjetori".

Osim javnih i privatnih parkirališta, u blizini poslovnim objekata postavljena su i parkirališta poslovanja. Takođe i ostale javne institucije kao što je služba ambulante, policija, pošta, opštinske institucije itd., imaju parkirališta namenjena za usluge ovih institucija.

Postojeće stanje parkirališta i njihov oblik u gradu Štimlja predstavljen je u tabeli 2.2. i slici 2.4.

| Javna parkirališta za usluge građana | | |
|--------------------------------------|-------------------------|--|
| Ulica | Oblik parkiranja | Broj mesta za parkiranje |
| Tahir Sinani | Uzdužno | 50 + 1 mesto za parkiranje lica sa ograničenim sposobnostima |
| Zenun Beqa | U uglu od 90° | 2 |
| Skender Salihaj | U uglu od 90° | 5 |
| Institucionalna parkirališta | | |
| Skupština Opštine Štimlje | U uglu od 90° i uzdužne | 15 |
| Kosovska Policija | U uglu od 90° i uzdužne | 10 |
| GCPM "Vezir Bajrami" Štimlje | U uglu od 90° i uzdužne | 30 |

Tabela 2: Javna i institucionalna parkirališta u opštini Štimlje



Slika. 5. Lokacije parkirališta u gradu Štímlje

2.6. Kolektivni transport (javno-privatni)

U opštini Štimlje javni transport organizovan je od strane privatnih kompanija, koje razvijaju urbano-periferijski transport na celoj teritoriji opštine Štimlja. Trenutno, u opštini Štimlje rade 3 kompanije javnog transporta, koje pokrivaju najveći deo sela opštine Štimlje i ispunjavaju zahteve građana za kolektivni transport, osim dubokih planinskih zona, u kojima se transport organizuje putem kombi-buseva.

Urbano-periferijskim transportom upravlja opština Štimlje, dok linijama Prizren-Priština koje prelaze po gradu Štimlje, upravlja ministarstvo infrastrukture.

U okviru među-urbanih linija, linije sa gradom Uroševac su vrlo redovne i funkcionišu sa tri operatora. Sa gradovima Prištine i Prizrena operiše među-urbana tranzitna linija za transport učenika i studenata, dok za grad Prištine ne postoji niti jedna direktna linija.

Linije urbano-periferijskog transporta koje funkcionišu u opštini Štimlje, su sledeće:

- Štimlje – naselje Pajtimi – Donje Godance – Gornje Godance i obrnuto; (BUS – 13 relacija)
- Štimlje – Davidovce – Đurakovce– Mužičane – Vojinovce i obrnuto; (BUS – 8 relacija)
- Štimlje – Davidovce – Rašince – Glavica i obrnuto; (BUS – 4 relacija)
- Štimlje – Most Paše – Petrovo – Maljopoljce i obrnuto; (BUS – 14 relacija)
- Štimlje – Belince – Crnoljevo – Petraštica i obrnuto; (BUS – 11 relacija)
- Štimlje – Zborce i obrnuto; (Kombi – bus – 4 relacija)
- Štimlje – Godance – Varigovce; (Kombi-bus – 4 relacija)
- Štimlje – Petrovo selo – Lužnica – Lanište – Topilo; (Kombi-bus – 5 relacija)
- Štimlje – Crnoljevo – Rance; (Kombi-bus – 5 relacija).

2.7. Opterećenost saobraćaja

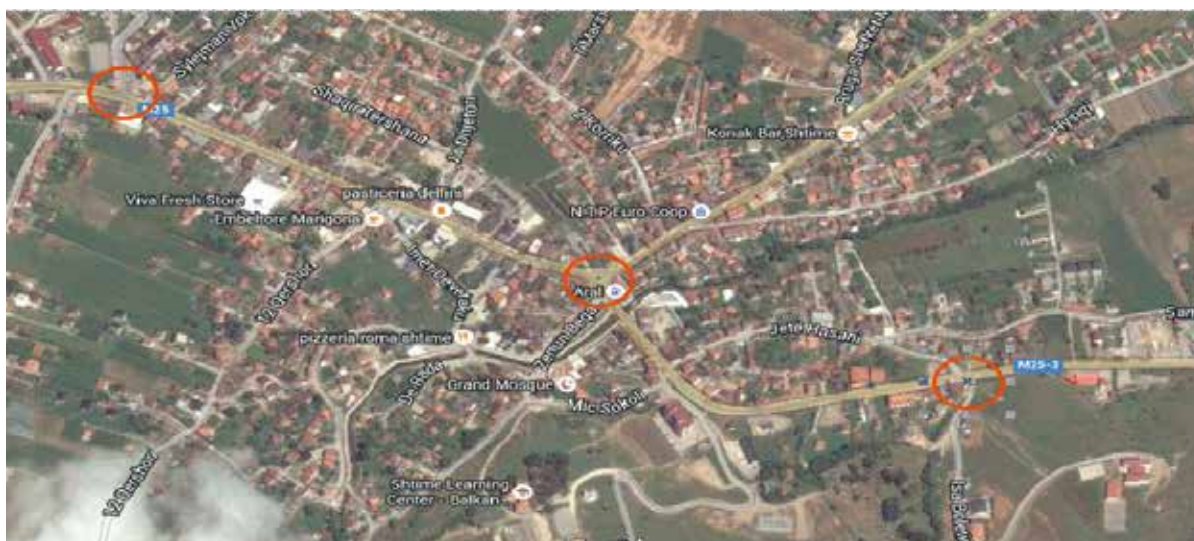
Za proveru tačnog postojećeg stanja jednog dela puta, uz obuhvatanje ovde i različitih formata i nivoa raskršća, potrebno je nelinearno poznavanje saobraćaja, odnosno opterećenja saobraćaja.

Za praktične potrebe, karakteristike vremenske nelinearnosti saobraćaja vozila u različitim vremenskim periodama su od posebne važnosti. Period i trajanje brojanja zavisi se od cilja i načina planiranja. Najbolji rezultati će se dobiti kada prebrojavanje se vrši putem automatskog brojanja, u dužim vremenskim periodama (12 ili 24 sata u celini).

U nedostatku vremena i ostalih ograničenja, za potrebe opterećenja saobraćaja u opštini Štimlje, vrši se ručno prebrojavanje.

Izrađeni su i obrasci za prebrojavanje, u kojima je postavljena podela u vremenskom intervalu od 15 minuta i podela vozila zavisno od strukture.

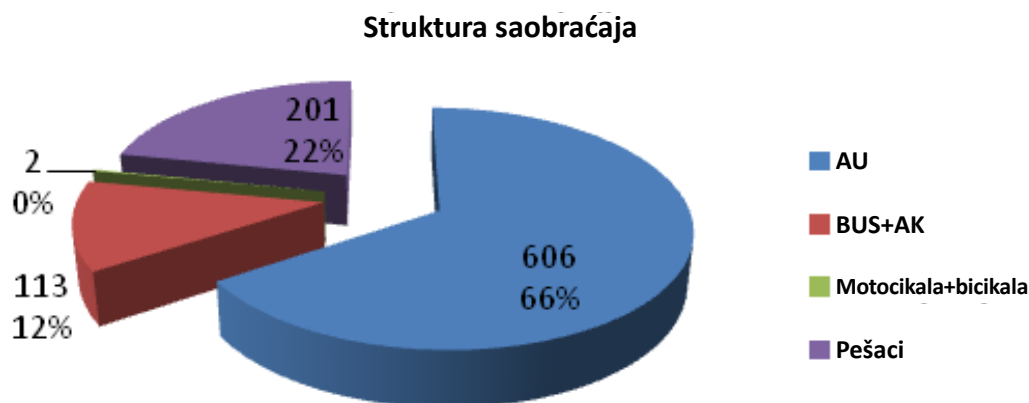
Izabran je jedan karakterističan dan i merenje je vršeno u različitim vremenskim periodama unutar dana: od 7.00-8.00 časova i 12.00-13.00 časova.



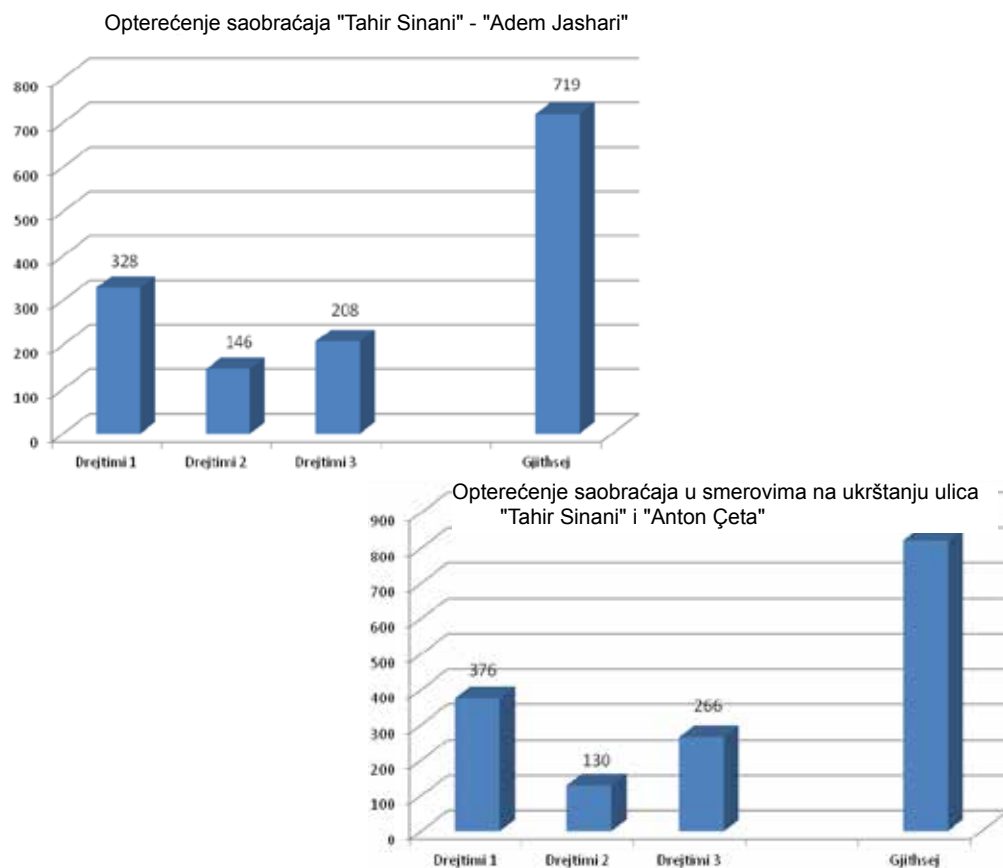
Slika 6. Tačke merenja opterećenja saobraćaja u gradu Štímlje

Nakon analize nelinearnosti saobraćaja, primećuju se da tokom vremena saobraćajnog špica, grad Štímlja ima prosečno opterećenje saobraćaja. Dok, što se tiče strukture uglavnom dominiraju vozila putnika sa oko 66%, teška vozila (BUS +AK) 12%, dok u opštoj strukturi saobraćaja, prisustvo pešaka je oko 22%.

Rezultati opterećenja saobraćaja u raskrsnicama i delovima puta prikazani su na slici 8.



Slika 7: Struktura saobraćaja na raskrsnicama i delovima puta



Slika 8. Opterećenje saobraćaja u najprometnijim raskrsnicama u gradu Štimlje

2.8. Putna infrastruktura za osobe sa ograničenim sposobnostima¹

Neprekidan izazov koji otežava istraživanje u ovoj oblasti, je nedostatak tačnih podataka za osobe sa ograničenim sposobnostima. Podaci vezano za osobe sa ograničenim sposobnostima su manjkava, nestandardizovana i ne-kategorizovana prema polu, uzrastu, kategoriji ograničene sposobnosti, vremena stanja itd. postojeći podaci ne omogućavaju detaljnu analizu ove grupe zbog ograničenog broja zastupanja u službenim podacima. Isto tako nedostatak jednog standardizovanog pristupa za prikupljanje podataka ne pruža mogućnost za potrebne informacije.

Ipak, ministarstvo životne sredine i prostornog planiranja, donelo je jedno administrativno uputstvo putem kojeg je obavezno regulisanje tehničkih uslova i načina obezbeđenja neometanog pristupa, kretanja, boravka i rada osoba sa ograničenim sposobnostima, ipak u opštini Štimlje ti uslovi nisu ispunjeni.

Nedostatak kosina, visina trotoara, odnosno bočnog kamena u blizini pešačkih prelaza ne ispunjava uslove za ovu kategoriju ljudi.

U opštini Štimlje, za potrebe osoba sa ograničenim sposobnostima, postavljeno je samo jedno mesto parkinga, dok putna mreža, uglavnom pešački prelazi ne ispunjavaju uslove za ovu kategoriju ljudi.

¹ Pojam 'osobe sa ograničenim sposobnostima' u ovom planu se tiču osoba sa ograničenim sposobnostima kao što je zakonom definisano, i ostalim osobama sa posebnim potrebama (kao npr. roditelji sa kolicima, starije osobe, deca, biciklisti, itd.).

3. VIZIJA STRATEŠKI CILJEVI

Strateški ciljevi za viziju grada Štimlje, definisani su kao rezultat analize postojećeg stanja. Tokom ove analize, procenilo se nekoliko alternativa i uglavnom su uzete u obzir opcije koje pružaju rešavanje problema saobraćaja i omogućavaju na najbolji način slobodno i bezbedno kretanje za sve učenike u saobraćaju.

Vizija razvoja grada Štimlja i strateški ciljevi za ostvarivanje iste, biće u skladu sa prethodnim vizijama usvojenim u okviru ORP-u i URP-u.

Na osnovu postojećeg stanja, opisanog u drugog poglavlju, gde su identifikovani problemi koji se nadovezuju sa nivoom bezbednosti, funkcionisanju i usklađivanju putne infrastrukture učesnika u saobraćaju, izrađena je strategija, odnosno vizija kako će grad Štimlja biti u pogledu mobilnosti.

3.1. Elementi vizije

Održiva urbana mobilnost je dugoročna vizija svake opštine/grada. Postizanje ove vizije bi bilo jednostavno nezamislivo bez ciljeva i adekvatnih mera jasno određenih za postizanje tih koraka za mobilnost i integrisanje grada.

Stoga, usklađivanjem vizija postojećih planova (ORP, URP, i RUP-a), vezano za plan održive urbane mobilnosti, opština Štimlje ima ovu viziju:

ŠTIMLJE – PRIVLAČAN, FUNKCIONALAN I ODRŽIVI GRAD, grad koji obezbeđuje slobodan i bezbedan pristup svim učesnicima u saobraćaju, sa funkcionalnom putnom infrastrukturom, koja svim građanima omogućava aktivno kretanje u cilju očuvanja životne sredine i boljih uslova za zdraviji život.

U okviru ispunjavanja vizije, za opštinu Štimlje, određena su pet glavna strateška cilja. Svaki od strateških ciljeva razrađuje se u narednom poglavlju putem relevantnih politika koje će voditi izradu plana mobilnosti.

Cilj 1 - Bezbednost u saobraćaju – Povećanje bezbednosti u blizini škola

Ova strategija teži da uputi specifična pitanja bezbednosti u saobraćaju, pružajući tako i posebne mere za njihovo upućivanje na opštinskom nivou. Određivanje tehničkih mera za povećanje bezbednosti u saobraćaju i pitanja od interesa pomoći će institucijama na opštinskom nivou u određivanju prioriteta, posebno u blizini škola.

Nakon evidentiranja mesta u blizini škola, koja se smatraju sa visokom opasnošću, koristiće se adekvatne metode i mere za smirenje saobraćaja.

Cilj 2 – Poboljšanje signalizacije i regulisanje saobraćaja

Signalizacija puteva reguliše putni saobraćaj. One imaju veliki značaj, kako za bezbednost kretanja na putu tako i za aspekte koji se tiču kontrole saobraćaja i ponašanja vozača vozila u saobraćaju.

Postojeće stanje horizontalne i vertikalne signalizacije u opštini Štimlje nije na prikladnom nivou. Nedostatak relevantne signalizacije i korišćenje signalizacije na neredovan način, može prouzrokovati zbunjenost i nepravilne akcije vozača vozila. Stoga, poboljšanje signalizacije saobraćaja smatra se kao jedan od najbitnijih ciljeva tokom izrade ovog plana.

U regulisanju raskrsnica saobraćaja, posebna pažnja se treba pridati tačkama sukoba, koje se uglavnom identifikuju putem organizacije kretanja na saobraćajnoj površini i manevrisanju vožnje unazad.

Hodanje je najstariji i univerzalni način putovanja. Privilegovano mesto koje poseduje grad Štimlje je ulica "Zenun Beqa", odnosno najprivlačnije mesto grada u blizini reke "Štimjanka". Jedan deo ovog puta, može se transformisati u šetalište i mirnu zonu koja koristi kao mesto za rekreaciju i sastanke za građane.

Cilj 3 – Regulisanje i upravljanje parkirališta

Tokom organizovanja parkirališta, kao jedan od osnovnih uslova je adekvatno korišćenje prostorije na raspolaganju, odnosno u toj prostoriji da se može postaviti što veći broj mesta za parkiranje, ali takođe da se obezbede uslovi za slobodno i bezbedno kretanje i za ostale učesnike u saobraćaju. Stoga, tokom planiranja, neophodno je da obrade različite varijante u cilju postizanja što boljeg rešenja.

Za upravljanje postojećih parkirališta i ostvarivanju novih parkirališta van putnih jedinica, treba vršiti pažljivu proveru prikladnih zona za izgradnju parkirališta, ili treba vršiti ponovnu urbanu procenu postojećih parkirališta, uz obuhvatanje na poseban način javne zone.

Cilj 4 – Stvaranje staza za bicikliste

Jedan od najbitnijih ciljeva u okviru ovog plana, je povećanje korisnika bicikla u gradu Štimlje i funkcionalno povezivanje staza za bicikliste sa selima ove opštine. Ovim ciljem teži se smanjenje saobraćaja, povećanje kvaliteta vazduha, smanjenje zahteva za parkiranje i poboljšanje javnog zdravlja. Ovo će se postići uz stvaranje novih staza za bicikliste, uz poboljšanje bezbednosti za biciklizam.

Cilj 5 – Prilagođavanje putne infrastrukture za osobe sa ograničenim sposobnostima

U okviru ovog plana, posebna pažnja je pridana prilagođavanju putne infrastrukture za osobe sa ograničenim sposobnostima, pogotovo na putnim prelazima i pešačkim prelazima.

4. PLAN URBANE MOBILNOSTI

4.1. Bezbednost u saobraćaju u blizini škola

Bezbednost u saobraćaju je dosta složen problem gde su obuhvaćeni: bezbedni putevi, bezbedna putna vozila, sposobni vozači vozila, podizanje svesti i informisanje korisnika puta i kažnjavanje za kršenje zakona. Znači, problem putne bezbednosti je problem koji se tiče svih nas.

Bezbednost u saobraćaju je jedan od najaktuelnijih problema u opštini Štimlje. Tokom analize postojećeg stanja, u fokusu je bila bezbednost u blizini škola i poboljšanje putne infrastrukture, kako bi bili na raspolaganju za sve učesnike u saobraćaju.

U cilju povećanja bezbednosti u blizini škola, u okviru ovog plana predviđene su fizičke metode kontrole saobraćaja, odnosno fizičke smetnje koje će uticati u smirenju saobraćaja.

S pojmom fizičke metode za kontrolu saobraćaja, podrazumevaju se sve one procedure koje u suštini su delovanja saobraćaja i koje utiču na ponašanje vozača vozila. One obuhvataju i smirenje saobraćaja u raskrscinama i putnim smerovima, kao i prednosti za pešake i bicikliste.

Najčešće mere za smanjenje brzine i povećanja bezbednosti u saobraćaju su mere za smirenje saobraćaja. U principu, smirenje saobraćaja je kombinacija velikog broja mera, koje imaju za cilj smanjenje negativnih uticaja od strane korisnika motornih vozila i koje dovode do promene ponašanja vozača i smanjenja maksimalne brzine kretanja u saobraćaju.

Glavni ciljevi za smirenje saobraćaja su:

- Smanjenje brzine u blizini škola i ostalim važnim zonama;
- Stvaranje uslova na putu za upozorenje i obavezu vozača da voze mirno i pažljivo;
- Poboljšanje i ulepšavanje životne sredine;
- Smanjenje broja saobraćajnih udesa.

4.1.1. Predložene mere za kontrolu saobraćaja

Iako ponekad ove mere izgledaju kao posebne celine, vođenje saobraćaja i smirenje istog predstavljaju različita sredstva i tiču se različitih problematika. Vođenje saobraćaja obuhvata različite mere kontrolisanja saobraćaja u cilju vođenja kretanja i povećanja bezbednosti za pešake.

Prilikom odabira mera za smirenje saobraćaja, uzimaju se u obzir tri osnovna kriterijuma:

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

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

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

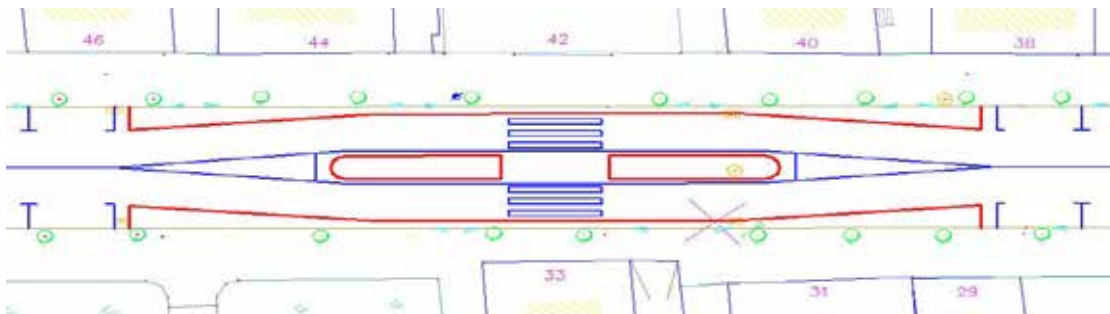
Za regionalne puteve:

- Mere smirivanja saobraćaja, primenom ostrva duž puta na obe strane pešačkog prelaza;
- Postavljanje odgovarajuće horizontalne i vertikalne signalizacije, u cilju skretanje pažnje na blizinu školske zone.

Predloženo rešenje tiče se uglavnom sa kritičkim mestima u kojima postoji sukob između saobraćaja vozila i pešaka i u kojima postoji dovoljna širina za postavljanje ovih mera. Bezbednost pešaka je ugroženo zbog velike brzine ali i zbog neadekvatne geometrije puta na mestima sukoba. Rešenje za ove delove puteva zasnovano je na najbolja iskustva ostalih zemalja.

Tehničko rešenje se zasniva na:

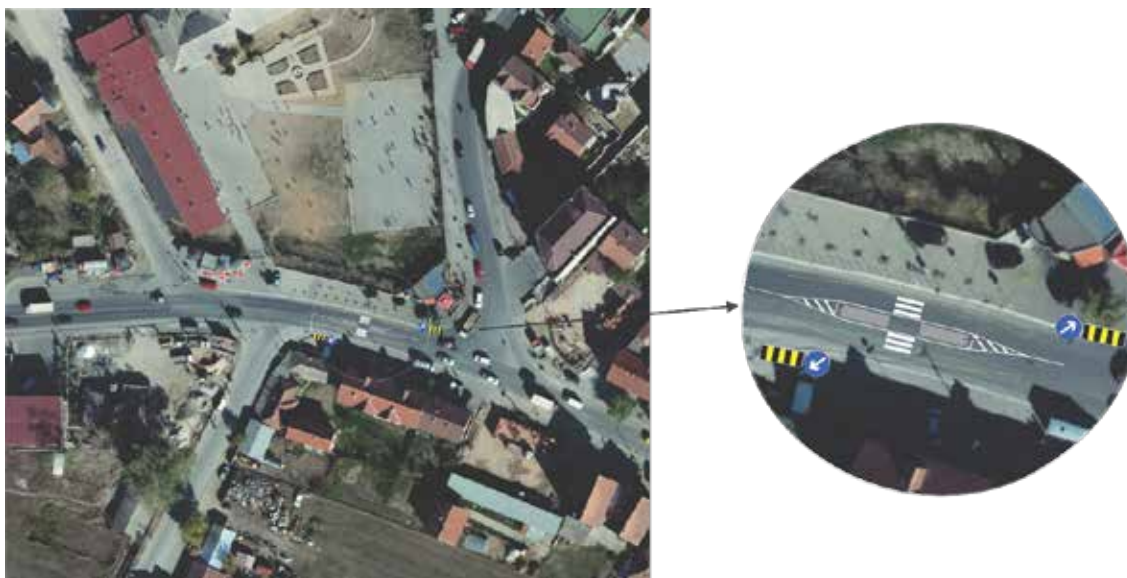
- Izgradnju centralnog ostrva na glavnoj ulici u obe strane pešačkog prelaza; svaki u dužini 10 m – 15 m i u širini od 1,5 – 2,0 m, dok visina ivičnjaka ostrva je $h = 12$ cm (slika 9). Ovo rešenje se predviđa za delove puta na kojima je brzina ograničena od 40-50 km/h, koja odgovara ograničenoj brzini u naseljenim zonama.



Slika 9: Razdelna ostrva duž puta

Korišćenje prepreka ili postavljanje platforma za smirivanje saobraćaja, ne preporučuje se za magistralne i regionalne puteve. Stoga, prilikom primene mera za smirivanje saobraćaja u opštini Štimlje, treba proceniti na kojim delovima regionalnih puteva može se upotrebiti model sa odvojenim ostrvom u pešačkom prelazu. Nakon analize geometrijskih elemenata puteva, procenilo se da model sa razdelnim ostrvom može se koristiti samo na jednom delu puta "Tahir Sinani", odnosno u blizini osnovne škole "Emin Duraku".

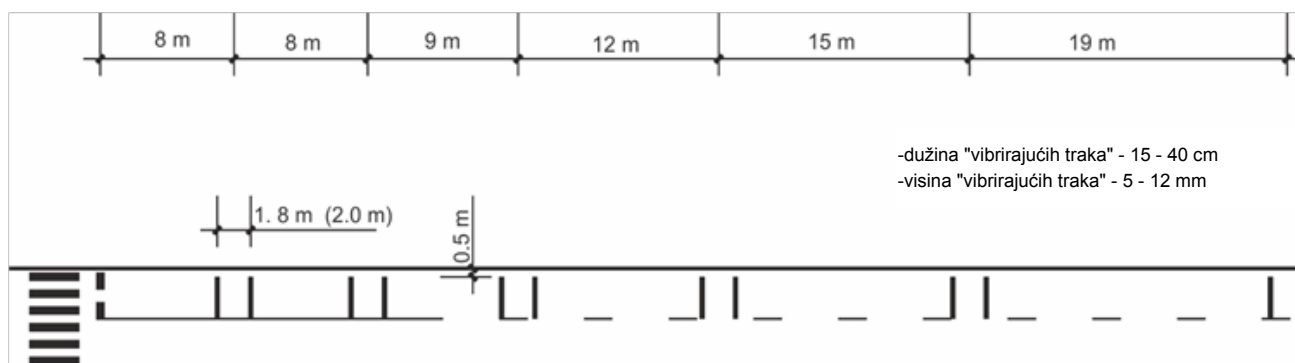
Pošto u blizini osnove škole "Emin Duraku", širina puta je dovoljna (oko 8.5 m) zbog karaktera puta i strukture toka saobraćaja, u ovoj zoni treba da se smanji brzina, onda na ovom delu puta se može postaviti mera za smirivanje saobraćaja sa razdelnim ostrvom na pešačkom prelazu. (slika 10).



Slika 10. Predložena mera za smirenje saobraćaja u blizini škole "Emin Duraku"

Na delovima puta gde nisu ispunjeni uslovi za postavljanje razdelnog ostrva (zbog nedovoljne širine ili troškova), smirivanje u saobraćaju se može zameniti primenom vibrirajućih traka.

Zbog širine vibrirajućih traka (15-40 cm) i manje visine (5-12 mm), one ne utiču na udobnost kretanja, već upozoravaju vozače automobila da se približavaju na području u blizini kojih treba povećati pažnju (Slika 11).



Slika 11. Model za postavljanje vibrirajuće trake

Model vibrirajućih traka, kao mere smirivanja saobraćaja, može se koristiti kao model u ulici "Komandant Kumanova" u srednjoj školi (slika 12).



Slika 12.

Za lokalne puteve:

Na delovima lokalnih puteva gde postoji potencijalni rizik od neadekvatne brzine motornih vozila, posebno u blizini škole, zbog geometrijskih elemenata ovih puteva, mogu se postaviti fizičke prepreke (vidi Aneks 1), kao:

- Izbočine na putu
- Vibrirajuće trake
- Površina (platforma) podignuta na putu
- Gumeni diskovi.

4.2. Poboljšanje horizontalne i vertikalne signalizacije

Bezbednost na putevima i saobraćaj su vezani za informacije koje vozači dobijaju od saobraćajne signalizacije. U takvom kontekstu, saobraćajna signalizacija (horizontalna, vertikalna i komplementarna) treba da obezbedi odgovarajuću informaciju i čitljivost u svim vremenskim uslovima i vidljivosti (dan, noć, vlažnost, suša, magla) i da pružaju potpunu informaciju u pravcu vozila. Jasna i efikasna signalizacija je ključni element za efikasno poboljšanje bezbednosti na putevima. Karakteriše ga oblik, boje i simboli, sve karakteristike koje moraju održavati homogenost i danju i noću.

Horizontalna signalizacija je primetno postavljena u maloj meri i evidentirani su mnogi problemi usklađivanja i održavanja. Ovi problemi prouzrokovani su lošom stabilnošću na putevima i prisustvom prašine izazvanih neasfaltiranim putevima i trotoarima ili lošim uslovima na putu. Iz ove situacije ispostavlja se da je vrlo teško postaviti boju za horizontalnu signalizaciju na neuobičajen i nestabilan način, jer to uzrokuje slabu vidljivost i manji životni vek horizontalne signalizacije.

Pogrešno korišćenje signalizacije može dovesti do konfuzije i nepredviđene reakcije vozača. Postavljanje saobraćajne signalizacije, posebno vertikalne, nije urađeno kako treba. Najznačajniji problemi primećeni su na nivou informacija i odlučivanja postavljanja pozicije.

Sa ciljem povećavanja životnog veka horizontalne signalizacije, preporučuje se:

- korišćenje visoko kvalitetnih materijala i
- obezbeđivanje blagovremenih sredstava na period od nekoliko godina.

Vertikalna signalizacija treba da ima rok tehničke upotrebe najmanje sedam godina. Vertikalni signali takođe treba da budu homogeni, izbegavajući fenomene u kojima se postavljaju mali i veliki signali bez određenih kriterijuma, često njihova visina nije u skladu sa pravilima rasporeda, njihov broj je veoma mali, a ponekad i ne na mnogim vidljivim mestima.

Sa ciljem poboljšanja vertikalne signalizacije na magistralnim i regionalnim putevima opštine Štimlje, preporučuje se:

- saobraćajni znakovi treba da budu ujednačeni (oblici, boje, natpisi itd.).
- jasna vidljivost znakova (koji zavisi od veličine, broja i dužine natpisa, kao i oblika slova i simbola).
- prilikom postavljanja putokaza za korišćenje dva nivoa informacija, prvi i treći nivo,
- ako se koristi samo treći nivo informacija (putokaz), onda znak treba staviti u mesto povratka.

(Dodatna objašnjenja u vezi sa nivoima informacija dati su u ANEKSU 2)

4.3. Regulisanje prometa na raskrsnicama

U Štimlju, kao i u mnogim opštinama na Kosovu, neadekvatno se upravlja regulisanjem prometa na raskrsnicama i upozorenja na puteve. Ovo je dovelo do komplikovanih situacija na mnogo raskrsnicama sa mnogim tačkama sukoba i često dovodi do situacije koje su van kontrole.

Na raskrsnici puteva Tahir Sinani i Anton Çeta, mnoge konfliktne tačke su nastale zbog nedostatka usmeravajuća ostrva i signalizacije na raskrsnici. U ovom slučaju nemamo tačno stanje za površinu raskrsnice, jer je rekonstruisana projektima koji su razrađeni u različito vreme.

Ali, sa ciljem eliminisanja konfliktnih tačaka i povećanja sigurnosti na raskrsnici, uključujući smirenje saobraćaja, predloženo rešenje bi bilo da se pronađu usmeravajuća ostrva i sekundarni i pešački prelazi u blizini škole, odvojeni od centralnog ostrva, koji bi omogućio smirenje saobraćaja (Slika 13).

Ako se usmeravajuća ostrva nalaze na glavnim i sekundarnim putevima, pored adekvatnog signaliziranja, nema potrebe za dodatnim merama za olakšanje saobraćaja u blizini škole jer pešački prelaz je odvojen sa glavnim ostrvom i usmeravajuća ostrva smanjuje brzinu kretanja vozila.



Slika 13.

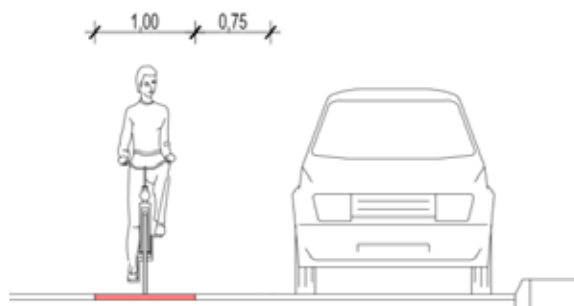
4.4. Upravljanje parkingom

Bezbednost učesnika u saobraćaju i normalan tok saobraćaja postiže se fizičkim odvajanjem kretanja vozila od parkinga, čime se izbegava preklapanje funkcija na površini puta i manevrisanje ulaza i izlaza iz parkinga.

Međutim, u urbanim područjima koja prolaze kroz atraktivne zone grada i imaju dovoljno širine za postavljanje posebne trake za parking, manevriranje parkinga takođe treba procenjivati posebno ako su biciklističke staze smeštene duž parking staze.

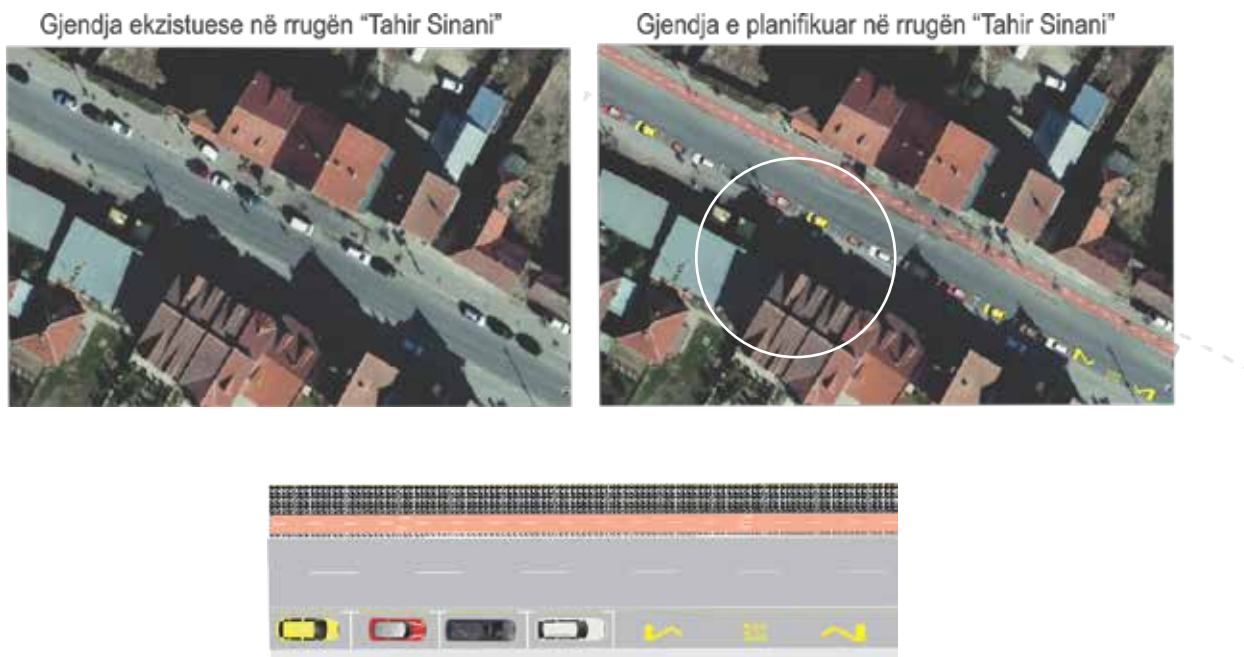
Na delu puta "Tahir Sinani" nalaze se uzdužna parkirališta. Postavljanje parkirališta je paralelno sa trotoarima, čija širina omogućava postavljanje biciklističke staze.

Na osnovu tehničkih kriterijuma za postavljanje biciklističkih staza, bočni razmak bi trebao biti oko 0,75 m od parkinga (slika 14).



Slika 14.

Iz tog razloga, procenjuje se da u ulici "Tahir Sinani" potrebno je premeštati parkirališta sa jedne strane na drugu, odnosno sa desne na levu stranu (Slika 15).



Slika 15.

Premeštanjem parkirališta, omogućuje se postavljanje stajališta – autobuskih stanica jer postojeća stanica ne ispunjava minimalne sigurnosne kriterijume i sprečava normalan protok vozila. Zbog nedostatka javnog parkinga u gradu Štimlje i u skladu sa radijusom normalnog kretanja pešaka, predloženo je nova lokacija sa površinom od oko 2000 m². Ova lokacija se nalazi na levoj strani ulice "Skender Salihaj" (u blizini Doma kulture Štimlje).



Slika 16

Lokacija predloženog parkinga je u skladu sa kriterijumima udaljenosti kretanja sa ove lokacije na najvažnije tačke u gradu Štimlje (slika 17).



Slika 17.

4.5. Trg u ulici “Zenun Beqa”

Nakon analize kapaciteta putne mreže u Štimlju, utvrđeno je da u ulici "Mic Sokoli" zbog nedostatka širine i nedovoljnosti postoje poteškoće tokom prolaska teških vozila a ovaj deo ulice, sa aspekta sigurnosti, ne ispunjava neophodne kriterijume za dvosmerni saobraćaj.

Zbog toga, procenjuje se da je neophodna transformacija ove ulice iz postojećeg dvosmernog saobraćaja na jednosmeran saobraćaj. Ovom izmenom saobraćaja, ne gubi se funkcionalnost mreže, a stanovnici ove zone zadržavaju adekvatne alternative za kretanje. (Slika 18)

Pretvaranje puteva u jednosmerni saobraćaj omogućava stvaranje novih biciklističkih staze i tom prilikom ovaj deo puta će biti deo kompletiranja primarne biciklističke mreže za grad Štimlje.

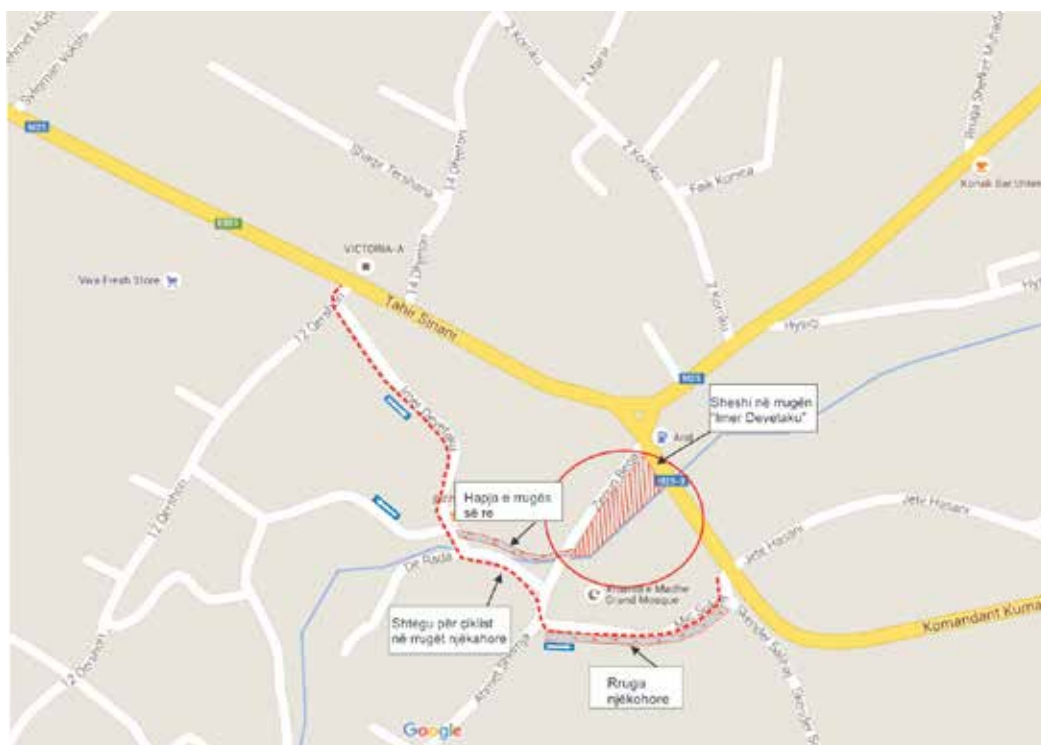


Slika 18.

4.5.1. Trg u ulici "Zenun Beqa"

U delu ulice "Zenun Beqa" koji se nalazi blizu reke "Štimjanka", postoji pogodno mesto za izgradnja trga u kojem se motorna vozila neće pomerati. Ovo je povlašćeno mesto koje grad Štimlje poseduje i treba ga koristiti za rekreaciju i sastanak građana, ali kretanje motornih vozila onemogućava slobodno kretanje pešaka.

Na ovom delu, nije predviđeno kretanje vozila i više prostora će biti prepušteno pešcima i korisnicima bicikla. Za potrebe stanovnika ovog područja predlaže se otvaranje puta koji će biti povezan sa ulicom "Imer Devetaku" i ovaj deo ulice će biti samo u službi stanovnika ovog područja (slika 19).



a) Postojeća situacija u "Zenun Beqa"



b) Planirano stanje u "Zenun Beqa"

Slika 19.

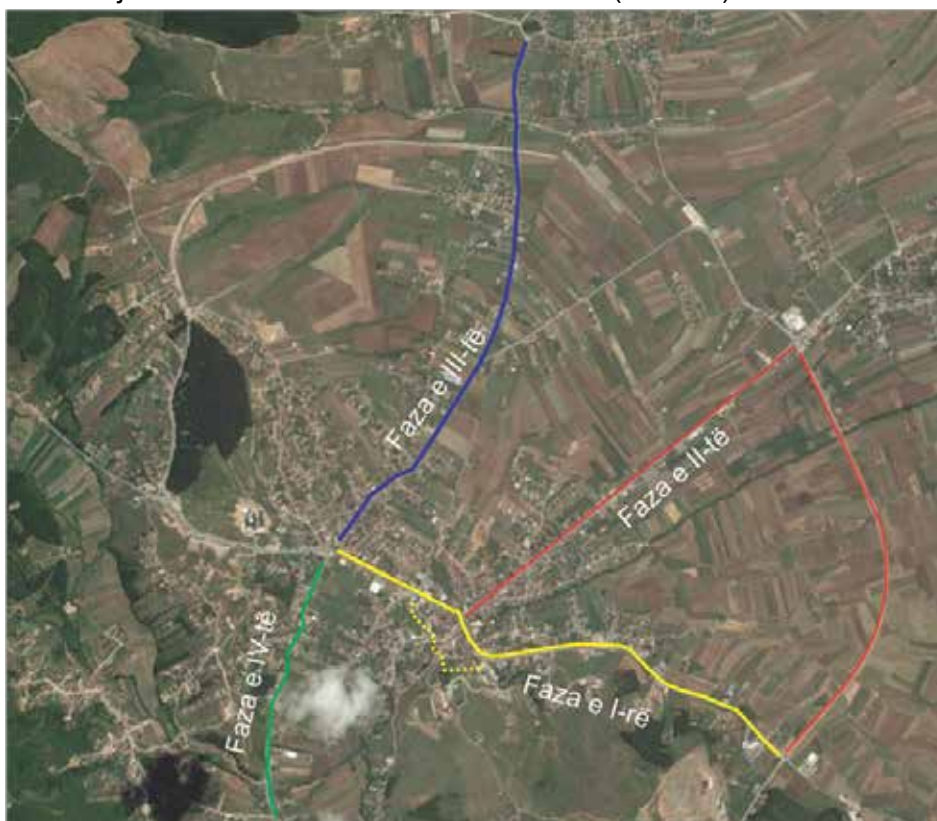
4.6. Stvaranje biciklističkih staza

Odličan topografski teren i klima u opštini Štimlje omogućavaju aktivan pokret bicikala skoro tokom čitave godine. Iz tog razloga, razvoj biciklističke strukture i kulture treba postaviti kao važan segment za stvaranje održivog transportnog modela. Biciklizam ne opterećuje budžet, dok štedi puteve, parking i druge oblike prevoza na duži rok. Pruža ekonomske koristi razvojem biciklističkog turizma, prodaju bicikle i delove i servisiranje. Prevoz bez vozila ne stvara buku, gasove i predstavlja važan aspekt bezbednosti. Više biciklista znači manje automobila, manje buke i uglavnom manje saobraćajnih nesreća.

Stoga, kako bi se promovisao i unapredio ovaj oblik kretanja, preporučuje se:

- Intervencije na trotoarima i na putnoj mreži uzimajući u obzir stvaranje puteva za biciklistima i osigurajući ne samo njihovo proširenje, već i njihov kontinuitet.
- Stvaranje parking mesta za bicikle bliže glavnim biciklističkim stazama, kao i na lokacije od posebnog značaja, obezbeđujući upotrebu nekih vrsta prevoza. Ljudi mogu ostaviti bicikle blizu odgovarajućih parkirališta i koristiti druge oblike putovanja na duže udaljenosti.
- Stvaranje programa za edukaciju dece i mladih za korišćenje bicikla kao zdrav i zabavan način putovanja.
- Ojačati sprovođenje zakona kako bi se osiguralo promet bicikala na određenim stazama i da se izbegne krađa bicikala na njihovim parking mestima.

Predviđeno je stvaranje nove biciklističke staze u četiri faze (slika 20).



Slika 20

PRVA FAZA

Prva faza izgradnje biciklističke staze planirana je od centra grada duž ulice “Tahir Sinani”. U ovom delu ulice postoji trotoar sa dovoljno širine i upravo drveće koje se postavljaju na trotoar može služiti kao podela između kretanja pešaka i biciklista. Zbog jednosmernih ulica, “Mic Sokoli” i “Imer Devetaku” (slika 21) se mogu uključiti u prvoj fazi.

Neophodno je imati popravne intervencije na nekim delovima puta kako bi se ovaj deo prilagodio u skladu sa kriterijumima i standardima biciklističkih staza.





Slika 21.

DRUGA FAZA

U drugoj fazi predviđena je stvaranje nove biciklističke staze koja će biti nastavak prve faze puta. Ova trasa će se proširiti duž puta “Adem Jašari” i verovatno će biti povezana sa zaobilaznicom (novi tranzit) grada koji se zatim povezuje sa ulicom “Komandant Kumanova”.

TREĆA FAZA

Čak i u trećoj fazi, predviđeno je stvaranje nove biciklističke mreže koja preko ulice “Anton Četa” će povezati grad Štimlje sa selima Donji i Gornji Godanac. U ovom delu ulice postoji adekvatna širina puta, ali mora se izgraditi posebna staza od dela puta za kretanje vozila.

ČETVRTA FAZA

I u četvrtoj fazi predviđa se stvaranje nove biciklističke mreže koja će biti nastavak staze u preliminarnim fazama duž ulice “Villiam Voker”, koji povezuje grad Štimlje sa Racak.

4.7. Kolektivni transport - autobuska stajališta

U opštini Štimlje, javni prevoz organizuju privatne kompanije koje razvijaju urbano-periferni transport na teritoriji opštine Štimlje. Trenutno u opštini Štimlje postoje tri kompanije za javni prevoz, koje pokrivaju većinu sela u opštini Štimlje i ispunjavaju uslove građana za kolektivni transport, pored planinskih područja gdje se prevoz organizuje preko nacionalnih autobusa. Urbani-periferni transport upravlja opština Štimlje, a linije Prizren-Priština, koje prolaze kroz grad Štimlje, upravlja Ministarstvo za infrastrukturu. U međugradskim linijama, linije sa gradom Uroševac su vrlo redovne i rade sa tri operatera. Gradovi Prištine i Prizrena rade međugradski tranzitni putevi za prevoz učenika i studenata, dok nema nijednu direktnu liniju sa gradom Priština.

Tokom analize postojeće situacije zaključeno je da autobuska stajalista nisu propisno postavljene i često njihova nekontrolisana stanica utiče na prometa drugih vozila i smanjuje nivo bezbednosti za sve učesnike u saobraćaju. Stoga, kako bi se ispunili uslovi autobuskih stajališta, preporučuje se:

- postavljanje i poboljšanje postojećih autobuskih stajališta duž glavne ulice "Tahir Sinani" (slika 22).



Slika 22.

- postojeće stanice u ulici "Tahir Sinani", odnosno dve lokacije u blizini škole treba da budu popunjene odgovarajućom signalizacijom i pošto ima dovoljno prostora (neiskorišćeno), onda se nalazi jedna od lokacija na površini puta u skladu sa predviđenim tehničkim kriterijumima (Slika 23).



Slika 23.

4.8. Prilagođavanje putne infrastrukture osobama sa ograničenim sposobnostima

Prema Zakonu br. 04 / L-110 o izgradnji (ZI), opštine su odgovorne za sprovođenje zakona i administrativnih uputstava o prilagođavanju infrastrukture za osobe sa ograničenim sposobnostima. Takođe su odgovorne za izradu Nacionalnog operativnog plana (NOP) za sprovođenje NSPOOS (Nacionalna strategija o pravima osoba sa ograničenim sposobnostima), koju usvaja Skupština opštine.

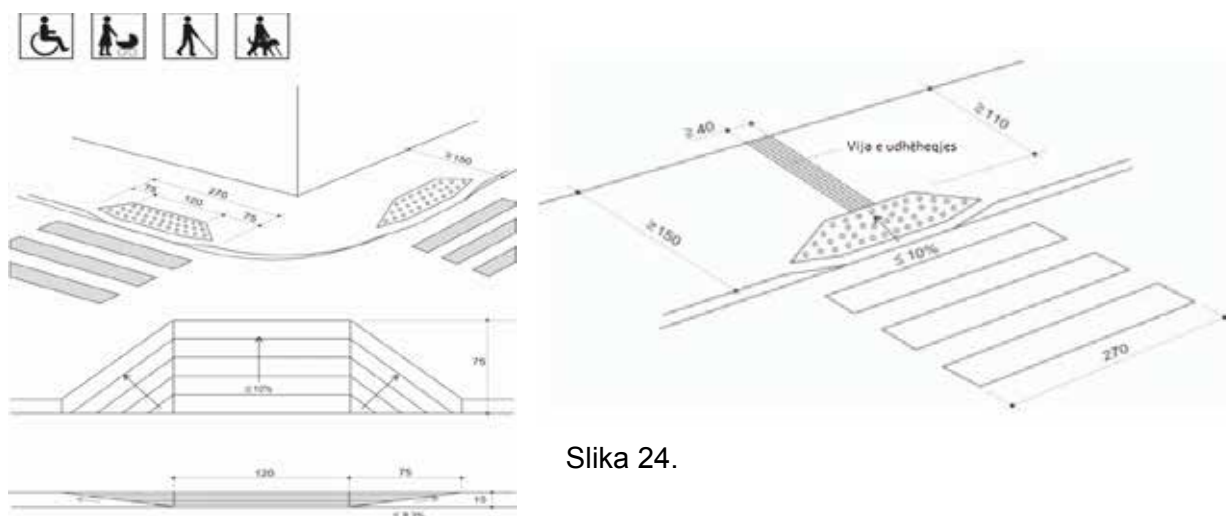
Prema Akcionom planu sprovođenja Nacionalne strategije za osobe sa ograničenim sposobnostima, opštine treba da preduzmu određene aktivnosti u vezi sa petim ciljem strategije.

Sektor za prostorno planiranje je odgovoran za izdavanje građevinske dozvole, kao i za proveru da li izgrađeni objekti ispunjavaju uslove utvrđene važećim zakonima i propisima, što potvrđuje ovo izdavanjem potvrde za stanovanje.

U okviru ovog plana, posebna pažnja posvećena je prilagođavanju putne infrastrukture za osobe sa ograničenim sposobnostima, posebno putnih i pešačkih prelaza.

Sa ciljem prilagođavanja putne infrastrukture za osobe sa ograničenim sposobnostima, preporučuju se ove mere:

- Optimalno razdvajanje između putne ploče i terena ili susednih mesta pored njih treba biti 2, 5 cm,
- Pešačko ostrva bi da trebalo omogućiti ispunjavanje ovih uslova:
- Ako se pešačka ostrva nalazi na nivou uz put ili nivo na pešačkoj stazi postaje isti kao nivo puta, onda za 15 cm od početka i 15 cm odozdo označite reljefnu liniju normalno graviranjem u pravcu kretanja, širine ne manje od 40 cm (slika 24).



Slika 24.

Parkiranje mora biti postavljeno na min. masi, 1 parking mesto za osobe sa ograničenim sposobnostima na svakih 50 mesta za parkiranje vozila, širine ne manje od 320 cm i besplatno rezervisane za vozila za osobe sa ograničenim sposobnostima. Parkirališta za vozila, kada se parkiranje vrši koso ili uzduž u odnosu na trotoar za pešake, njegova veličina bi trebala biti 370 x 500 cm. Ako je parkiralište za dva automobila, onda njegova veličina bi trebala biti 590 x 500 cm sa razmakom između njih 150 cm. Izlaz s parkinga i pristup trotoarima pešaka vrši se sa nagibom od 10% i širinom 120 cm (slika 25).

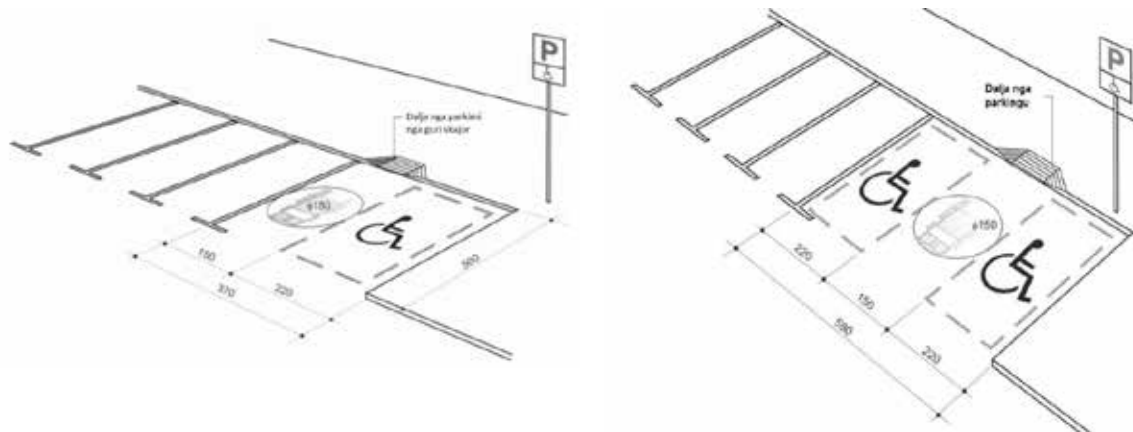


Fig. 25.

Što se tiče prilagođavanja infrastrukture za osobe sa ograničenim sposobnostima, za opštinu Štimlje, preporučuje se:

- Na svim putnim i pešačkim prelazima treba preduzeti odgovarajuće mere u skladu sa gore navedenim tehničkim kriterijumima da bi pešačka prelaza trebalo da omogući pristup osobama sa ograničenim sposobnostima.

5. FINANSIJSKI PLAN 2016-2020

5.1. Uvod

Finansijsko poglavlje se odnosi na analizu budžetskih kapaciteta opštine Štimlje za period 2016-2020, na osnovu zvaničnih opštinskih podataka kao što su godišnji budžet opštine i Srednjoročni okvir troškova za vremenski period 2016-2018, kao i ekonomski i finansijski trendovi. U nastavku su prikazane srednjoročne procene planiranih investicija i održavanja neophodnih za period 2016-2020 u oblasti opštinske mobilnosti.

Štaviše, projekti identifikovani u oblasti mobilnosti odražavaju prioritete opštine za isti period (2016-2020), uzimajući u obzir kapacitete opštinskog budžeta, ekonomske trendove, podršku od grantova iz centralnog budžeta i sopstvenih prihoda opština. Takođe, kao dodatni izvor finansiranja identifikovan je donatorski segment, kao i mogućnost su-finansiranja identifikovanih projekata.

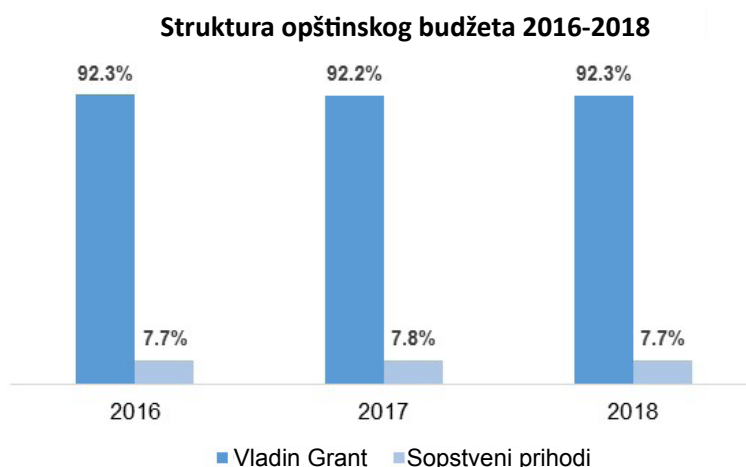
5.2. Struktura opštinskog budžeta

Kao što je gore navedeno, budžet opštine Štimlje za osnovu ima Srednjoročni okvir troškova (SOT 2016-2018), a raspodela troškova je sledeća:

| God. | Opštinski budžet | Vladini grant | Sopstveni prihodi | Kapitalne investicije |
|------|------------------|---------------|-------------------|-----------------------|
| 2016 | 5,866,542 | 5,414,754 | 451,788 | 4,970,000 |
| 2017 | 5,911,745 | 5,452,521 | 459,224 | 4,850,000 |
| 2018 | 5,957,960 | 5,497,460 | 460,500 | 5,400,000 |

Tabela 2: Struktura budžeta opštine (2016-2018)

Iz grafikona br. 1 vidi se neslaganja između prihoda od vlade i sopstvenih grantova. Grafikon jasno pokazuje da vladini grantovi čine više od 90% budžetskih prihoda opštine Štimlje



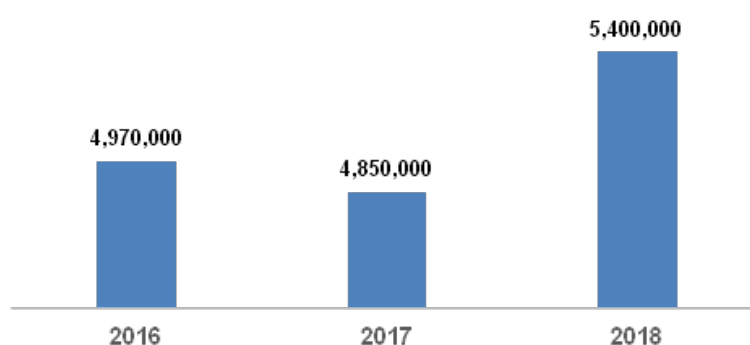
Grafikon 1: Odnos između opštinskog i vladinih prihoda

Da bi se bolje videla struktura opštinskih troškova, važno je razdvojiti investicije u opštini, gde je bitan deo kapitalnih investicija. Planiranje kapitalnih investicija opštine za period 2016-2018. godine je sledeće:

| God. | Kapitalne investicije |
|-------------|-----------------------|
| 2016 | 4,970,000 |
| 2017 | 4,850,000 |
| 2018 | 5,400,000 |

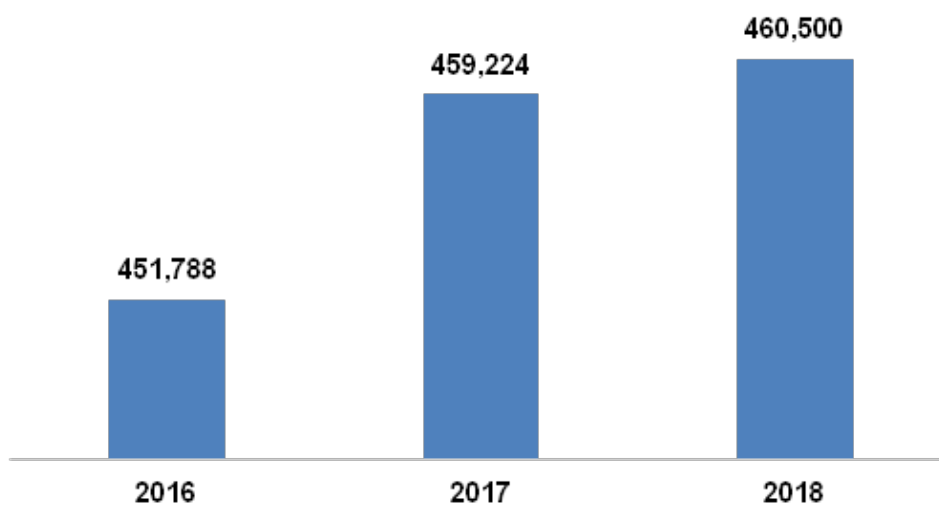
Tabela 3: Kapitalne investicije (2016-2018)

Investimet kapitale 2016-2018



Grafikon 2: Kapitalne investicije

Kada su u pitanju prihodi iz sopstvenih izvora, SOT opštine takođe pokazuje simboličko povećanje što nije ozbiljan potez u pogledu nezavisnog finansiranja od strane opštine u periodu od 2016. do 2018. godine, što se vidi iz tabele i grafikoni koji su prikazani u nastavku.



Grafikon 3: Sopstveni prihodi

5.3. Finansijski Plan

Planirane investicije u mobilnost zasnovane su na procenjenim potrebama za poboljšanjem trenutnog stanja. Investicioni plan se zasniva na izvorima finansiranja od finansijski sredstava primenljivih u opštini.

Ciljevi planiranja investicija u cilju realizacije plana zasnovani su na unapred utvrđenim uslovima:

- Određivanje investicionih potreba zasnovanih na potrebama za mobilnost
- Sposobnost finansiranja planiranih investicija na osnovu dobro poznatih izvora finansiranja
- Podela projekata na osnovu prioriteta zasnovanim na poboljšanju situacije u oblasti mobilnosti. Investicioni prioriteti su planirani u tri grupe.
 1. Hitna
 2. Srednja
 3. Niska
- Novčani tok za planirane investicije zasniva se na vremenu završetka investicija za ugovorene obaveze sa ugovorenim ekonomskim operaterima.
- Izvori finansiranja investicija su ostvarljivi i dobro su poznati za ispunjenje planiranih investicija.
- Planirane investicije uračunate su prema tekućim cenama prema planiranim kategorijama investicija.

5.4. Analiza budžeta troškova kapitalnih investicija

Investicije planirane za period 2016-2020. Zasnovane su na 17 (sedamnaest) projekata, sa ukupnom investicionom vrednošću od 390.050 evra. Planirane investicije su grupisane u sedam kategorija investicija na osnovu karakteristika projekata mobilnosti:

- Regulisanje saobraćajnog prometa
- Raspoređivanje parkinga
- Biciklističke staze
- Autobuska stajališta
- Infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama
- bezbednost u blizini škola - zajednički prostor.
- Svetlosni signali - semafori

Raspodela investicija omogućava praćenje realizacije planiranih investicija koje su određene izrađenim planom.

Zbirna tabela investicija za period 2016-2020**Broj projekata** 17**Ukupna vrednost investicija** 390,500*I. Ukupne investicije za period 2016-2020*

| Investicije u MOB. | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Ukupno |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Vrednost investicija | 65,500 | 110,000 | 55,000 | 85,000 | 75,000 | 390,500 |
| U % | 16.8% | 28.2% | 14.1% | 21.8% | 19.2% | 100% |

II. Investicije u Mobilnost za period 2016-2020 zasnovana na kategoriji

| Regulisanje saobraćajnog prometa | Premeštanje parkinga | Biciklističke staze | Autobuska stajališta | Infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama | Bezbednost blizu škola - zajednički prostor. | Svetleći semafori i signali | Ukupno |
|---|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|--|---|------------------------------------|----------------|
| 75,000 | 240,000 | 31,500 | 20,000 | 15,000 | 2,000 | 7,000 | 390,500 |
| 19.2% | 61.5% | 8.1% | 5.1% | 3.8% | 0.5% | 1.8% | 100.0% |

III. Investicije u mobilnosti za period 2016-2020, zasnovane na potrebi investiranja

| Kategorija | 1- Hitno | 2-Srednje | 3-Niska | Ukupno |
|-------------------|-----------------|------------------|----------------|---------------|
| investicije | 142,000 | 148,500 | 100,000 | 390,500 |
| U % | 36.4% | 38.0% | 25.6% | 100.0% |

IV. Izvori finansiranja za investiranje u mobilnost

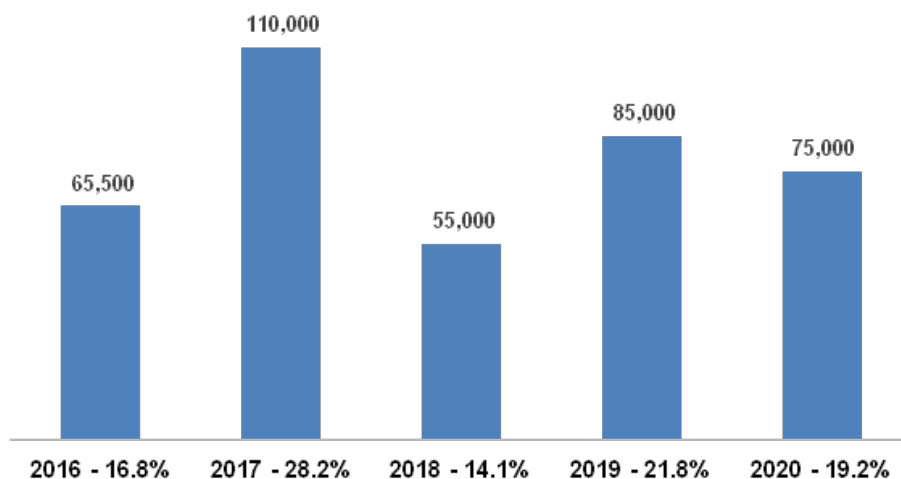
| Kategorija | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Ukupno | U % |
|----------------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-------------|
| Opštinski budžet | 13,500 | 78,000 | 43,000 | 73,000 | 3,000 | 210,500 | 53.9% |
| Resorno Ministarstvo | 52,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 100,000 | 25.6% |
| Donatori | - | 20,000 | - | - | 60,000 | 80,000 | 20.5% |
| Ukupno | 65,500 | 110,000 | 55,000 | 85,000 | 75,000 | 390,500 | 100% |

5.5. Potreba za novim investicijama

Planirane investicije su zasnovane na održivim izvorima finansiranja koji omogućavaju sigurnost u realizaciji investicija. Kapitalne investicije su planirane na osnovu tekućeg budžeta planiranog sa sigurnošću realizacije investicija. Investicije za planirani period su raspoređene po razumnim stopama opštih investicija za period plana 2016-2020, na godišnjem nivou izražena na procenat između 18,2% -23,2% od ukupno planiranih investicija za planirani period.

| Investicije | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Ukupno |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Vrednost investicija | 65,500 | 110,000 | 55,000 | 85,000 | 75,000 | 390,500 |
| U % | 16.8% | 28.2% | 14.1% | 21.8% | 19.2% | 100.0% |

Tabela 4: Investicije u mobilnost za period 2016-20120



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

Planirane investicije su zasnovane na period završetka projekta, odnosno na dan završetka investicija. Vreme realizacije projekta je planirano sa mogućnošću ispunjavanja finansijskih obaveza prema ekonomskim operaterima za realizovane projekte.

Investicije na mobilnost utiču na dodelu sredstava iz opštinskih budžeta, kao i iz drugih izvora finansiranja koji se, prema iskustvu, dodeljeni u drugom i trećem kvartalu godine, što je osnova za planiranje investicija.

| Godina | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | Ukupno |
|---------------|----|----|----|----|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----|----|----------------|
| 2016 | - | - | - | - | 7,000 | 17,000 | - | 40,000 | 1,500 | - | - | - | 65,500 |
| 2017 | - | - | - | - | 15,000 | - | - | 15,000 | 30,000 | 50,000 | - | - | 110,000 |
| 2018 | - | - | - | - | - | 15,000 | - | - | 40,000 | - | - | - | 55,000 |
| 2019 | - | - | - | - | - | 15,000 | 70,000 | - | - | - | - | - | 85,000 |
| 2020 | - | - | - | - | - | - | - | 15,000 | 60,000 | - | - | - | 75,000 |
| Ukupno | - | - | - | - | 22,000 | 47,000 | 70,000 | 70,000 | 131,500 | 50,000 | - | - | 390,500 |

Tabela 5: Kretanje novca planiranih investicija za period 2016-2020

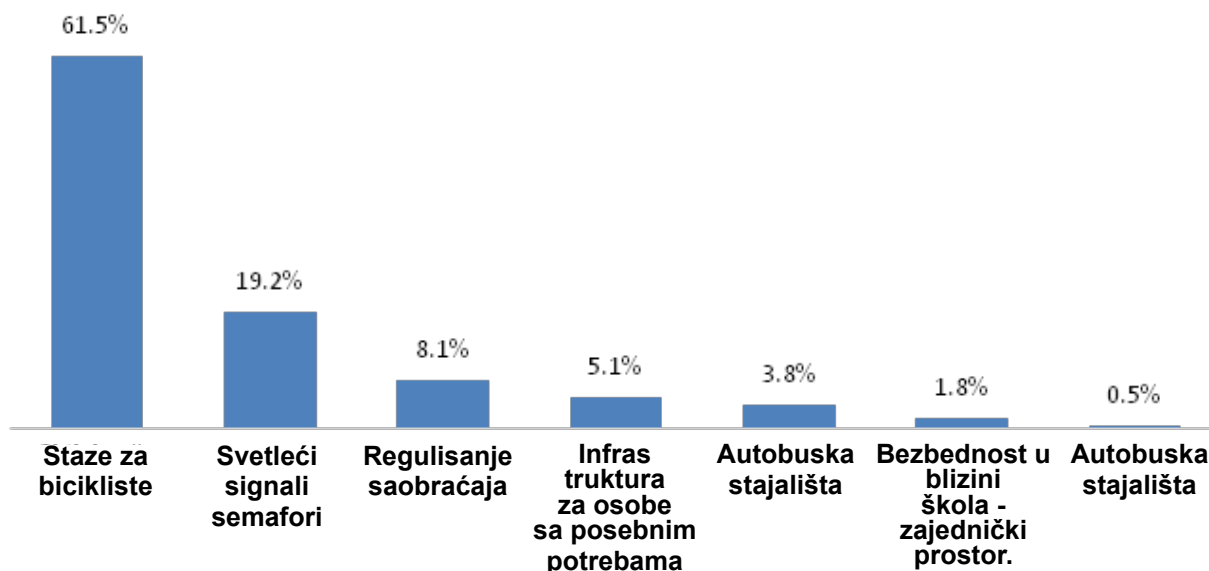
5.6. Procena novih investicija u mobilnost

Struktura investicija, koja se zasniva na investicionim kategorijama, koncentrisana je u dve kategorije u vrednosti od 315.000 evra, izražena u procentima od ukupnih investicija od 80,7%. dok druge kategorije imaju značajno manje učešće ukupnih investicija

- Biciklističke staze 240.000 evra (61.5%)
- Horizontalna i vertikalna signalizacija 75.000 (19.2%)

| Kategorija | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Ukupno | U % |
|---|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|
| Biciklističke staze | 40,000 | 50,000 | 40,000 | 50,000 | 60,000 | 240,000 | 61.5% |
| Svetlosni signali -semafor | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 75,000 | 19.2% |
| Regulisanje saobraćajnog prometa | 1,500 | 10,000 | - | 20,000 | - | 31,500 | 8.1% |
| Infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama | - | 20,000 | - | - | - | 20,000 | 5.1% |
| Autobuska stajališta | - | 15,000 | - | - | - | 15,000 | 3.8% |
| Bezbednost blizu škola-zajednički prostor. | 7,000 | - | - | - | - | 7,000 | 1.8% |
| Premeštanje parkinga | 2,000 | - | - | - | - | 2,000 | 0.5% |
| Ukupno | 65,500 | 110,000 | 55,000 | 85,000 | 75,000 | 390,500 | 100.0% |
| U % | 16.8% | 28.2% | 14.1% | 21.8% | 19.2% | 100.0% | |

Tabela 6: Planirane investicije na osnovu kategorija za period 2016-2020



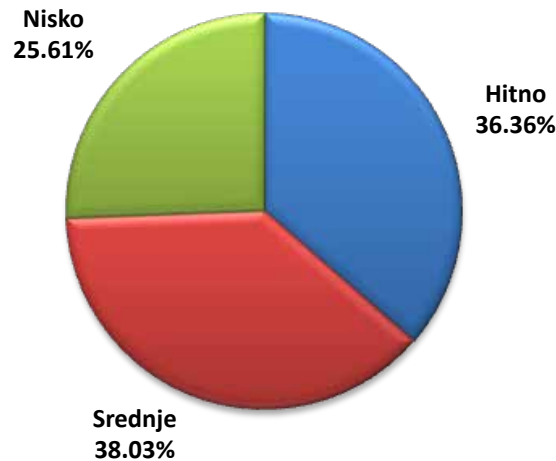
Grafikon 4: Grafički prikaz strukture investicija na osnovu investicionih kategorija

Zasnovane investicije u prioritetima planiraju se da se završavaju u grupi projekata sa visokim prioritetom (hitno), koji su intenzivni u prvoj godini (2016) planiranog perioda, dok je u drugim godinama planirano smanjenje učešća ove kategorije. Kategorija investicija visokog prioriteta podrazumeva povećanu pažnju na безусловnu realizaciju ovih investicija u postizanje ciljeva postavljenih u oblasti mobilnosti. Investicije zasnovane na prioritetima za period plana 2016-2020 raspoređene su po razumnim cenama tokom perioda investicionog plana.

- Investicije (hitnog) prioriteta u vrednosti od 142.000 izražene u procentima od 36,4%, od ukupni investicija investicionog perioda 2016-2020;
- Investicije (srednjeg) prioriteta u vrednosti od 148.000 izraženih u procentima od 38,0% od ukupnih investicija investicionog perioda 2016-2020;
- Investicije (niskog) prioriteta u vrednosti od 100.000 izražene u procentima od 25,6% od ukupnih investicija perioda investicije 2016-2020.

| Kategorija | Ukupno | U % |
|---------------|----------------|---------------|
| Hitne | 142,000 | 36.4% |
| Srednje | 148,500 | 38.0% |
| Niske | 100,000 | 25.6% |
| Ukupno | 390,500 | 100.0% |

Tabela 7: Planirane investicije zasnovane na prioritetima za period 2016-2020



Grafikon 5: Grafički prikaz investicija za period 2016-2020 na osnovu prioriteta

Procenjeni projekti na osnovu prioriteta su osnova za praćenje primene plana kao i uticaj realizacije plana određenih ciljeva.

| Kategorija | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Ukupno | U % |
|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|
| Hitno | 62,000 | 35,000 | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 142,000 | 36.4% |
| Srednje | 3,500 | 65,000 | - | 20,000 | 60,000 | 148,500 | 38.0% |
| Nisko | - | 10,000 | 40,000 | 50,000 | - | 100,000 | 25.6% |
| Ukupno | 65,500 | 110,000 | 55,000 | 85,000 | 75,000 | 390,500 | 100.0% |

Tabela 8: Planirane investicije na osnovu kategorija za period 2016-2020

| Projekat | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Ukupno | U % |
|---|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|
| 1- Hitno | | | | | | | |
| Smirivanje saobraćaja u blizini škole | 7,000 | - | - | - | - | 7,000 | 4.9% |
| I faza biciklistički staza | 40,000 | - | - | - | - | 40,000 | 28.2% |
| Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama | - | 20,000 | - | - | - | 20,000 | 14.1% |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | 15,000 | - | - | - | - | 15,000 | 10.6% |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | - | 15,000 | - | - | - | 15,000 | 10.6% |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | - | - | 15,000 | - | - | 15,000 | 10.6% |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | - | - | - | 15,000 | - | 15,000 | 10.6% |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | - | - | - | - | 15,000 | 15,000 | 10.6% |
| Ukupno | 62,000 | 35,000 | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 142,000 | 100.0% |
| 2 –Prosečna | | | | | | | |
| Raspoređivanje parkinga | 2,000 | - | - | - | - | 2,000 | 1.3% |
| Regulisanje saobraćaja | 1,500 | - | - | - | - | 1,500 | 1.0% |
| Stanice –stajališta za autobuse | - | 15,000 | - | - | - | 15,000 | 10.1% |
| II faza biciklistički staza | - | 50,000 | - | - | - | 50,000 | 33.7% |
| Regulisanje saobraćaja | - | - | - | 20,000 | - | 20,000 | 13.5% |
| Javni bicikli | - | - | - | - | 60,000 | 60,000 | 40.4% |
| Ukupno | 3,500 | 65,000 | - | 20,000 | 60,000 | 148,500 | 100.0% |
| 3- Nisko | | | | | | | |
| Slobodne površine za nemotorni pokret i rekreaciju | - | 10,000 | - | - | - | 10,000 | 10.0% |
| III Faza biciklistički staza | - | - | 40,000 | - | - | 40,000 | 40.0% |
| IV faza biciklistički staza | - | - | - | 50,000 | - | 50,000 | 50.0% |
| Ukupno | - | 10,000 | 40,000 | 50,000 | - | 100,000 | 100.0% |
| Ukupno | 65,500 | 110,000 | 55,000 | 85,000 | 75,000 | 390,500 | |

Tabela 9: Planirani investicioni projekti za period 2016-2020

5.7. Planiranje kretanja novca za investicije u mobilnost

Planirane investicije su u skladu sa potencijalnim izvorima finansiranja. Izvori finansiranja planiranih investicija zasnivaju se na tri izvora finansiranja

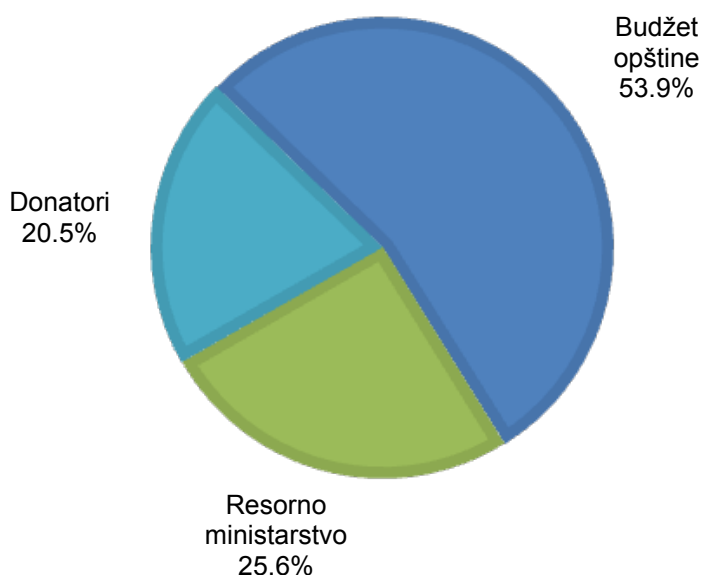
- Opštinski budžet
- Resorna ministarstva
- Donatori

Najveće učešće planiranog investicionog finansiranja je iz sopstvenih izvora Opštine u iznosu od 210.500 evra, izraženo u procentima 53.9% od investicionog iznosa. Planirane investicije su ponderisane tekućim budžetima za period plana koji su finansijski dostignuti koji omogućavaju uspešnu realizaciju planiranih investicija. Prilagođavanje resursa za finansiranje investicija u periodu planiranja je faktor raspodele izvora zasnovano na potrebama za finansiranja investicija.

Tabela 10: Izvori finansiranja za investicioni period 2016-2020

| Kategorija | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Ukupno | U % |
|----------------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|
| Opštinski budžet | 25,500 | 75,000 | 40,000 | 70,000 | - | 210,500 | 53.9% |
| Resorno ministarstvo | 40,000 | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 100,000 | 25.6% |
| Donatori | - | 20,000 | - | - | 60,000 | 80,000 | 20.5% |
| Ukupno | 65,500 | 110,000 | 55,000 | 85,000 | 75,000 | 390,500 | 100.0% |

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



| Opštinski budžet | | | | | | | |
|-----------------------------|----------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| Godina | C1 | C2 | C3 | C4 | Ukupno | U % Grupi | U % Ukupno |
| 2016 | - | 24,000 | 1,500 | - | 25,500 | 12.1% | |
| 2017 | - | 15,000 | 10,000 | 50,000 | 75,000 | 35.6% | |
| 2018 | - | - | 40,000 | - | 40,000 | 19.0% | |
| 2019 | - | - | 70,000 | - | 70,000 | 33.3% | |
| 2020 | - | - | - | - | - | 0.0% | |
| Total | - | 39,000 | 121,500 | 50,000 | 210,500 | 100.0% | 53.9% |
| Resorno ministarstvo | | | | | | | |
| Godina | C1 | C2 | C3 | C4 | Ukupno | U % Grupi | U % Ukupno |
| 2016 | - | - | 40,000 | - | 40,000 | 40.0% | |
| 2017 | - | - | 15,000 | - | 15,000 | 15.0% | |
| 2018 | - | 15,000 | - | - | 15,000 | 15.0% | |
| 2019 | - | 15,000 | - | - | 15,000 | 15.0% | |
| 2020 | - | - | 15,000 | - | 15,000 | 15.0% | |
| Total | - | 30,000 | 70,000 | - | 100,000 | 100.0% | 25.6% |
| Donatori | | | | | | | |
| Godina | C1 | C2 | C3 | C4 | Ukupno | U % Grupi | U % Ukupno |
| 2016 | - | - | - | - | - | 0.0% | |
| 2017 | - | - | 20,000 | - | 20,000 | 25.0% | |
| 2018 | - | - | - | - | - | 0.0% | |
| 2019 | - | - | - | - | - | 0.0% | |
| 2020 | - | - | 60,000 | - | 60,000 | 75.0% | |
| Ukupno | - | - | 80,000 | - | 80,000 | 100.0% | 20.5% |
| Ukupno | - | 69,000 | 271,500 | 50,000 | 390,500 | | 100.0% |

Tabela 11: Izvori finansiranja za investicioni period 2016-2020 (na osnovu tromesečja)

| Godina 2016 | Datum/ Početak | Datum/ Završetak | Br Dana | Inves vredn. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | Ukupno |
|---|-------------------|---------------------|------------|-----------------|---|---|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---|---|----|----|----|---------------|
| Smirivanje saobraćaja u blizini škole | 01.03.16 | 31.05.16 | 90 | 7,000 | | | 2,333 | 2,333 | 2,333 | | | | | | | | 7,000 |
| Premeštanje parkinga | 01.03.16 | 30.06.16 | 120 | 2,000 | | | 500 | 500 | 500 | 500 | | | | | | | 2,000 |
| I faza biciklističke staze | 01.05.16 | 31.08.16 | 121 | 40,000 | | | | | 13,333 | 13,333 | 13,333 | | | | | | 40,000 |
| Regulisanje saobraćaja | 01.06.16 | 30.09.16 | 120 | 1,500 | | | | | 500 | 500 | 500 | | | | | | 1,500 |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | 01.03.16 | 30.06.16 | 120 | 15,000 | | | | | 5,000 | 5,000 | 5,000 | | | | | | 15,000 |
| Ukupno | | | | 65,500 | | | 2,833 | 2,833 | 21,667 | 19,333 | 18,833 | | | | | | 65,500 |

Tabela 12: Planirane investicije za godinu - 2016

| Godina 2017 | Datum/ Početak | Datum/ Završetak | Br Dana | Inves vredn | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | Ukupno |
|---|-------------------|---------------------|------------|----------------|---|---|---|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----|----|----------------|
| Slobodne površine za nemotorni pokret i rekreaciju | 01.06.17 | 30.09.17 | 120 | 10,000 | | | | | 2,500 | 2,500 | 2,500 | 2,500 | | | | | 10,000 |
| Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama | 01.06.17 | 30.09.17 | 120 | 20,000 | | | | | 5,000 | 5,000 | 5,000 | 5,000 | | | | | 20,000 |
| Stanice - stajališta za autobuse | 01.03.17 | 31.05.17 | 90 | 15,000 | | | | 5,000 | 5,000 | | | | | | | | 15,000 |
| II faza biciklističke staze | 01.07.17 | 31.10.17 | 121 | 50,000 | | | | | | | 12,500 | 12,500 | 12,500 | 12,500 | | | 50,000 |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | 01.05.17 | 31.08.17 | 121 | 15,000 | | | | | 3,750 | 3,750 | 3,750 | 3,750 | | | | | 15,000 |
| Ukupno | | | | 110,000 | | | | 5,000 | 16,250 | 11,250 | 23,750 | 23,750 | 12,500 | 12,500 | | | 110,000 |

Tabela 13 : Planirane investicije za godinu -2017

| Godina 2018 | Datum/ Početak | Datum/ Završetak | Na dan | Inves vredn | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | Ukupno |
|---|-------------------|---------------------|-----------|----------------|---|---|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----|----|----|---------------|
| III-ća faza biciklistički staza | 01.06.18 | 30.09.18 | 120 | 40,000 | | | | | | 10,000 | 10,000 | 10,000 | 10,000 | | | | 40,000 |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | 01.03.18 | 30.06.18 | 120 | 15,000 | | | 3,750 | 3,750 | 3,750 | 3,750 | | | | | | | 15,000 |
| Ukupno | | | | 55,000 | - | - | 3,750 | 3,750 | 3,750 | 13,750 | 10,000 | 10,000 | 10,000 | - | - | - | 55,000 |

Tabela 14: Planirane investicije za godinu -2018

| Godina 2019 | Datum/ Početak | Datum/ Završetak | Na dan | Inves vredn | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | Ukupno |
|---|-------------------|---------------------|-----------|----------------|---|---|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---|---|----|----|----|---------------|
| Regulisanje saobraćaja | 01.03.19 | 31.07.19 | 151 | 20,000 | | | 5,000 | 5,000 | 5,000 | 5,000 | | | | | | | 20,000 |
| IV faza biciklistički staza | 01.04.19 | 31.07.19 | 120 | 50,000 | | | | 12,500 | 12,500 | 12,500 | 12,500 | | | | | | 50,000 |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | 01.03.19 | 30.06.19 | 120 | 15,000 | | | 3,750 | 3,750 | 3,750 | 3,750 | | | | | | | 15,000 |
| Ukupno | | | | 85,000 | - | - | 8,750 | 21,250 | 21,250 | 21,250 | 12,500 | - | - | - | - | - | 85,000 |

Tabela 15: Planirane investicije za godinu -2019

| Godina 2020 | Datum/ Početak | Datum/ Završetak | Na dan | Inves vredn | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | Ukupno |
|---|-------------------|---------------------|-----------|----------------|---|---|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---|---|----|----|----|---------------|
| Javni bicikli | 01.04.20 | 30.09.20 | 181 | 60,000 | | | | 15,000 | 15,000 | 15,000 | 15,000 | | | | | | 60,000 |
| Horizontalna i vertikalna signalizacija | 01.04.20 | 31.08.20 | 151 | 15,000 | | | | 3,750 | 3,750 | 3,750 | 3,750 | | | | | | 15,000 |
| Ukupno | | | | 75,000 | - | - | - | 18,750 | 18,750 | 18,750 | 18,750 | - | - | - | - | - | 75,000 |

Tabela 16: Planirane investicije za godinu -2020

| Br. | Mere | Cilj | Izvori finansiranja | Prioritet | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Ukupno |
|-----|--|---|----------------------|--------------|--------|--------|------|------|------|--------|
| 1 | Smirivanje Saobraćaja u blizini škola | Br. škola u okolini kojih su primenjene mere smirivanje saobraćaja | Opštinski budžet | 1- Hitno | 7,000 | - | - | - | - | 7,000 |
| 2 | Premeštanje parkinga | Stanje raspoređivanja parkirališta | Opštinski budžet | 2 – Prosečna | 2,000 | - | - | - | - | 2,000 |
| 3 | I faza biciklističkih staza | Kilometri realizovani u fazi I | Resorno ministarstvo | 1- Hitno | 40,000 | - | - | - | - | 40,000 |
| 4 | Regulisanje saobraćaja | Stanje puta nakon regulisanja saobraćaja | Opštinski budžet | 2 – Prosečna | 1,500 | - | - | - | - | 1,500 |
| 5 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Br postavljenih oznaka i dužina/površina horizontalne signalizacije | Opštinski budžet | 1- Hitno | 15,000 | - | - | - | - | 15,000 |
| 6 | Slobodne površine za nemotorni pokretom i rekreaciju | Stanje nakon realizacije | Opštinski budžet | 3-Nisko | - | 10,000 | - | - | - | 10,000 |
| 7 | Putna infrastruktura za osobe sa ograničenim sposobnostima è veçanta | Stanje putne infrastrukture nakon realizacije | Donatori | 1- hitno | - | 20,000 | - | - | - | 20,000 |
| 8 | Stanice –stajališta za autobuse | Broj stanica-stajališta realizovana | Opštinski budžet | 2 – Prosečna | - | 15,000 | - | - | - | 15,000 |

Tabela 17: Zbirna tabela planiranih projekata za planirani period 2016-2020 novçani tok

| Br. | Mere | Cilj | Izvori finansiranja | Prioritet | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Ukupno |
|-----|---|---|----------------------|-------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 9 | II faza biciklističke staze | Kilometri realizovani u II fazi | Opštinski budžet | 2 –Prosečno | - | 50,000 | - | - | - | 50,000 |
| 10 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Br, postavljenih oznaka i dužina/površina horizontalne signalizacije | Resorno ministarstvo | 1- Hitno | - | 15,000 | - | - | - | 15,000 |
| 11 | III faza biciklističke staze | Kilometri realizovani u III fazi | Opštinski budžet | 3-Nisko | - | - | 40,000 | - | - | 40,000 |
| 12 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Br. postavljeni oznaka i dužina/površina horizontalne signalizacije | Resorno ministarstvo | 1- Urgjent | - | - | 15,000 | - | - | 15,000 |
| 13 | Regulisanje saobraćaja | Stanje raskrsnice nakon regulacije saobraćaja | Opštinski budžet | 2 –Mesatare | - | - | - | 20,000 | - | 20,000 |
| 14 | IV faza biciklističke staze | Kilometri realizovani u IV fazi | Opštinski budžet | 3-E ulët | - | - | - | 50,000 | - | 50,000 |
| 15 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Br, postavljeni oznaka i dužina/površina horizontalne signalizacije | Resorno ministarstvo | 1- hitno | - | - | - | 15,000 | - | 15,000 |
| 16 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Br. postavljeni oznaka i dužina/površina horizontalne signalizacije | Resorno ministarstvo | 1- Hitno | - | - | - | - | 60,000 | 60,000 |
| 17 | Sinjalizimi horizontal dhe vertikal | Nr. i shenjave të vendosura dhe gjatësia/sipërfaqja e sinjalizimit horizontal | Ministri e Linjës | 1- Urgjent | - | - | - | - | 15,000 | 15,000 |
| | Ukupno | | | | 69,532 | 114,034 | 59,036 | 89,038 | 79,040 | 390,500 |

6. AKCIONI PLAN ZA OPŠTINU ŠTIMLJE

Akcioni planovi su pisani planovi kojima se rukovode određene aktivnosti i radnje se usmeravaju na određenim inicijativama. Glavni cilj akcionog plana je da izradi konkretnu viziju za određeno planiranje i da utiče na ostvarivanje određenih ciljeva.

U okviru plana urbane mobilnosti za opštinu Štimlje obuhvaćene su glavne usluge koje su nadležnost opštine, kao što su: obezbeđenje u blizini škola, regulisanje saobraćaja, prevoz, rekreativne aktivnosti, nemotorizovana kretanja i slobodan i siguran pristup za sve učesnike saobraćaja.

Postoje izazovi za pronalaženje načina za promovisanje i očuvanje kulture hodanja, vožnje bicikla slobodan i siguran pristup za sve učesnike u saobraćaju i prenošenja inovativnih praksi prilagođenih uslugama mobilnosti u opštini Štimlje.

Akcija 1: Imenovanje službenika za gradsku mobilnost

U okviru Direkcije za javne službe neophodno je odrediti službenika za urbanu mobilnost koji je zadužen za pripremu programa upravljanja urbane mobilnosti koji uključuje više informacija, kampanje za podizanje svesti, promociju, marketing, koordinaciju i organizaciju.

Akcija 2: Povećanje sigurnosti u saobraćaju - sigurnost na prvom mestu

Edukacija vezano za saobraćajna pravila i sigurno prisustvo u saobraćaju. Direkcija za javne službe, zajedno sa Direkcijom za obrazovanje i policiju, treba pripremiti neophodan materijal i organizovati predavanja o saobraćajnom obrazovanju u opštini Štimlje. Predavanja treba uglavnom organizovati u osnovnim i srednjim školama.

Akcija 3: Promocija nemotorizovanih kretanja

Organizovati kampanje za podizanje svesti i promovisati nemotorizovana kretanja. Da se radi medijsko promovisanje na lokalnom nivou (lokalna TV, elektronski mediji, itd). Da se koriste određene događaji za promociju nemotorizovanih kretanja, kao što je Evropska nedelja mobilnosti (16-22 septembra), dan bez automobila itd. Tokom ove nedelje u mnogim zemljama se promovišu hiljade aktivnosti kako bi se promovisali nemotorizovana kretanja. Neophodno je uspostaviti partnerstva između opštine i škola (po mogućnosti uz uključivanje bilo koje NVO) u cilju stvaranja odgovarajućih politika i promocije nemotorizovanih kretanja.

Akcija 4: Usklađivanje infrastrukture osobama sa posebnim potrebama

Direkcija javnih službi u saradnji sa Direkcijom za urbanizam i u partnerstvu sa relevantnim organizacijama za osobe sa posebnim potrebama, mora da na svim mestima prolaza na ulicama i pešačkim prelazima preduzeti adekvatne mere u skladu sa tehničkim kriterijumima da se pešački prelazi omogućavaju pristup i osobama sa posebnim potrebama.

7. PLAN PRAĆENJA

Plan praćenja je dokument kojim se nadgleda sprovođenje predloženih mera u okviru plana urbane mobilnosti. Za praćenje realizacije plana mobilnosti odgovorna je Skupština opštine Štimlje, odnosno Direkcija za javne službe.

Budući da je plan urbane mobilnosti za opštinu Štimlje strateški dokument i njegova realizacija zavisi od prilagođavanja i dinamike implementacije drugih planova na opštinskom nivou (ORP i PUR), i imajući u vidu činjenicu da, planovi urbane mobilnosti su novi dokumenti koji do sada nisu bili urađeni ili sprovedeni u opštinama na Kosovu, onda u praćenje i realizaciju ovog plana neophodno je podrška ne samo od drugih Odeljenja na opštinskom nivou, već i na centralnom nivou.

Nakon usvajanja Plana urbane mobilnosti, Direkcija za javne službe, odnosno službenik odgovoran za praćenje urbane mobilnosti iz ove direkcije, najmanje dvaput godišnje (svakih šest meseci) izveštava Direkciju javnih službi i Skupštini opštine o sprovođenju mera predviđene za određeni period. Plan praćenja traje 5 godina, koliko je predviđen i plan urbane mobilnosti u celini.

Obrasci za praćenje Plana urbane mobilnosti za opštinu Štimlje, prema akcionom planu tokom godina, dati su u Aneksu 5.

ANEKS 1

Obično pre prve izbočine serije postoji znak za zaustavljanje ili znak na putu. Prema pravilima, ovi veštački elementi se stavljaju u pola ili punoj širini kružne trake puta.

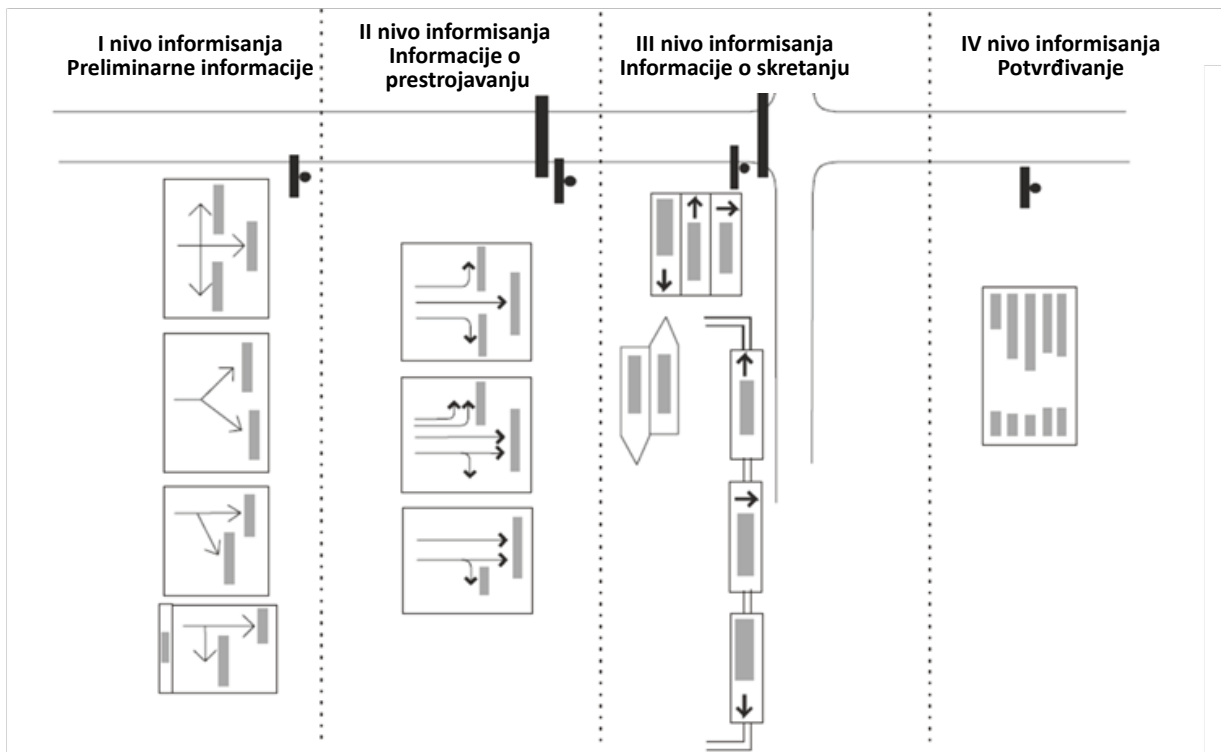
Ako se stavljaju uzastopno, rastojanje između njih može biti između 20 i 60 m, u zavisnosti od situacije.

U zavisnosti od ograničenja brzine, iste su sa dimenzijama kao sledeće:

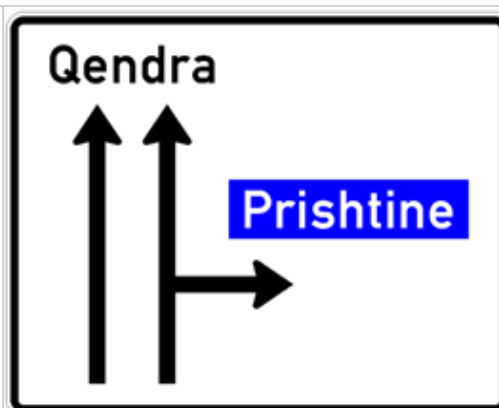
- Do 50 km/h, njihova širina ne sme biti manja od 60 cm, dok visina ne sme biti veća od 3 cm;
- Do 40 km/h, njihova širina ne sme biti manja od 90 cm, a visina ne sme biti veća od 5 cm.
- Do 30 km/h, njihova širina ne sme biti manja od 120 cm, dok visina ne sme biti veća od 7 cm.



ANEKS 2



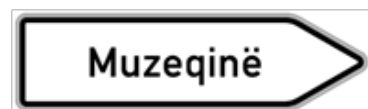
I-vi Nivo



II-GI Nivo



III Nivo



ANEKS 3

PRAĆENJE PLANA URBANE MOBILNOSTI ZA GODINU 2016

| Mere | BEZBEDNOST U SAOBRAĆAJU – Mere za smirivanje saobraćaja | |
|---|--|--|
| Lokacija | Put _____ | |
| Karakter | magistralni/regionalni | lokalni |
| 1 | Očekivane aktivnosti Ostrva na pešačkim prelazima Druge mere _____ | - prepreke na putu - vibrirajuće trake - platforma - gumeni diskovi - samo signalizacija |
| Realizacija | DA | |
| | NE | |
| | DELIMIČNO | |
| Da li je potrebno koristiti dodatne mere za smirivanje saobraćaja | | |
| DA | | NE |

| Mere | Premeštanje parkinga | |
|--|---|----|
| Lokacija | Ulica "Tahir Sinani" | |
| 1 | Očekivane aktivnosti Zamena uzdužnih parkinga sa leve strane ulice na desnu stranu | |
| Realizacija | DA | |
| | NE | |
| | DELIMIČNO | |
| Da li je potrebno koristiti druge mere za premeštanje parkinga | | |
| DA | | NE |

Dodatne napomene::

Štimlje, dana _____

Nadležan za praćenje PUM:

| Mere | Prva faza biciklističkih staza | |
|---|------------------------------------|--------------------------------|
| Lokacija | Centar grada- ulica "Tahir Sinani" | |
| Karakter | Magistralni/ regionalni | Lokalni |
| | 1. _____ | 1. _____ |
| | 2. _____ | 2. _____ |
| | 3. _____ | 3. _____ |
| | 4. _____ | 4. _____ |
| 1 | Očekivane aktivnosti | Stvaranje biciklističkih staza |
| Realizacija | DA | |
| | NE | |
| | DELIMIČNO | |
| Da li je potrebno koristiti druge mere? | | |
| DA | | NE |

| Mere | Regulisanje saobraćaja | |
|--|------------------------|---|
| Lokacija | Ulica "Mic Sokoli" | |
| 1 | Očekivane aktivnosti | Promena ulice "Mic Sokoli" na jednosmeran saobraćaj |
| Realizacija | DA | |
| | NE | |
| | DELIMIČNO | |
| Da li je potrebno koristiti dodatne mere za regulisanje saobraćaja | | |
| DA | | NE |

Dodatne napomene:

Štimlje, dana _____

Nadležan za praćenje PUM:

| Mere | | Signalizacija saobraćaja | |
|---|----------------------------|---|--|
| Lokacija | | Opština Štimlje | |
| Karakter | Magistralni/ regionalni | Lokalni | |
| | | 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____ | 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____ |
| Signalizacija | Horizontalno | Vertikalno | |
| 1 | Očekivane aktivnosti | Postavljanje i održavanje horizontalne i vertikalne signalizacije | |
| Realizacija | DA | | |
| | NE | | |
| | DELIMIČNO | | |
| Da li je potrebno koristiti druge mere? | | | |
| | | DA | NE |

Dodatne napomene:

Štimlje, dana _____

Nadležan za praćenje PUM:

PRAĆENJE PLANA URBANE MOBILNOSTI ZA GODINU 2017

| Mere | | Površina za ne motorizovano kretanje | |
|--|----------------------|---|----|
| Lokacija | | Ulica "Zenun Beqa" | |
| 1 | Očekivane aktivnosti | Stvaranje slobodnih površina za nemotorizovano kretanje i rekreaciju u glavnoj ulici "Zenun Beqa" | |
| Realizacija | DA | | |
| | NE | | |
| | DELIMIČNO | | |
| Da li je potrebno koristiti druge mere | | | |
| | | DA | NE |

| Mere | | Infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama (invaliditetom) | |
|--|----------------------|--|----|
| Lokacija | | Opština Štimlje | |
| 1 | Očekivane aktivnosti | Prilagođavanje infrastrukture osobama sa posebnim potrebama | |
| Realizacija | DA | | |
| | NE | | |
| | DELIMIČNO | | |
| Da li je potrebno koristiti druge mere | | | |
| | | DA | NE |

Dodatne napomene:

Štimlje, dana _____

Nadležan za praćenje PUM:

| Mere | | Stanice-stajališta za autobuse | |
|--|----------------------|---|----|
| Lokacija | | Ulica "Tahir Sinani" | |
| 1 | Očekivane aktivnosti | Stavljanje stajališta za autobuse na ulici "Tahir Sinani" | |
| Realizacija | DA | | |
| | NE | | |
| | DELIMIČNO | | |
| Da li je potrebno koristiti druge lokacije / zamena lokacija | | | |
| | | DA | NE |

| Mere | | Druga faza biciklistički staza | |
|--|----------------------|--------------------------------|----------|
| Lokacija | | Ulica "Adem Jashari" | |
| Karakter | | Magistralni/regionalni | Lokalni |
| | | 1. _____ | 1. _____ |
| | | 2. _____ | 2. _____ |
| | | 3. _____ | 3. _____ |
| | | 4. _____ | 4. _____ |
| 1 | Očekivane aktivnosti | Stvaranje biciklistički staza | |
| Realizacija | DA | | |
| | NE | | |
| | DELIMIČNO | | |
| Da li je potrebno koristiti dodatne mere | | | |
| | | DA | NE |

Dodatne napomene:

Štimlje, dana _____

Nadležan za praćenje PUM:

ANEKS 4

IZJAVA OPRAVDAVANJA ZA ODREĐIVANJE NEPRIPREMANJA IZVEŠTAJA O STRATEŠKOJ PROCENI ŽIVOTNE SREDINE ZA PLAN MOBILNOSTI (PM) U OPŠTINI ŠTIMLJE

REZIME PLANA URBANE MOBILNOSTI

Opština Štimlje, zahvaljujući podršci DEMOS projekta, pripremila je Plan urbane mobilnosti (PUM). U početku je osnovana radna grupa, koja se sastojala od predstavnika različitih zainteresovanih strana, predstavnika relevantnih odeljenja iz opštine Štimlje.

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 mobilnosti 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 mobilnosti 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;

PRAVNE REFERENCE KONSULTOVANE ZA OVO UTVRĐIVANJE

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 Štimlje, 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.

UPOREDNA ANALIZA PREMA KRITERIJUMIMA ANESKA 1 ZAKONA BR. 03/L-230 O SPUŽS I AKTIVNOSTIMA PM OPŠTINI ŠTIMLJE

| Kriterijumi procenjivanja prema aneksu 1 Zakona o SPUŽS | Efekti plana mobilnosti u opštini Štimlje (PM) |
|---|--|
| 1. Karakteristike planova i programa, imajući u vidu posebno: | |
| 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 Štimlje, 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> |
| 2. Karakteristike efekata i područja na koje se verovatno može uticati, imajući u vidu posebno: | |
| 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. kumulativna priroda efekata, | Plan ne predviđa efekte koji bi u kumulativnom kontekstu doveli do posledica po životnu sredinu. Naprotiv, preorijentacijom saobraćaja, povećanjem biciklističkih staza za rekreaciju, povećanjem kvaliteta vazduha. |
| 2.3. prekograničnu prirodu efekata, 2.4. opasnost po ljudsko zdravlje na životnu sredinu (npr. zbog udesa), | Neće biti negativnih prekograničnih efekata. Plan mobilnosti je lokalnog karaktera. Očekuju se pozitivni efekti, ali će biti indirektni. Ovo će rezultirati poboljšanjem putnog saobraćaja i povećanjem sigurnosti u saobraćaju, mogućnost pristupa osobama sa posebnim potrebama u mreži putne infrastrukture itd. |
| 2.5. stepen i prostorno širenje efekata (geografska površina i veličina stanovništva koje mogu biti uticani), | Pozitivni efekti ovog plana na životnu sredinu do kraja 2020. godine imaće uticaj xx% teritorije, i xxxx stanovnika opštine Štimlje. |
| 2.6. vrednost i ranjivost područja koja može biti uticana kao rezultat: | Nije relevantno za PM Štimlje. |
| 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 emisijama, bilo u vazduhu ili u vodi, koji bi bili predmet razmatranja u kontekstu prevazilaženja standarda ili graničnih vrednosti. |
| 2.6.3. intenzivno korišćenje zemljišta. | PM ne predviđa zauzimanje ili upotrebu zemljišta, sve radnje prema ciljevima će se izvršiti u postojećem stanju. |
| 2.7. efekti na zonama ili površinama koje imaju priznat nacionalni, etnički ili međunarodni status zaštite. | Opština Štimlje se nalazi u centralnom delu Kosova. Teritorija opštine Štimlje ima površinu od 134 km ² . Samo u gradu Štimlju živi oko 7107 stanovnika ili 26,2% od ukupnog broja opštine Štimlje. Presek važnih pravaca puta u relaciji Prizren - Priština i Prizren - Uroševac - Skoplje su segmenti od posebnog značaja za dalji razvoj. U opštini Štimlje, prema mapi zaštićenih područja (KEPA), ne izgleda da postoji zaštićeno područje sa nacionalnim, zajedničkim ili međunarodnim statusom. S druge strane, i postavljeni ciljevi u PM su sa efektom pozitivnog karaktera. |

| Br | Mere | Cilj | Pokazatelji | Odgovori | Značaj mera (1-3) ¹ | Troškove | Vremenski rokovi |
|----|---|---|--|---|--------------------------------------|----------|---------------------|
| 1 | Smirivanje saobraćaja u blizini škola | Cilj ovih mera je smirenje saobraćaja u blizini škola u opštini Štimlje | Br. škola blizu koji su primenjene mera za smirivanje saobraćaja | Opština Štimlje/ Ministarstvo Infrastrukture | 1 | 7.000 € | 2016 |
| 2 | Premeštanje parkinga | Cilj ovih mera je Premeštanje parkinga u ulici "Tahir Sinani" | Stanje premeštenih parkirališta | Opština Štimlje | 1 | 2.000 € | 2016 |
| 3 | Prva faza biciklistički staza | Stvaranje biciklistički staza | Realizovani kilometri u prvj Fazi | Opština Štimlje | 3 | 40.000 € | 2016 |
| | Regulisanje saobraćaja | Izmena ulice "Mic Sokoli" na jednosmerni saobraćaj | Stanje puta nakon regulisanje saobraćaja | Opština Štimlje | 2 | 1.500 € | 2016 |
| 4 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje, I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova I dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Të gjitha vitet |
| | Slobodne površine za nemotorizovana kretanja I rekreaciju | Uspostavljanje slobodnih površina za nemotorizovana kretanja I rekreaciju na glavnoj ulici "Zenun Beqa" | Stanje nakon realizacije | Opština Štimlje | 3 | 10.000 € | 2017 |
| | Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama | Usklađenost putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama | Stanje putne infrastrukture nakon realizacije | Opština Štimlje | 1 | 20.000 € | 2017 |
| | Stanice –stajališta za autobuse | Izgradnja stanica za zaustavljanje autobusa na ulici "Tahir Sinani" | Broj stanica –realizovanih stajališta | Opština Štimlje | 2 | 15.000 € | 2017 |
| 8 | Druga faza biciklistički staza | Stvaranje biciklistički staza | Realizovani kilometri u drugoj Fazi | Opština Štimlje | 3 | 50.000 € | 2017 |
| | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova I dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Të gjitha vitet |
| 8 | Treća faza biciklistički staza | Stvaranje biciklistički staza | Realizovani kilometri u trećoj Fazi | Opština Štimlje | 3 | 40.000 € | 2018 |
| 9 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova I dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Të gjitha vitet |
| | Regulisanje saobraćaja | smerna ostva na raskršnici puteva "Tahir Sinani" I "Anton çeta" | Stanje puta nakon regulisanja saobraćaja | Opština Štimlje | 3 | 20.000 € | 2019 |
| | Četvrta faza biciklistički staza | Stvaranje biciklistički staza | Realizovani kilometri u četvrtj Fazi | Opština Štimlje/ Ministarstvo Infrastrukture | 3 | 50.000 € | 2019 |
| 10 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova I dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Sve godine |
| 11 | Javni bicikli | Postavljanje javnih stanica za bicikle | Br. stanica | Opština Štimlje /JPP | 3 | 60.000 € | 2020 |
| 8 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova I dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Sve godine |

Plan urbane Mobilnosti
za Opštino Štimlje
2016-2020

| Br | Mere | Cilj | Pokazatelji | Odgovorni | Značaj mera (1-3)1 | Troškove | Vremenski rokovi |
|----|---|---|--|--|--------------------|----------|------------------|
| 1 | Smirivanje saobraćaja u blizini škola | Cilj ovih mera je smirenje saobraćaja u blizini škola u opštini Štimlje | Br. škola blizu koji su primenjene mera za smirivanje saobraćaja | Opština Štimlje/ Ministarstvo Infrastrukture | 1 | 7.000 € | 2016 |
| 2 | Premeštanje parkinga | Cilj ovih mera je Premeštanje parkinga u ulici "Tahir Sinani" | Stanje premeštenih parkirališta | Opština Štimlje | 1 | 2.000 € | 2016 |
| 3 | Prva faza biciklistički staza | Stvaranje biciklistički staza | Realizovani kilometri u prvoj Fazi | Opština Štimlje | 3 | 40.000 € | 2016 |
| | Regulisanje saobraćaja | Izmena ulice "Mic Sokoli" na jednosmerni saobraćaj | Stanje puta nakon regulisanje saobraćaja | Opština Štimlje | 2 | 1.500 € | 2016 |
| 4 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje, I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova i dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Sve godine |
| | Slobodne površine za nemotorizovana kretanja I rekreaciju | Uspostavljanje slobodnih površina za nemotorizovana kretanja I rekreaciju na glavnoj ulici "Zenun Beqa" | Stanje nakon realizacije | Opština Štimlje | 3 | 10.000 € | 2017 |
| | Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama | Usklađenost putne infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama | Stanje putne infrastrukture nakon realizacije | Opština Štimlje | 1 | 20.000 € | 2017 |
| | Stanice –stajališta za autobuse | Izgradnja stanica za zaustavljanje autobusa na ulici "Tahir Sinani" | Broj stanica –realizovanih stajališta | Opština Štimlje | 2 | 15.000 € | 2017 |
| 8 | Druga faza biciklistički staza | Stvaranje biciklistički staza | Realizovani kilometri u drugoj Fazi | Opština Štimlje | 3 | 50.000 € | 2017 |
| | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova I dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Sve godine |
| 8 | Treća faza biciklistički staza | Stvaranje biciklistički staza | Realizovani kilometri u trećoj Fazi | Opština Štimlje | 3 | 40.000 € | 2018 |
| 9 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova I dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Sve godine |
| | Regulisanje saobraćaja | smerna ostrva na raskrsnici puteva "Tahir Sinani" i "Anton četa" | Stanje puta nakon regulisanja saobraćaja | Opština Štimlje | 3 | 20.000 € | 2019 |
| | Četvrta faza biciklistički staza | Stvaranje biciklistički staza | Realizovani kilometri u četvrtoj Fazi | Opština Štimlje/Ministarstvo Infrastrukture | 3 | 50.000 € | 2019 |
| 10 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova I dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Sve godine |
| 11 | Javni bicikli | Postavljanje javnih stanica za bicikle | Br. stanica | Opština Štimlje /JPP | 3 | 60.000 € | 2020 |
| 8 | Horizontalna i vertikalna signalizacija | Postavljanje, poboljšanje I održavanje putne signalizacije | Br. Postavljeni znakova I dužina/površina horizontalne signalizacije | Opština Štimlje | 1 | 15.000 € | Sve godine |

