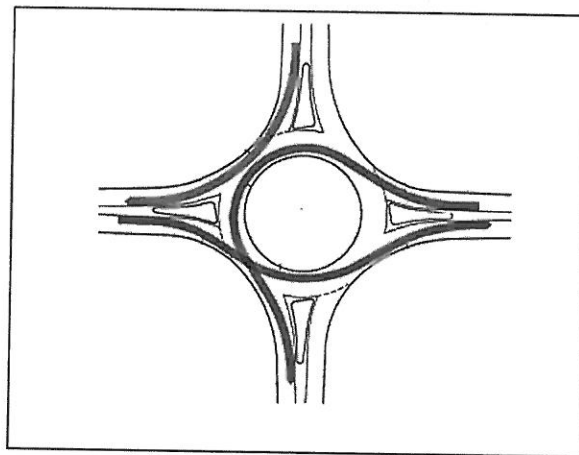




REPUBLIKA KOSOVA



SKUPŠTINA OPŠTINE VUČITRN



AKCIONI PLAN ZA POBOLJŠANJE USLUGE

Usluga : Mobilnost u Saobraćaju 2017 - 2019

Juli , 2017 god

Skraćenice :

USAID – Američka agencija Međunarodni razvoj

USAID AKT – Program USAID-a Avansiramo Kosovo Zajedno

PDPU / SIAP – Plan delatnosti za poboljšanje usluge

UJS – Uprava za Javne Usluge

RPO – Razvojni Plan Opštine

UPR – Urbani Plan Razvoja

UUZŽS – Uprava za Urbanizam i Zaštiti Životne Sredine

KAP – Kosovska Agencija za Privatizaciju

MI – Ministarstvo Infrastrukture

RG – Radna Grupa

OKZP – Opštinska Kancelarija za Zajednice i Povratak

PRETHODNA INFORMACIJA

U okviru prioriteta i nadležnosti, u cilju poboljšanja usluga Mobilnosti u saobraćaju na teritoriji Opštine Vučitrn, Predsednik Opštine g.din Bajram Mulaku dana 23.10.2015 god izvadio je odluku 02. Br. 1095/15 za osnivaanje radne grupe o izradi Plana delatnosti za Poboljšanje Usluge (PDPMS) Mobilnosti u Saobraćaju na teritoriji Opštine Vučitrn.

Radna grupa je koristila metodologiju u izradi plana delatnosti za poboljšanje predstavljene usluge od predstavnika programa USAID-a, Avansirammo Kosovo Zajednoo. (AKT).

Opština Vučitrn u ovom pravcu je dala razvojne pravce u poboljšanju usluge mobilnosti u saobraćaju. Radna grupa za izradu Plana delatnosti za razvoj i poboljšanja usluge mobilnosti u saobraćaju u opštini Vučitrn, preko ovog plana imao cilj:

1. Predstaviti detaljniju analizu aktuelne situacije u saobraćaju ( ulice, kretanje ,raskrsnice, parkinga, trotoara, staze za bicikla, horizontalna i vertikalna signalizacija ,autobuske stanice , parking za Taxi, itd.,
2. Predstaviti mogućnosti za poboljšanje usluge ,
3. Postaviti prioritete i glavne objektivne, koja opštine želi da realizuje ,
4. Predstaviti način postizanja ciljeva i određenih prioriteta .

Radna grupa za izradu plana delatnosti za poboljšanje službe mobilnosti u saobraćaju u opštini Vučitrn sadrži :

RADNA GRUPA		
Br.	Ime	Zadatak / Organizacija
1	Islam Latifi, dipl. inž	Koordinator RG --rukovodilac sektora za saobraćaj, UJS
2	Idriz Ismajli, dipl. ing	Član - zvaničnik za projekte sa donatorima
3	Fatmir Štala, dipl.ing	Član - saobraćajni inspektor
4	Arben Mlinaku	Član - zvaničnik UJS
5	Bajram Lahu, dipl. ing	Član - stručnjak civilnog društva
6	Selim Rrustemi	Član - član skupštine opštine
7	Branislav Vuksanovic	Član - šef OKKZP
8	Hamdi Vojvoda	Član - predstavnik zajednice
9	Bratislav Kostic	Član - predstavnik zajednice
<b>Pomoćna grupa :</b>		
1	Shaban Salihu	Član - zamjenik komandanta Policijske Stanice u Vučitrn
2	Avni Zahiti	Član - Saobraćajni policajac
3	Blerim Zhabari	Član - Zvaničnik za informaciju u Vučitrn
4	Avdi Ahmeti	Član - građanin

Predstavnici programa USAID AKT, koji su pomagali tokom razvoja plana :

**Agim Salihu** – USAID AKT, rukovodilac komponenta za lokalnu samoupravu I stručnjak za razvoj opština

**Nenad Talic** – USAID AKT, viši savetnik za razvoj opština

Važan doprinos u izradi ovog plana delovanja su dali i osoblje UJS, i ceo osoblje opštine koji je bio involviran na direktan način ili indirektno u njegovom razvoju, predstavnici Kosovske Policije, a posebno i USAID-, preko predstavnika programa AKT koji su pomagali grupu kao sa obukama takođe i u asistenciji u upotrebi jedne nove metodologije koje se osniva u upravljanju performace za poboljšanje usluge.

## Uvod

Savremeni ekonomski život kao i standard savremenog čoveka ne može se smatrati bez komunikacije. Komunikacija predstavlja jedan od najvažnijih faktora za razvijanje jednog regiona i za korišćenje brojnih resursa koje poseduje jedan region.

Politika mobilnosti je bila jedna od elemenata i upustava za istraživanje i izradu Razvojnog Plana Opštine. Preko izrade plana mobilnosti Opština Vučitrn ima za cilj stvaranje funkcionalne mreže i integraciju, onda smestiti sve učenike u saobraćaju stvaranje uslove motorizovanih kretanja i ne motorizovani.

Kroz pomoć projekta za podizanje profesionalnih kapaciteta od strane USAID-a, stekli smo nova iskustava u nov pristup komunikacije sa građanima i sa raznim grupama interesa, istovremeno utvrđivanje prioriteta koji proizlazu od njihovih zahteva presvega u određivanju indikatora koji će poboljšati performansu usluga prema građanima, odnosno u ozbiljnom pristupu u okviru poboljšanja urbanog čvrstog kretanja.

U međuvremeno sa radom stručnjaka radne grupe, je analizirana trenutna situacija mobilnosti na teritoriji opštine, kao i uzete su neke savete o aktivnostima i potrebne akcije koja treba da preduzme Opština Vučitrn, kao deo jednog razvojnog mesta koji je suočavan sa povećanjem enormne broja motornih vozila, imajući za cilj da očuva i promoviše što više kulturu cilizma, hodanja i razvoja kolektivnog transporta.

### 1. OBIM PLANA

Plan mobilnosti je strateški plan iz oblasti saobraćaja i ima za cilj poboljšanje uslova za saobraćaj za sve učesnike u saobraćaju. Imajući u obzir povećanje stope monitorizacije, revitalizacije i putne infrastrukture koja do sada nije bila funkcionalna, nedovoljna bezbednost, za kretanje pešaka biciklita i životne sredine, razvijanje urbanog plana mobilnosti ne može biti samo jedan običan objekat, nego kao prioritet.

Ovaj plan mobilnosti podržava aktualne planove razvoja opštine, je veoma detajiran, specifičan u oblasti saobraćaja i prevoza u celini.

#### 1.1 Prioritarna usluga

Opština Vučitrn je izabrala kao prioritet izradu Plana Mobilnosti preko kojeg imaju za cilj povećanje stepena sigurnosti za sve učesnike u saobraćaju.

#### 1.2 Osnovni principi plana

Osnovni principi plana odgovaraju sa razvojnim urbanim planovima opštine, regulativnim kao i opšte objektivne opštine.

Opština Vučitrn je usvojila Razvojni Urbani Plan Opštine, Regulativni Urbani Plan za tri zone I – Zona Centar II zona –Kameni most i III zona Terstena. U svakom ovom dokumentu je tretirao problem mobilnosti u celini, posle je urađeno planiranje puteva za razvijanje transporta,



biciklističke staze itd. U nastavku su predstavljene neke od opštinske objekte koja su predviđene na okviru ovih planova :

Objektive u oblasti mobilnosti prema RPO i Razvojnem Urbanom planu

- Planiranje infrastrukture urbanih i ruralnih ,
- Tretiranje puteva prtenasti puteva u pratećem sadržaju ,
- Projektiranje puteva koja ispunjavaju zahteve pešaka, sa tendencijom da se smiri saobraćaj, proširenje trotoara saobraćaja i ograničenje cirkulacije pešaka tokom motornih vozila,
- Izgradnja staze za bicikliste za pešake duž puta,
- Izgradnja i zelenih traka duž puteva ,
- Regulacija trotuara za za pristup licima sa posebnim potrebama ,
- Podizanje aktualnih kapaciteta za potrebe javnog prevoza ,
- Prevoz (signalizacija trotoari,nadvožnjaci, podvožnjaci,metalne barijere, pristup za osobe sa posebnim potrebama ),
- Isključivanje teškog saobraćaja iz centralne zone grada ,
- Stvaranje trga , zelenih površina parkinga u izveštaju sa brojem stanovnika, održavanje ivih struktura,
- Proširenje puteva u perifernim naseljima grada gde nemaju adekvatnu infrastrukturu, nemaju adekvatne dimenzije ,
- Postavljanje saobraćajnih znakova ( ulične signalizacije ) i rasveta puteva,
- Ozbebeđenje jednog ambientalnog čvrstog sistema kretanja upotrebljavaći privatna vozila i ignorisajući i hodanje ciklizma.

### 1.3. Zakonski okvir

Plan mobilnosti urbani za Opštinu Vučitrn , osniva se zakonskom okviru na snazi na Kosovu, kao i principima i međunarodnoj konventi koja su povezana sa čvrti mobilnost urbani kao :

- Zakon za obezbeđenje putnog aobraćaja Br.02/L-70.
- Zakon Br.04/L-179,16 maj 2013 god za putni i prevoz .
- Zakon Br. 2003/11 o putevima ,
- Zakona o lokalnom samoupravljanju Br. 03/L-040
- Zakom Br. 04/L-076 o Policiji
- Zakon o prostornom planiranju Br..2012/04-L-174
- Zakon Br. 03/l-160 o zaštiti vazduha od zagađenja
- Zakon br. 03/l-025 O zaštiti životne sredine
- Opštinski Pravilnici ;

## 1.4 Profil opštine

### 1.4.1 Geografska pozicija opštine

Opština Vučitrn se nalazi na severnom delu Kosova. Na severu se ograničuje sa Mitrovicom, dok istočno sa Podujevom, južno sa Obilićem, u južozapadno sa Drenasom i na zapadu sa Skenderajem.

Teritorija opštine Vučitrn se nalazi u površini od 345 km<sup>2</sup> i zauzima oko 3.2 % teritorije Kosova. Opština Vučitrn se nalazi između dva velikih urbanih centra Prištine i Mitrovice.

Reljef opštine je nisko polje, koji je sastavni deo masovne planine Kopaonika i Čičavice.

Klima opštine je meka i kontinentalna.

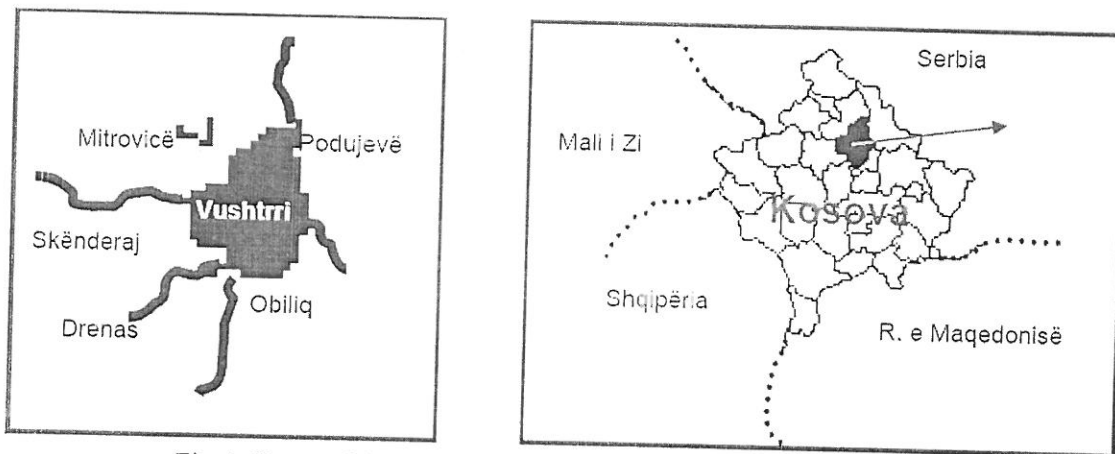


Fig.1 Geografska pozicija Opštine Vučitrn

### 1.4.2 Stanovnici

Broj stanovnika Opštine Vučitrn na osnovu poslednje registracije Zavoda za statistiku Kosova procenjuje se 69 800 stanovnika, dok uzimajući u obzir prosečno povećanje stanovnika u gradu žive 29 868 stanovnika, dok u selima žive 45 132 stanovnika.

Prosečna gustina stanovnika je oko 214 stanovnika /km<sup>2</sup>, godišnje mesečno povećanje stanovnika u ovoj opštini je 0.21%. Postoji mala razlika u polnoj strukturi (51 % muškarci i 49% žena). Etnitet koji živi u ovoj opštini su: albanci ~92%; srbi ~4%; crnogorci ~3%; turci; aškalije; romi ~1%. Procenjuje se da u opštini Vučitrn ima 49 200 učenika aktivnih stanovnika, od tih 40% ženske i 60% muškaraca.

Mogućnost povećanja aktivnog stanovništva, procenjuje se u 3% za godinu dana. Ukupno u ovoj opštini su oko 16117 porodica, sa prosečnom 4.6 a članova. Broj biznisa koji deluju na teritoriji Opštine Vučitrn su 1 359.

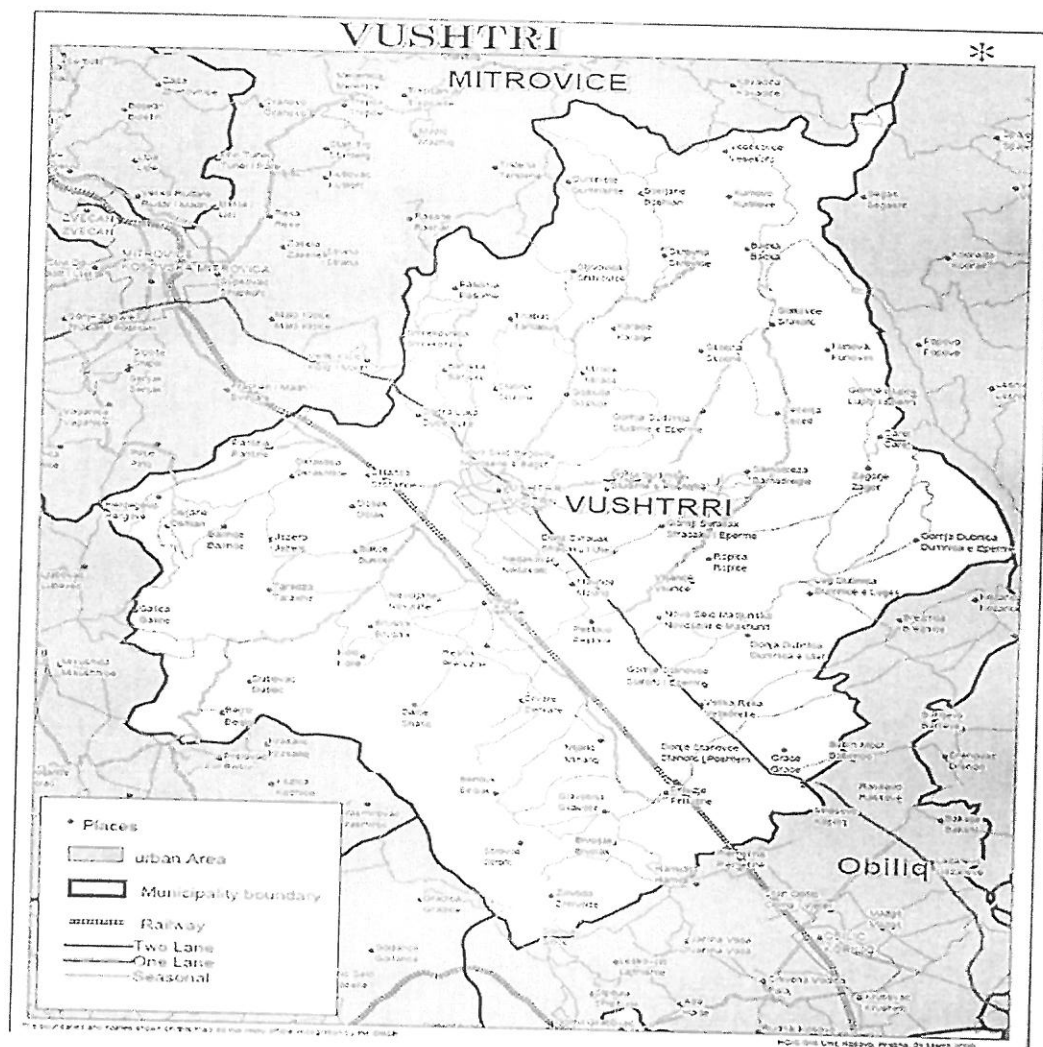


Fig. 2. Teritorijalni obim Opštine Vučitrn

## 2. Postojeća situacija

### 2.1 Situacija izborne službe za poboljšanje

Saobraćajni problemi u ulicama Opštine Vučitrn su bili veoma veliki ali poslednje vreme imaju vidne tendencije poboljšanja.

Postojeća mreža puteva nije dovoljna za veliki broj vozila koji imaju i upotrebljavaju stanovnici posle oslobođenja Kosova, cirkulacija je bila zasićena sa motornim vozilima.

Većina građana u imali smetnje iz saobraćaja, nesigurnost buku i zagađenje kao rezultat zasićene cirkulacije. Da bi imali bezbednu cirkulaciju unutar grada i u ruralnim mestima potrebno je izgradnja i regulacija cele putne infratrukture u ruralnim mestima i proširenje ulice unutar grada Vučitrna takođe i jedna veća saobraćajna kontrola u raskrscima, koja će se postići postavljanjem signalizacije po svim ulicama.

Za aktivnost Opština Vučitrn je pretvorena na jednu zonu sa visokim stepenom motorizima i mešane strukture koja dominira sa vozilima putnika sa velikom odsto, takođe u gorepomenutim raskrnicama gde ima velike frekvencije pešaka gde je veliki deo njih učenici.

Zato da bi radili ovaj plan mobilnosti pratili smo od blizine informacije i izveštaje za izgradnju i regulaciju putne mreže posle situaciju ovih raskrnica preko brojanja vozila tokom 7 dana za svaku cirkuliranu traku .

Znajući za važnost i ulogu bez uporeda koju igra faktor čovek u korišćenju puteva u vreme modernog čoveka , podizanja stepena motorizma, velikog broj automobila na lošem tehničkom stanju zbog tranzicionizma, kao i fenomena stanovništva koja se dešava na našem mestu trebalo bi da bude posebno staranje prostiranja moderne u najvećim ruralnim mestima, kao i organizativnog izbora na što racionalnoj i funkcionalnoj formi, način kretanja , njegovu udobnost i bezbednost kao jedan poseban faktor .

Tokom analize postojeće situacije u saobraćaju, tretirani su glavni problemi saobraćajnog polja i prevoza u Opštini Vučitrn .

Radna grupa na osnovu sunarodnjaka i rangiranjem aktivnosti sa Kosovskom Policijom za broj aksidenata i na poštovanju brzine vozila, stalnih zahteva građana i obrazovnog osoblja, identifikovali su neophodnost izrade strategije za bezbednost u saobraćaju preko stvaranja uslova za cirkulaciju bez smetnje građana i vozila. Opština Vučitrn sada ima kompletirane podatke o uslovima cele mreže da bi pružio objektivni pregled uslovima putne mreže opštine. Nakon izlaska na terenu i analize glavnih alata puteva i raskrznica, je evidentirano da neki deo ulica imaju potrebu za održavanje i rehabilitaciju. Ovi putevi trenutno održavaju se sa ograničenim fondovima , odnosno održavanje signalizacije puteva. Može se očekivati, da njihova situacija u pogorša u nastavku i da se smanji stepen putnog obezbeđenja, ako u prethodnim godinama ne stavljaju se na raspolaganju dovoljne fondove za ovu svrhu.

## 2.2 Putna Infrastruktura u Opštini Vučitrn

Važnot značaja infrastrukture i njihove službe , na osnovu uticaja kojeg ima u samom razvoju jednog naselja i stanovnika koji žive na to mestu postavlja se važno pitanje za analizu.

Analiza stepena razvijanja infrastrukture podrazumeva analizu nivoa putne mreže derivat koji je sterpen putnog i željezničkog transporta, snabdevanje sa električnom energijom, sistem snabdevanja vodovoda i sistema kanalizacije i fekalnih voda , služba telekomunikacije i sistema prikupljanja otpadaka .

Svi ovi oblasti su razmotreni u prostornoj analizi u Opštini Vučitrn, i u razvojnu strategiju ove opštine koja su su osnivane i oduzete od same institucije opštine , dok naše provo fokusiranje tokom rada ovog plana je ekskluzivno putna mreža Opštine Vučitrn kao i mobilnost .

### 2.2.1 Odvajanje puteva po važnosti

Na osnovu postojeće literature obavlja se odvajanje puteva prema vaznošću koju imamo ;

- **Jednosmerni putevi** su putevi koji dozvoljavaju prolaz vozila samo na jednu stranu , bez obzira za koji pravac znak putne cirkulacije zabranjuje ili dozvoljava prolaz.
- **Dvosmerni putevi** u putevi koji dozvoljavaju prolaz u oba pravca.

- **Putevi na pravo prolaza** su putevi gde znakovi drumskog saobraćaja daju pravo preolaza u izveštaju sa drugim vozilima drugog pravca .
- **Putevi prvog nivoa** gde ovaj stepen kategorizacije je vrsta nivelizacije gde jedan put uzima vrednosti preko drugog puta i oba se povezuju na jedno mesto da bi održali nastavak saobraćaja . Nivelizacija puteva može biti na osnovu putne strukture ili na osnovu saobraćajnih znakova. Put prve ruke ili prvog nivoa uvek ima prednosti u izveštaju putem sa drugog nivoa.
- **Putevi drugog nivoa** što se tiče puteva drugog nivoa po gradu obično su odvojeni sa saobraćajnim znakovima ili prema njihovoj širini , ovi putevi su uski od puteva prvog nivoa.
- **Zatvoreni putevi** u putevi čija je čelo zatvoreno , znači pravi put se završava , nastavak saobraćaja može biti u oba druga pravca: na desnoj ili na levoj strani .
- **Ograničeni putevi** su putevi u kojima su obavljali definisanje. Onda što se tiče ograničenih puteva postoje dva raznih vrsta ograničenja , odati jedan put možemo imati jedan ograničeni put ili neka definisana određena bez obzira od onoga znaka koje imamo na tom putu.

### 2.2.2 Razdvajanje puteva prema zakonu za puteve

Na osnovu Zakona za puteve br.. 2003-11 putevi su kategorizovana u :

- Magistralni put
- Regionalni put
- Lokalni put i
- Puteve u naseljima

Na osnovu postojeće zakonske infrastrukture , za magistralne i regionalne puteve jedini autoritet je Ministarstvo Infrastrukture, dok za lokalne puteve je odgovarajuća opština .

### 2.2.3. Mreža magistralnih puteva i regionalnih u Opštini Vučitrn

Na teritoriji Opštine Vučitrn prolaze autoput oko 20 km i regionalni put oko 80 km.

Magistralni put M2 koja prolazi preko teritorije Opštine Vučitrn obavlja priključenje ove opštine i njenog glavnog centra sa drugim opštinama , i to Prištine na jug-istočnom delu i Mitrovice na severozapadnom delu, kao veći centri , i stovremeneo utiče u njegovom razvoju opštine pružajući stanovnicima pristup a drugim mestima .Odnosno treba pomenuti približavanje ove opštine a ulicom Kombit koja vidno utiče na mrežu efikasnosti u prevozu robe. Aktuelno ovaj put je u izgradnji i modernizovana koja će imati četiri staze gde ćemo povodom imati veoma normalno kretanje saobraćaja i vremena postignuća od grada Vučitrna u glavnom centru Kosova i u ovom kontekstu i sa putom naroda.

Moramo istaknuti da u ovom slučaju da insistiranjem opštinskih organa , magistralni put M2 Priština– Mitrovica kja je prošla unutar gradske zone Vučitrna i razdvajala je gradsku zonu u dva dela , sada povodom izgradnje će odstupati na zapadnom delu grada, na naći da ne bi imali veliku intervenciju u ovom putu gde povodom će se smanjiti i nivo narodne ulice..

### 2.2.3.1 Magistralni put

Unutar teritorije Opštine Vučitrn kao što je gore rečeno da su 20 [km] put magistrale, dok prebivališta prema kojima prolazi magistralni put Priština-Vučitrn su : Grace, Donje Stanovce, Velika Reka , Donja Dumnica , Mađunsko , Pestovo, Nadakovac, Dobrluka i Smrekovnica.

Prebivališta kroz koji prolaze asfaltirani put i koji gravitiraju na magistrali Priština-Vučitrn – Mitrovica su: Prilužje, Srednja Dumnica Gornja Dumnica Mađunsko, Pestovo, Ropica, Vilance, Samadreža, Svaraćak , Donje Studimlje, Gornje Studime , Begaj, Gojbula, Miraće, Karaća, Skroma, Gumništa, Slatina, Banjska, Smrekovnica i Pasoma. Sva su ova sela istočnog dela Opštine Vučitrn koja preko asfaltiranih puteva gravitiraju na magistralnom putu M2.

Preko magistralnog puta M2, Priština – Vučitrn – Mitrovica, razvija se putni transport putnika i robe preko kog se omogućava linija i sa drugim regionalnim lokalnim putevima ili sekundarnim koja su odnosno asfaltirana .

### 2.2.3.2 Regionalni put

Na teritoriji opštine Vučitrn prolaze oko 80 km regionalnog puta koja su ;

- Ulica R220 Mitrovica-Bukoš i Bukoš -Obilić,
- Ulica R105 Polac-Bukoš i
- Ulica R128 Podujevo-Samadreže.

Ulica R220 ima širinu oko 38 m i odvojen je u dva dela Mitrovica – Bukoš je asfaltiran posle rata i sada je na dobroj tehničkoj situaciji , koja je redstavljena na fig. 3. Deo Bukoš – Obilić je asfaltirani put u 80-tim godinama i sada je u veoma teškoj situaciji. Aktualno Ministarstvo Infrastrukture je u toku izrade projekta za proširenje i u punoj rekonstrukciji ovog puta sa vitalnom važnošću za meštane istočnog dela Opštine Vučitrn .

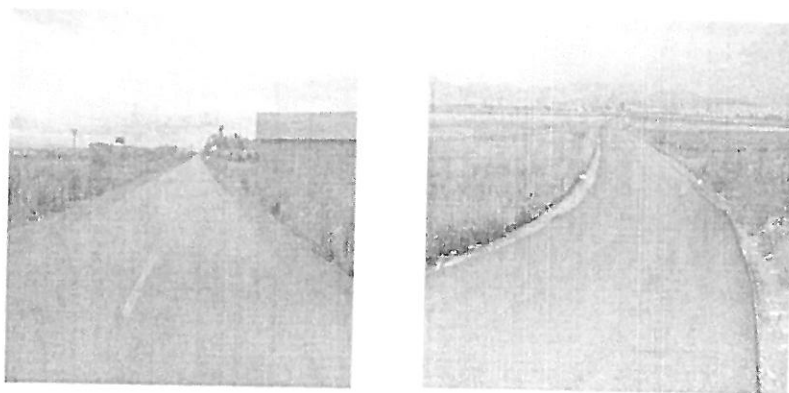


Fig. 3 Situacija puta R220

Sela ove opštine kroz kojih prolaze ovi putevi i koji imaju lokalne puteve asfaltirane su ; Pantina, Akraštica, Štitarica, Dolak, Bukoš, Nevolane, Vrnica, Drvare, Mihaliće i, Glavotine.



Prebivališta koji imaju asfaltirane puteve i gravitiraju na ovoj ulici su ; Ašljane, Balince, Liqej, Tarađa, Galice, Beqiqi, Dubovac, Bruznik, Kola, Šalce, Reznik, Bivolljak, Bećuk, Strovce i Žilivoda.

Regionalni put R105 je put Polac-Bukooš a dužinom 19 km projekat koji je bio zrađen od 1979 god, dok je implementiran u 2008-2009 godini Ovaj put ima posebnu važnost za meštane sa obe strane Čičavice, jer povezuje region Drenice sa regionom Ravnine Kosova. Situacija ove ulice vidi se u fig. 4.

Ova ulica na teritoriji Opštine Vučitrn prolazi preko sela Dubovce, Galice, Bruznik i NevoJane i spaja se regionalnim putem R220 Bukoš-Obilić. Ovaj regionalni put trebalo bi se povezati a putem magistrale M2 bez prolaza gradu Vučitrna i na ovaj način da se spaja sa magistralnim putem R128 Samadreže-Podujevo i sa se stvori jedan čvor posebne važnosti za ove regione .Ali zbog potrebe izgradnje i tri mosta kao ; ona kod željeznice preko reke Sitnice i reke Studimlje koji imaju visoki kosto izgradnje , ova ulica aktuelno je povezan regionalnim putem a R220.

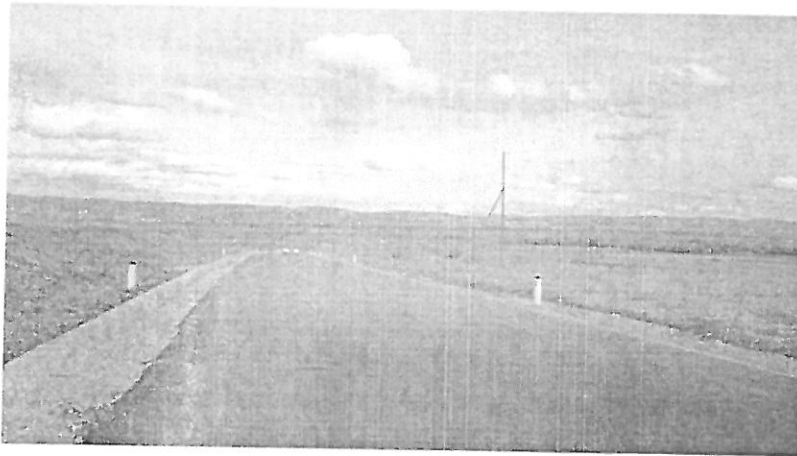


Fig. 5 Izgled regionalnog puta R105 Bukoš - Polac

Regionalni put R128 je ulica Samadreže-Podujevo, prvi deo koji se spaja od magistralnog puta M2 prolazi kroz elo Samoreže do sela Slakovce, situacija koja je predstavljena u figuri 6. Gde asfaltirani put dok drugi deo iz sela Slakovce do sela Podujeva je zemljani put ne otvorena ili ne tretirana . Ovim putem prolaze sela Konovike, Slakovce, Cecelije , Zagori, Samoderže, Ropice i Vilance.



Fig. 6 Izgled regionalnog puta R128 Samadreže – Podujevo

### 2.2.3.3. Lokalni put

Putna lokalna infrastruktura Opštine Vučitrn aktuelno je u dobroj situaciji. Prema podacima oduzete od opštinske institucije koji su gradili takozvanu Sistem za menadžiranje performanse, od svih 66 prebivališta opštine ne uključujući grad u 61 prebivališta prolaze asfaltirani putevi, ili u odsto mu dolazi biti 92.42%.

Na osnovu ovog sistema adresa putne lokalne mreže u gradu i u selima obuhvaća oko 695 km. Od 695 km 495 km u asfaltirana koja su izražena u odsto mu dolazi biti 71.2 %. Ako se izrazi u izveštaju broja stanovnika, 90% stanovnika žive u prebivalištima koji imaju asfaltirane puteve uporedu uopštem broju stanovnika opštine.

Takođe se mora potencirati i činjenica da Opština Vučitrn u okviru sistema adresa i u procesu njihove digitalizacije, sada je imenovao sve ulice opštine uključujući i gradske ulice i svih sela. Ukupno su imenovana 1380 ulice.

Realizovan je projekat za postavljanje 2400 tabela ivim nazivom, projekat financiran od Norveške države podržan od Katastarske Agencije Kosova, koja postigla vrednost u 90 000 evra, dok aktuelno se obavlja postavljanje kućnih brojeva za domaćinstva na teritoriji Opštine Vučitrn.

Lokalni putevi dodeljuju se u :

- lokalni gradski putevi i
- lokalni ruralni putevi

### 2.2.3.4 Gradski putevi unutar grada Vučitrn

Unutar katastarske zone grada Vučitna uključeni su 58 km lokalnog puta od kojih 55 km su asfaltirani ili izgrađeni sa betonskim kockama. Jedan deo grada ili bolje reći za tri gradske zone izrađen je regulativni plan, koji predviđa izgradnju unutrašnjeg i spolnog prstena grada. Proširenje puta Kruja vidi se u fig. 10.

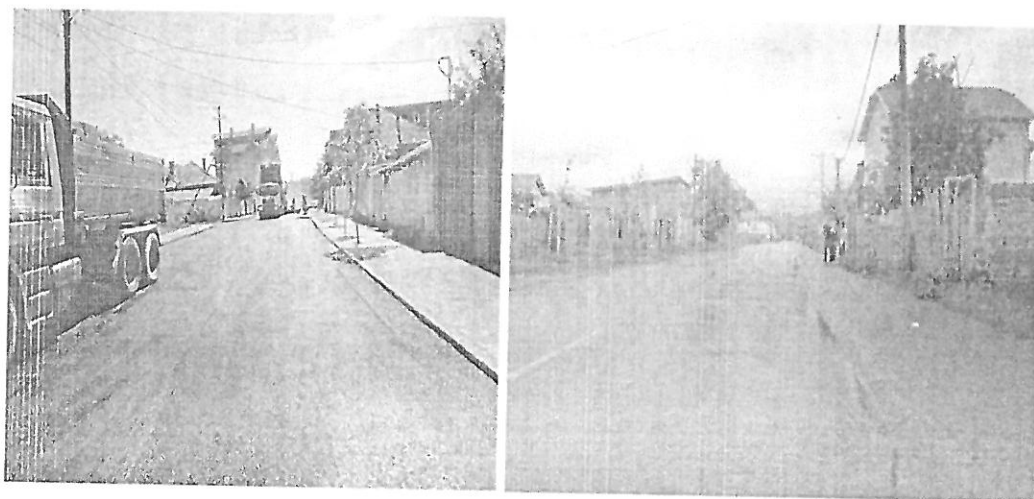




Fig. 7. Pogled sa proširenja puta „Kruja“ kao deo unutrašnjeg prstena grada

Ulice unutar grada su na dobrom tehničkom stanju odnosno nakon zadnjih investicija na trogodišnjem projektu za izgradnju i celu rekonstrukciju podzemne infrastrukture i površinske ceste „Dëshmorët e Kombit“, Trga grada „Adem Jashari“ i ulice „Skënderbeu“,iprojekat koji je košao oko 3 miliona evra. Takođe investicije u izgradnji puteva sa kockama je bilo veoma veliki, sada skoro svi putevi grada su tretirani i regulisani.

Za registraciju predstavljamo neke slike u fig. 8 i fig. 9 od situacije ovih puteva nakon ovih investicija.

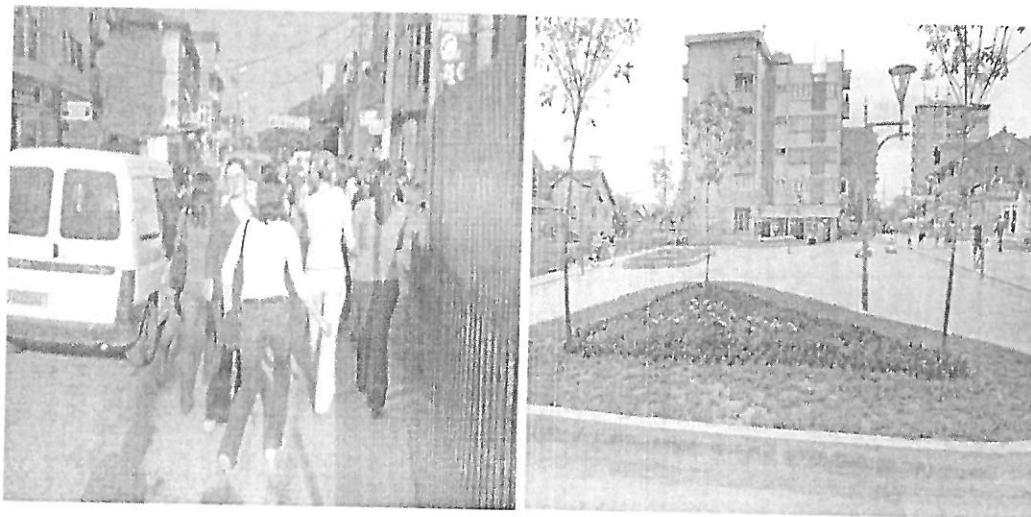


Fig. 8 Pogled sa trga i „Adem Jashari“ koji se nalazi na centru grada

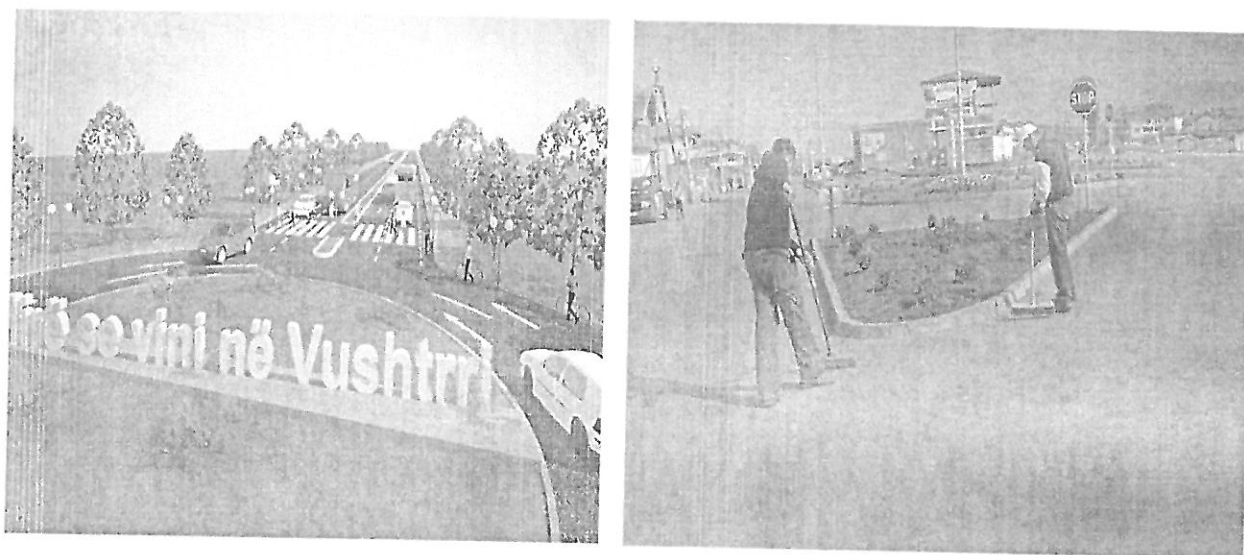


Fig. 9 Pogled sa regulacije oko kretanja sa kružnim tokom raskrsnice jednog segmenta u ul. „Dëshmorët e Kombit“ sa ul. „Faruk Beqiri“, nazavršeni projekat .

### 3.2.12. Ruralni putevi Opštine Vučitrn

Opština Vučitrn kao što smo gore pomenuli da ima široku geografsku cestu sa ukupno 66 sela , od kojih 61 poseduju asfaltitane ulice. Znači naruralnim cestama imamo oko 609 [km] putne mreže , od kojih 440 [km] su asfaltirana. Na početku programske orijentacije opštinskih organa su bili u izgrdanji pute mreže u mesnim lokalnim zajednicama , pristup građanima u školama i u ambulantomama ..Zato možemo reći da putna infrastruktura na ruralnim cestama ove opštine je na veoma dobroj situaciji i omogućava nesmetani razvoj poljoprivrede i na visokim cestama. Problem sa kojim će se suočavati opštinski organi i građani ove opštine je asfaltiranje postojećih puteva na ne udobnoj širini, imamo mnogo lokaliteta u izgradnji veoma uskih puteva van standarda izgradnje.

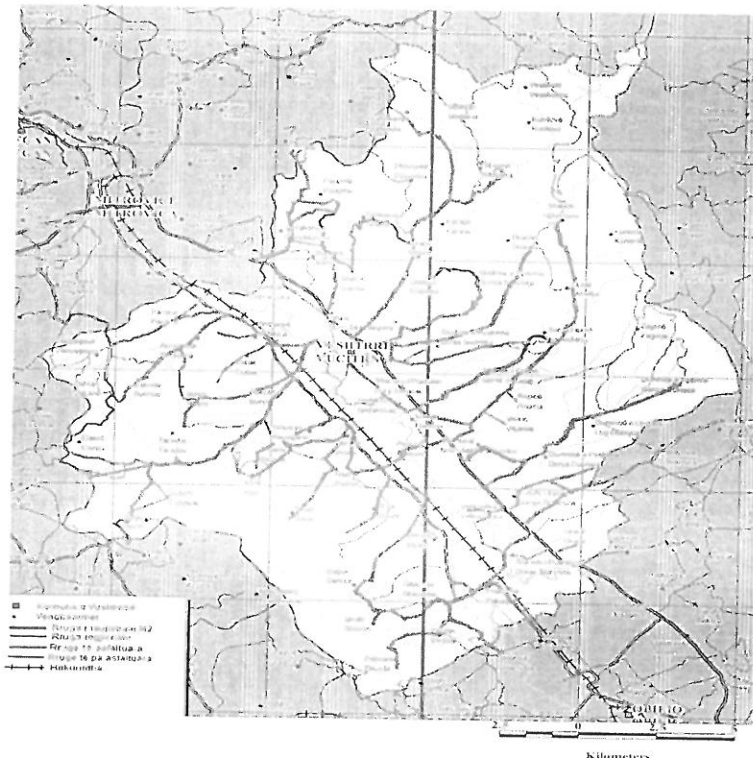


Fig. 10. Ulična mreža Opštine Vučitrn

Na gornjoj figuri (fig. 10) je predstavljena gradska mapa Vučitna na kojoj je prezentirana cela putna mreža ove opštine .Od ove mape jasno se vidi ulična mreža sa obe strane reke Silnice, urađena je jedna promena oko 92% primarnih postojećih ulica , omogućavajući i skraćanje vremena putovanja , udobnost tokom putovanja, smanjenje stepena migracije stanovnika iz sela u gradu, kao i mogućnosti razvijanja ekonomije svih zona ove opštine .

### 2.3 Opterećenje saobraćaja

Da bi utvrdili veličinu kretanja motornih vozila u raskrsnicama i puteva unutar grada Vučitrn , na početku su identifikvani objekti sa velikom frekvencijom građana, koji su objekti Opštine , Opštinski Sud ,Policajska Stanica, Bolnica , Osnovna i Srednja škola , Sportska sala,„Jeton Tërstena” Stadion grada „Ferki Aliu” Gradska tvrđava , Kameni Most itd. koji se vide u fig. 11.

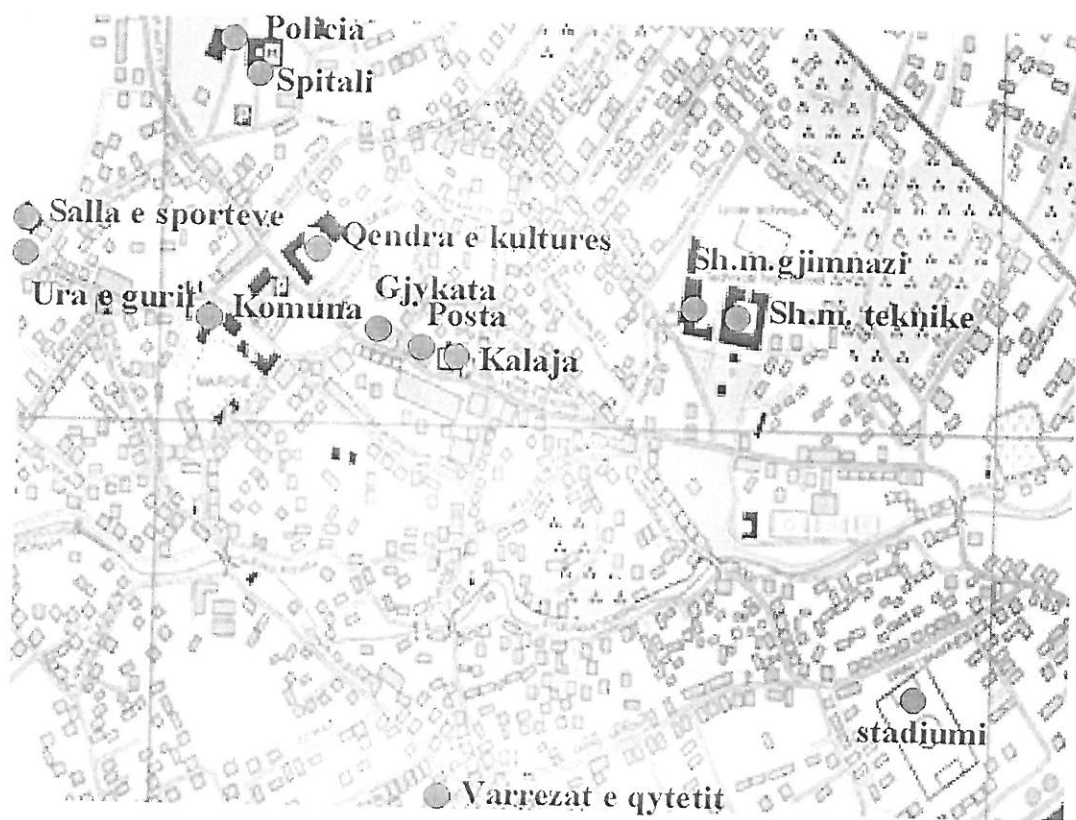


Fig. 11. Objekti sa velikom frekvencijom

Takođe za tačnu verifikaciju postojeće situacije jednog dela puta , uključujući i formu i razne niveoe raskrsnica potrebno je upoznavanje ne jolinearititit të qarkullimit, odnosno saobračajno opterećenje.

Na nedostatku opreme i ograničenja ,da bi utvrdili opterećenja sobračaja u Opštini Vučitrn, vršili sue manualno brojanje preko angažovanja učenika srednje tehničke škole, „Lutfi Musiqi” saobračajni smer. Urađene su mere počevši od pešaka ,çcklista, teška i lhka vozila za svaku kružnu traku , kao i prerada formulara za za svaku raskrsnicu.

Ije jedna karakteristika unutar nedelje (jedan opterećeni dan ), i mere su realizovane na razne vremenske periode unutar dana od 8:00-9:00 časova i od 10:00- 11:00 časova .

Sa namerom prikupljanja podataka za veliki protok vozila u gradu Vučitrn , izabrali su 8 tačke karakteristike, gde je urađeno merenje broja motornih vozila na ulici i na ulazu raskrsnica.

Karakterističke tačke u kojima je utrađeno merenje protoka cirkulacije su date na fig br. 12.

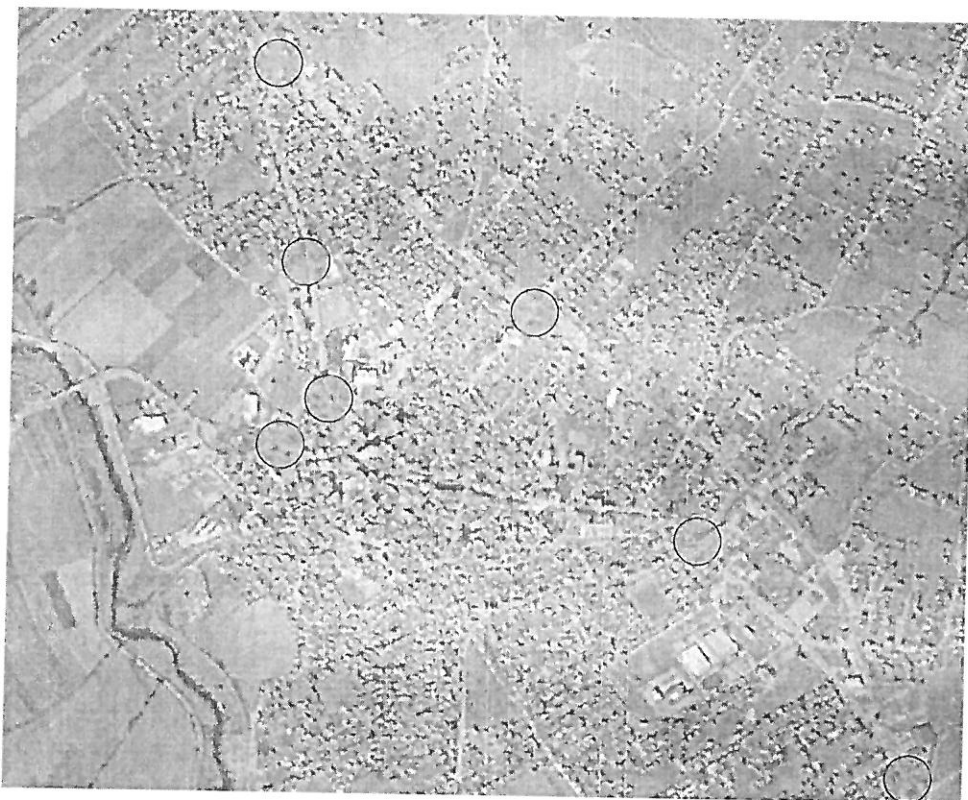


Fig.12. Karakteristične tačke u kojima su urađene merenje protoka cirkulacije.

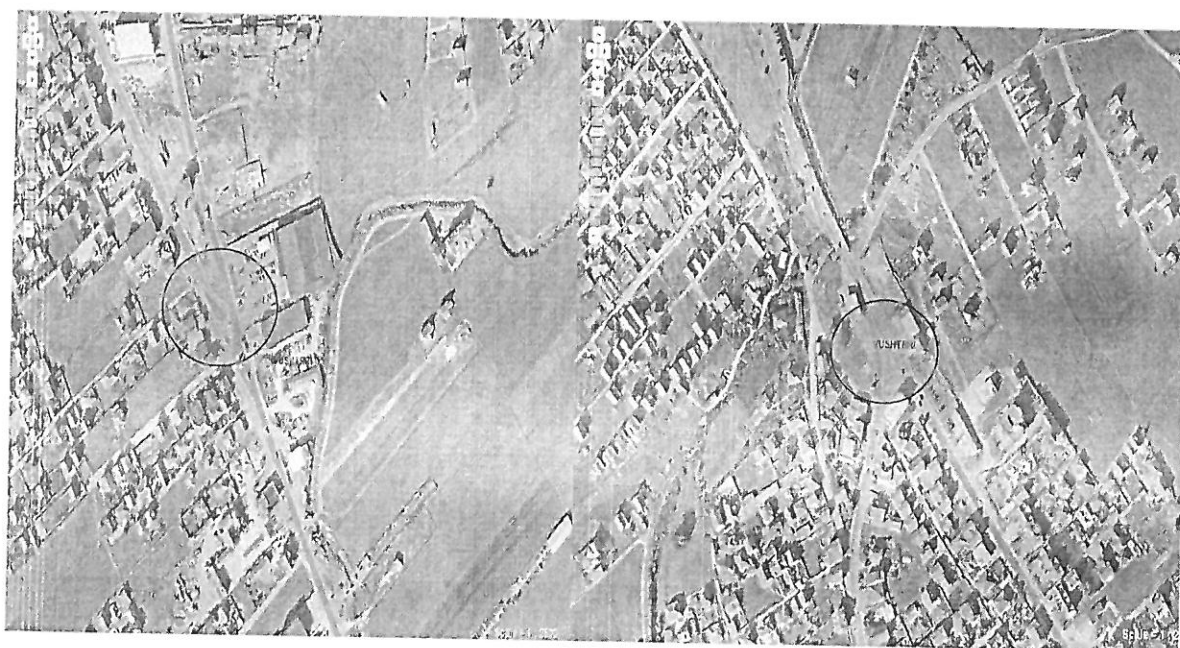


Fig. 13 Raskrsnice u kojima su urađene merenje ; ulaz u gradu od pravca Prištine i ulaz u gradu u pravcu Mitrovice.



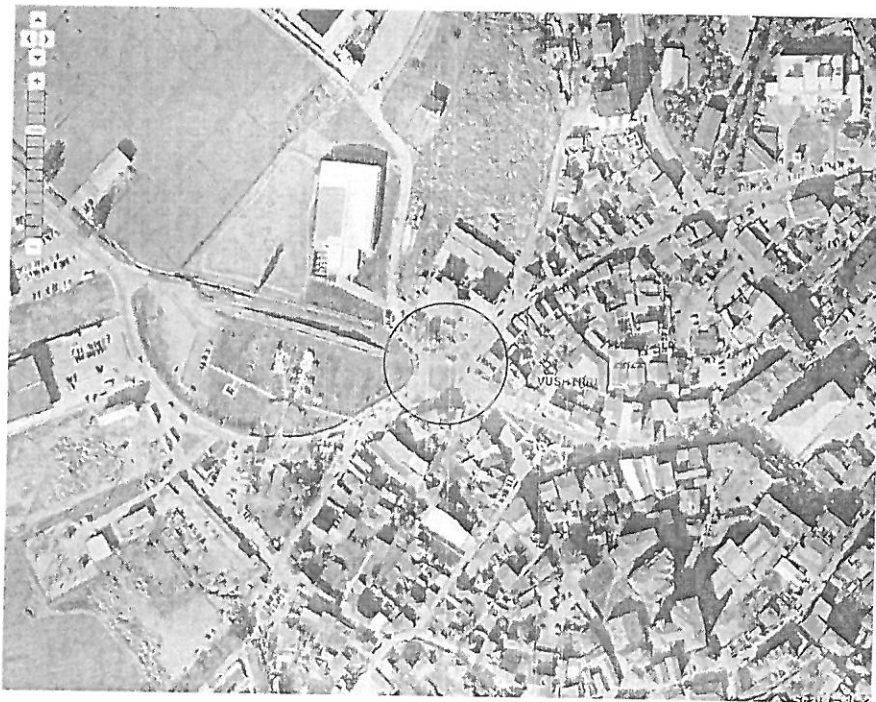


Fig. 14 Raskrsnica ulaz u gradu iz pravca zapadni sela opštine

### 2.3.1 Podaci o protoku vozila ,jne linearnost cirkulacije vozila , analiza kapaciteta i nivo službe

Brojanje je urađeno tokom tri nedeljnih dana , odnosno u Ponedjeljak ,, u Petak i Nedelja. Na fig.15 je oredstavljena cirkulacija motornih vozila u raskrsnici.

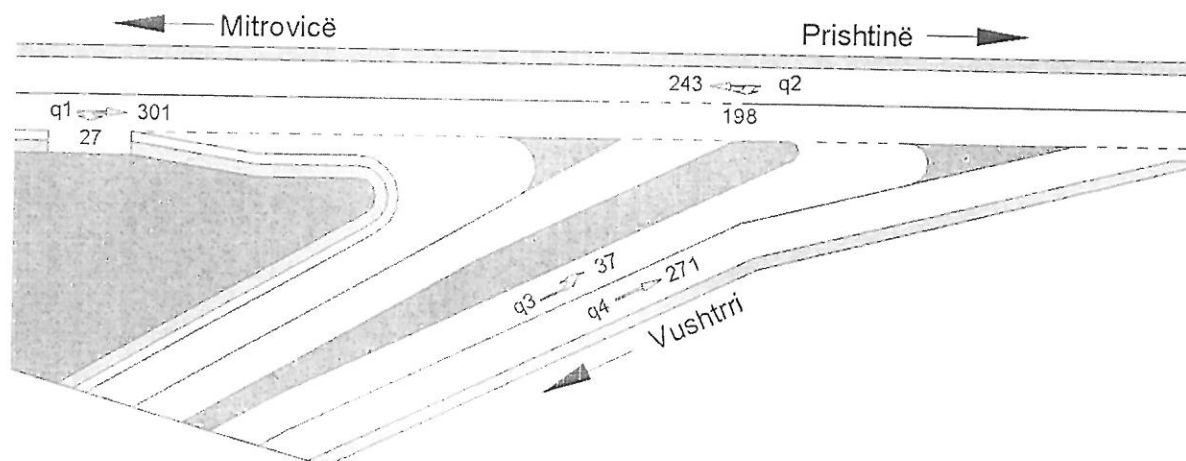


Fig. 15 Cirkulacija vozila u raskrsnici.

Brojanje je urađeno tri sata na dan i to od 07:00 – 8:00, 12:00 - 13:00, 16:00-17:00 časova .  
Maksimalna cirkulacija vozila je bilo dana Ponedeljka od 07:00 - 08:00 časova.

Ovo ne linearnost u intervalima od jednoga sata služi nam za prethodnu aplikaciju na projektiranju i rukovođenju ovog saobraćaja u ovoj raskrsnici .

Na donjoj tabeli su predstavljene mere cirkulacije vozila .

Tabela 1.1. Urađene mere u raskrsnici cirkulacije vozila

Traka	1 (q <sub>1</sub> )		2 (q <sub>2</sub> )		3 (q <sub>3</sub> )	4 (q <sub>4</sub> )
	<i>Pravo</i>	<i>Desno</i>	<i>Pravo</i>	<i>Levo</i>	<i>Levo</i>	<i>Pravo</i>
Aut/h	291	21	229	176	25	245
AK/h	5	3	7	11	6	13
AU/h	301	27	243	198	37	271

Brojanje je urađeno po metodi označenja na jednom formularu obavljajući brojanje u granama raskrsnice a posebno je predstavljena je ne linearna cirkulacija vozila u j jednom času u okviru časa od 07:00-08:00 za jedan sat u ovom vremenskom periodu .

Ne linearnost za tri dana tri puta na dan je data prema sledećih diagrama, gde je data i broj vozila za svaki ulaz u raskrsnici.

Tabela 1.2. Broj vozila za ulaz 1 (q<sub>1</sub>):

Ponedeljak – 07:00 – 08:00		
Zajednička traka	1 (q <sub>1</sub> )	
Smjer trake	<i>Pravo</i>	<i>Desno</i>
Vozila putnika (Aut)	291	21
Teška vozila i autobusi (komercijalni AK)	5	3
AU/h	301	27

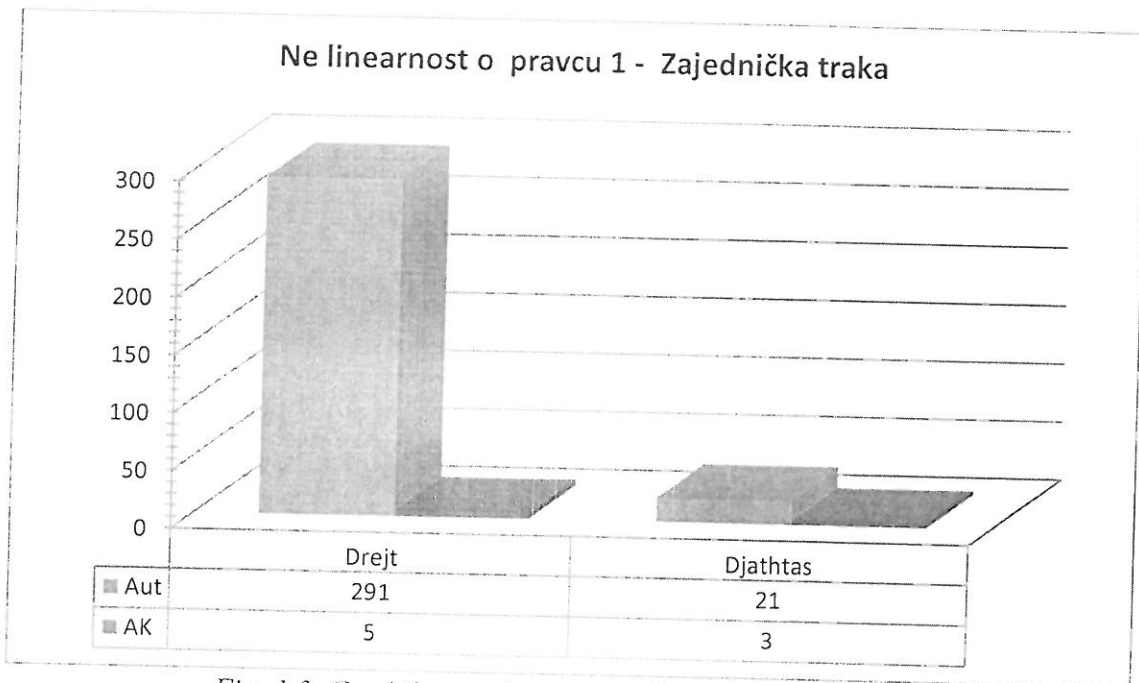


Fig. 1.3. Grafička predstava o ne linearnošću za ulaz 1.

Ne linearnost vozila za ulaz 2 ( $q_1$ ) koja je data na tabeli 1.4 i preko diagrama u figuri 5.4:

Tabela 1.4. Broj vozila za ulaz 2 ( $q_2$ ):

Ponedjeljak – 07:00 – 08:00		
Zajednička traka	2 ( $q_2$ )	
Smjer trake	<i>Pravo</i>	<i>Levo</i>
Vozila putnika (Aut)	229	176
Teška vozila i autobusi (komercijalna AK)	7	11
AU/h	243	198

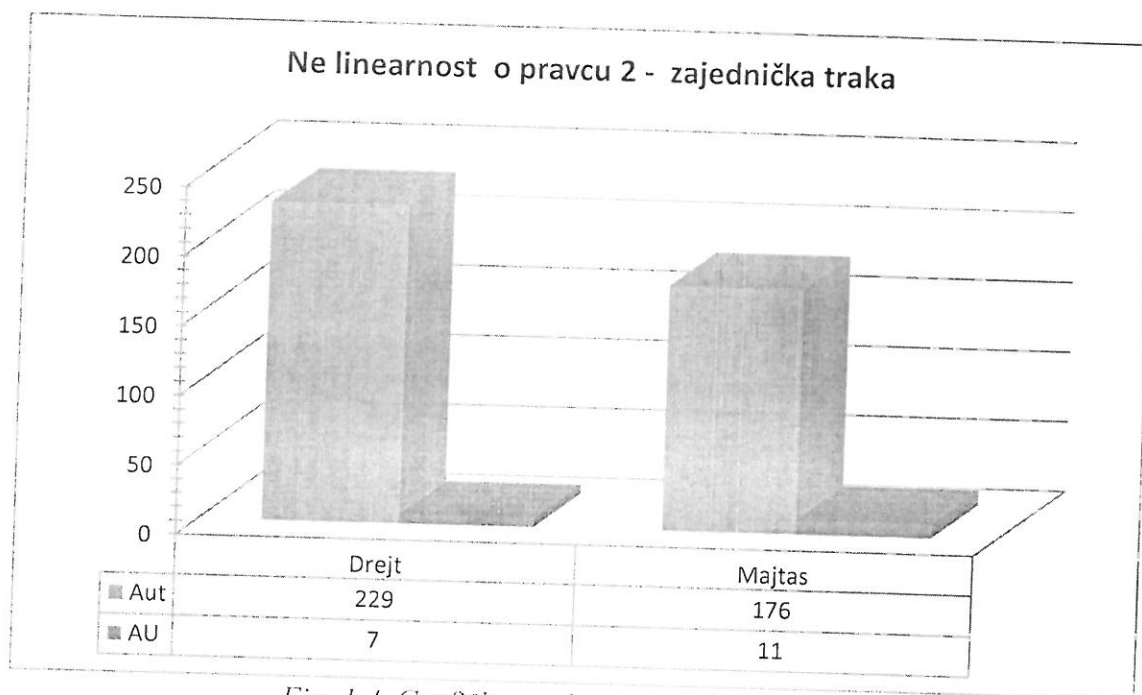


Fig. 1.4. Grafička predstava o nelinearnosti za ulaz 2.

Ne linearnost o cirkulaciji vozila za ulaz 3 ( $q_3$ ) koja je data na tabeli 1.5 i preko diagrama na figuri 1.5:

Tabela 1.5. Broj vozila za ulaz 3 ( $q_3$ ):

Ponedjeljak – 07:00 – 08:00	
Posebna traka	3 ( $q_3$ )
Smjer trake	<i>Levo</i>
Vozila putnika (Aut)	25
Teška vozila i autobusi (komercijalni AK)	6
AU/h	37



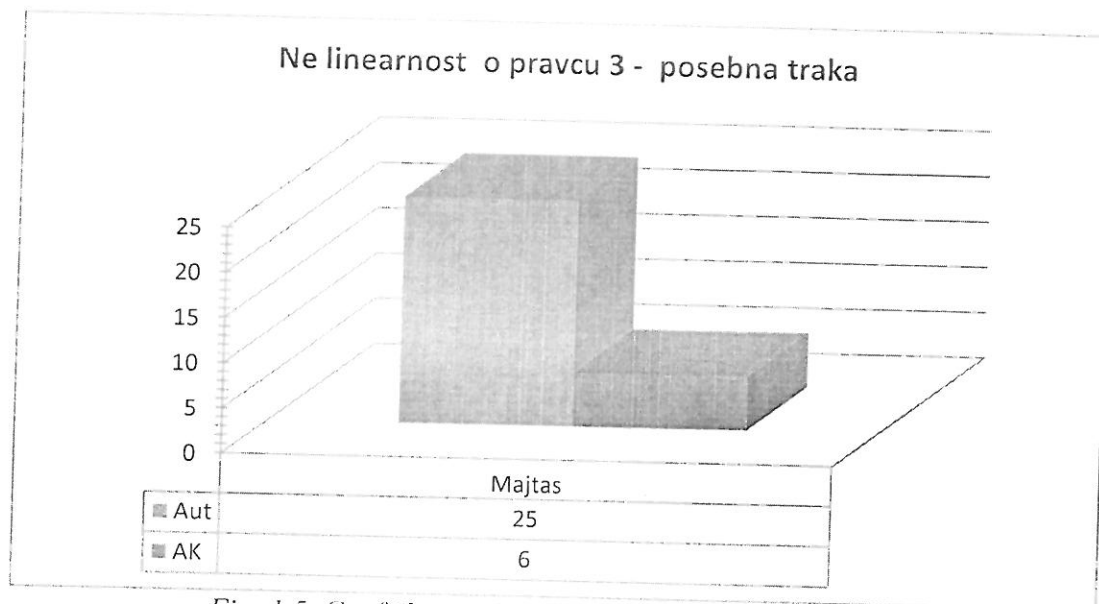


Fig. 1.5. Grafička predstava o ne linearnosti za ulaz 3.

Ne linearnost cirkulacije vozila za ulaz 4 ( $q_4$ ) je data na tabeli 1.6 i preko diagrama u figuri 1.6:  
 Tabela 1.6. Broj vozila za ulaz 4 ( $q_4$ ):

<b>Ponedjeljak – 07:00 – 08:00</b>	
Pravna traka	<b>4 (<math>q_4</math>)</b>
Smjer trake	<i>Drejt</i>
Vozila putnika (Aut)	245
Teška vozila i autobusi (komercijalna AK)	13
<b>AU/h</b>	<b>271</b>

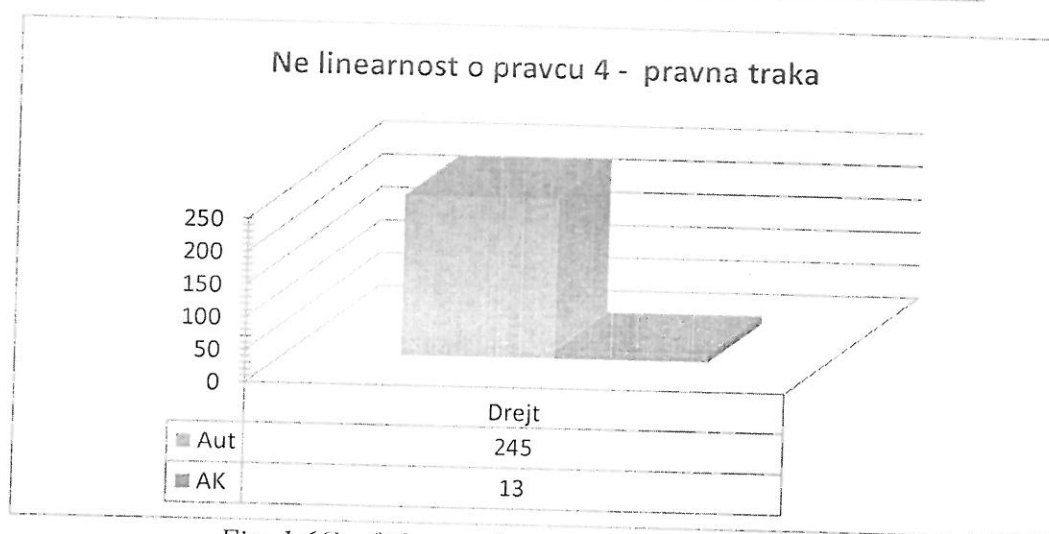


Fig. 1.6 Grafička predstava ne linearno za ulaz 4.

Što se tiče strukture cirkulacije oko 73% dominiraju vozila putnika, dok taška vozila i atobusi satave oko 18%. Od kretanja ne motorizirana, kretanja odnosno se realiju hodajući peške (8% këmbësorë) i samo 1% kretanja se realizuju sa

bicikla (fig.16).

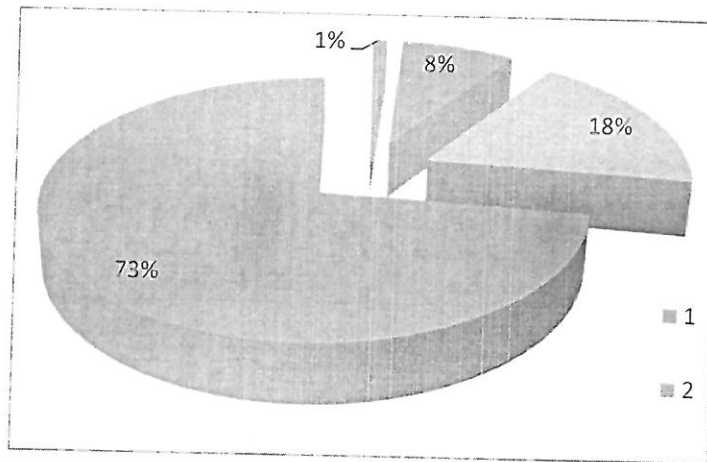


Fig.16. Struktura cirkulacije

## 2.4 Bezbednost u saobraćaju

Prema službenim podacima Policije Kosova ( Policijska Stanica u Vučitrnu ), bezbednot u saobraćaju, u cilju povećanja stepena bezbednoti, pozorno smjerena više u delovima puta, odnosno u tačkama koja se smatraju sa opasnošću , odnosno u blizini škole, obdaništa sportskih objekata, verski objekti kao i frekventriane tačke. U blizini ovih objekata preko signalizacije , u nekim slučajevima su postavljene smetnje preko smirenja saobraćaja .

Uvek na osnovu podataka Kosovske Policije , opšti broj aksidenata u Opštini Vučitrn su dati na figurama kao što sledi .

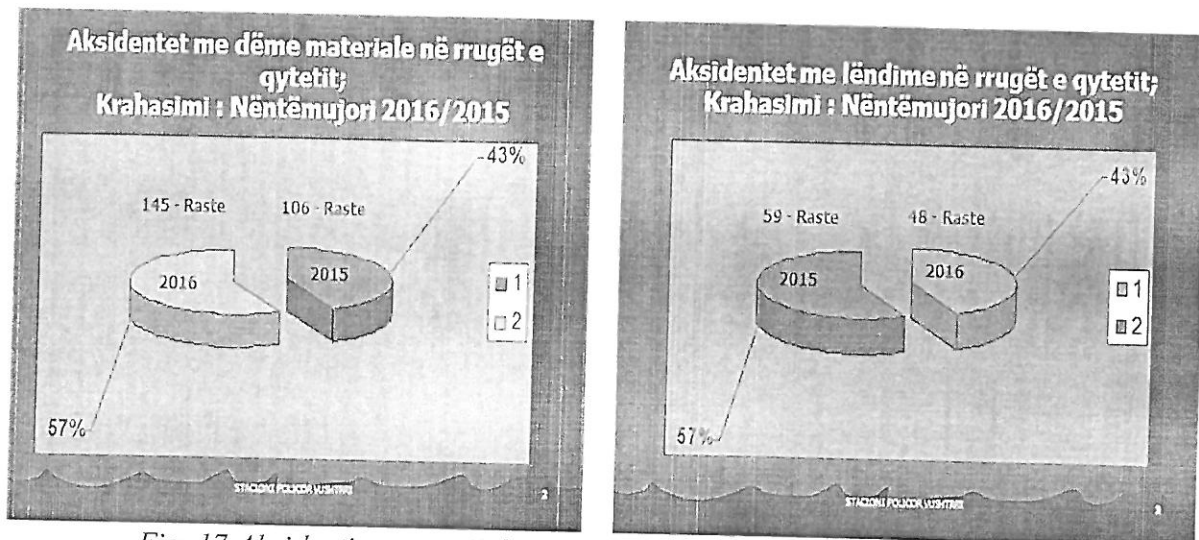


Fig. 17 Aksidenti a materijalnim štetama na gradskim ulicama ,

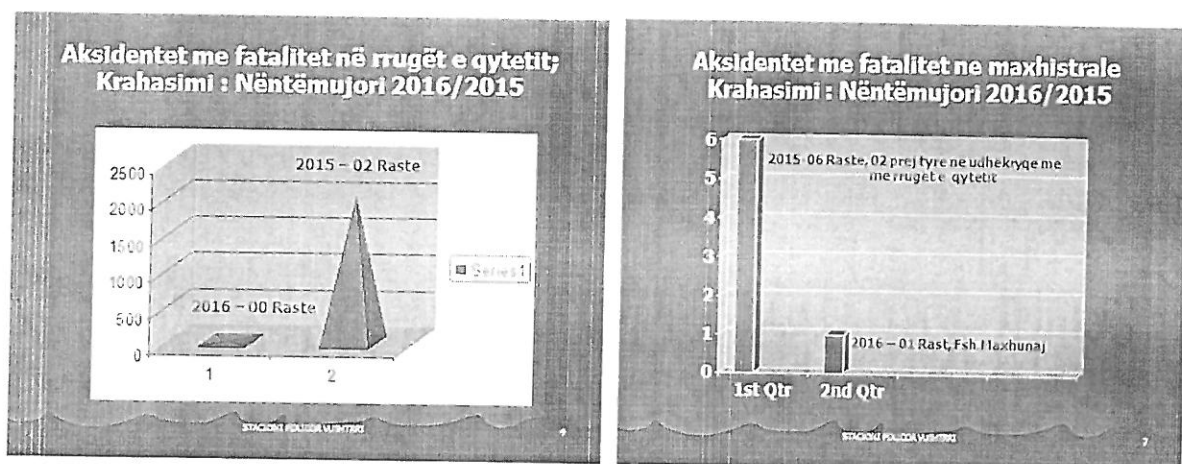


Fig.18. Broj aksidenata sa fatalitetom u opštini Vučitrn za 2015/2016god

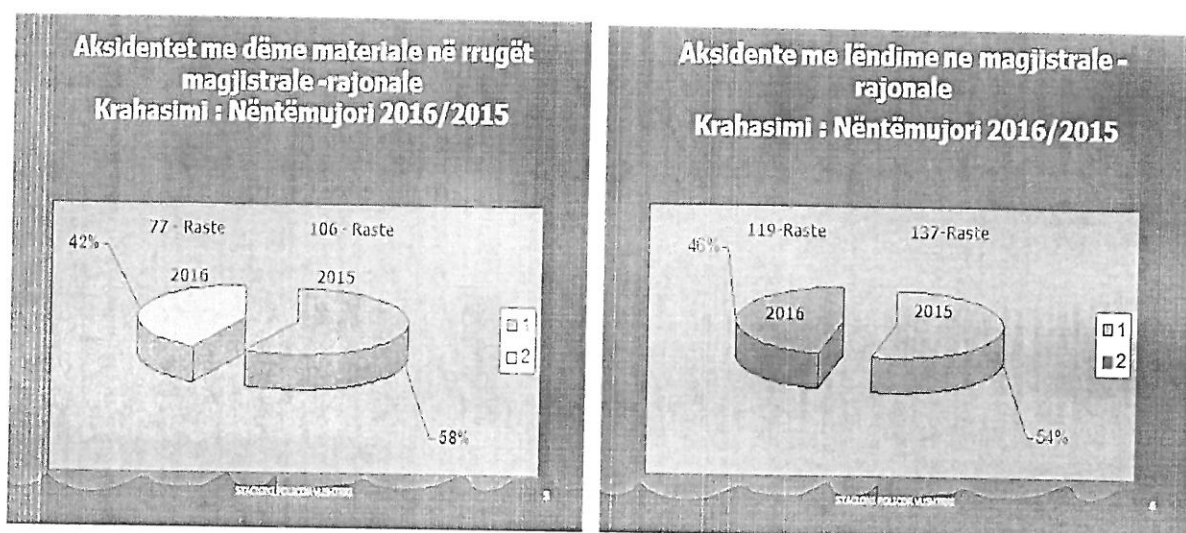


Fig. 19. Aksidenti sa povredama i materijalnim štetama u magistralnim i regionalnim putevima ,tromesečno poređenje 2016/2015 god

## 2.5 Horizontala i vertikalna signalizacija

Snabdevanje i postavljanje putne signalizacije u opštini Vučitrn odmah posle rata , u početku od Kosovske Policije, dok veći zamah je uzeo u 2005 godini kada odgovorni službenici sektora za saobraćaj u Upravi za Jvne Službe napravljena je definicija kretanja za jedan broj puteva kao i njihova signalizacija .Ovaj proces su pomagali mnogo projekti proširenja i rekonstrukcija nekih glavnih puteva grada kao što je izgradnja cele prateće infrastrukture unutar grada koja se poznaje kao ulica „Dëshmorët e Kombit” i ulica „Gjergj Kastrioti Skënderbeu” na kojoj je bila predvidena njihova horizontalna i vertikalna signlizacija . Takođe planiranje jedne vrednosri malo simbolična za svaku godinu, za snabdevanje postavljanje i održavanje

signalizacije koja je vđno uticala u poboljšanju situacije , naprotiv koja nije bila dovoljna na ispunjavanju potrebe opšte signalizacije svih puteva .

Postojeća situacija signalizacije u opštini Vučitrn je kao što sledi :

- Ulice unutar grada Vučitrn su opremljeni oko 74 % sa vertikalnom signalizacijom , dok ulice sa horizontalnom signalizacijom su oku 32 %..
- Ruralna područja su delimično signalizirana sa vertikalnom signalizacijom.

Veoma istaknuti problem je nedostatak pripadajuće signalizacije za javni prevoz, jer nisu izgrađene mesta za zaustavljanje van putne trake za autobuse odnono nisu označenea ova mesta , gde povodom iu većim slučajevima zaustavljanje se obavlja bez ikakve bezbednosti u saobraćaju.

## 2.6 Trotoari – Saobtraćaj za pešake

Površine za kretanje pešaka u gradu Vučitrna su relativna zadovoljavajuća. Osim bulevara Adem Jashari koji je ekskluzivno namenjen za kretanje pešaka i neke ulice unutar grada koji poseduju trotoare sa dovoljnom širinom koja omogućavaju slobodno kretanje.

Za periferne zone grada Vučitrn i one ruralne delimično poseduju u trotoare i bankine puta , zato u neke zone situacija u nekim delovima puta smatra se veoma velika opanost.

Od svega 495 km asfaltiranog puta 42 km poseduju trotoare.

U svim slučajevima su povećanom nivou naprotiv puta , ali su sve izgrađene kroz put bez dela bankine , ili neke druge fizičke dodele a ulicom .

Nedostatak strmnih dela i prilagođenje trotoara za osobe sa posebnim potrebama je jedan od evidentiranih problemma.

## 2.7 BiCiklističke staze

Neke ulice izgrađene poslednje vreme poseduju staze za bicikla kao što su u ul. „Dëshmorët e Kombit” i ul „Gjergj Kastrioti Skënderbeu”, ali u izveštaju sa u celini putnom mrežom još imamo mali procenat. U cilju razvijanja šumskog turizma Opštine Vučitrn u saradnji sa IADK- i uz podršku od Evropske Unije uradili su izgradnju staze za pešake i bicikla u zoni Šalje. Ove staze koristeći jednu veliku masu od biciklista , dok za posetioce su regulisali neke izvore i gostionice . Izgled ovih dela su predstavljene na figuri br.(fig. 17.)

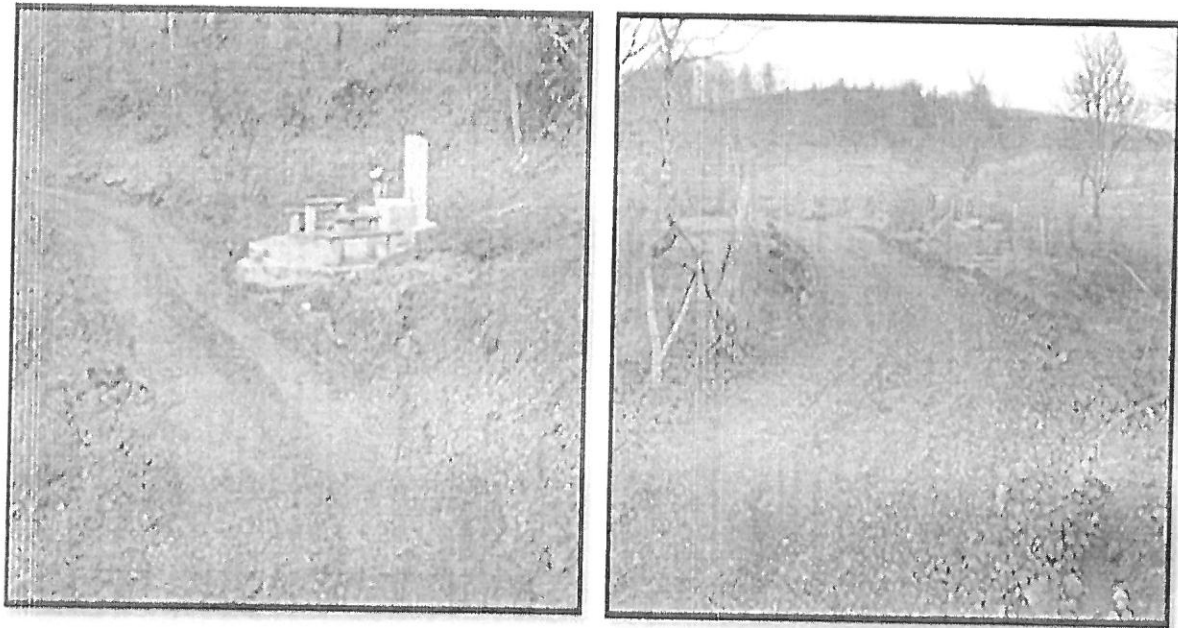


Fig.17 Staze za bicikliste u ruralnim mestima

## 2.8 Parkinge

Aktualna situacija na gradu Vučitrna nije zadovoljavajuća uprkos sa imamo usvajanje Pravilnika 01 br. 62/16 dana 31.03.2016 za upravljanje parkinga kao i odluke Skupštine 01 Nr.74/16 dana 28.04.2016 za određivanje lokacije za javne parkinge kao i davanja na privremeno korišćenje.

Od ove odluke su stvorena javna parkirališta koje se očekuju da se daju na korišćenje uz plaćanje. Na centru grada parkirališta su postavljeni kroz ulice "Dëshmorët e Kombit" sa kapacitetom od 69 mesta, "Gjergj Kastrioti Skënderbeu" sa kapacitetom od 92 mesta, "Kruja" sa kapacitetom od 10 mesta, "Halit Quka" sa kapacitetom od 12 mesta, posle površina kod bivšeg stadiona rukometa sa kapacitetom od 40 mesta.

Takođe za potrebe usluga "TAXI" i "RADIO TAXI" sa 4+1, su rezervirana parkirališta u ulice: "Ramadan Fazliu", "Hasan Prishtina" i "Dëshmorët e Kombit".

Osim javnih parkirališta, u gradu Vučitrn su 10 površine privatnih parkirališta uz plaćanje. Ove lokacije su distribuirane na raznim delovima grada.

Osim javnih i privatnih parkirališta, u blizini poslovnih objekata su postavljena mesta za parkirališta biznisa, odnosno za potrebe ovih biznisa o "Emona", "Edona Market", "ETC". Takođe i druge javne institucije ambulanta služba, Policija, Pošta, Opštinske Institucije itd, imaju parkirališta koja su namenjena za službe ovih institucija.

## 2.8 Putni kolektivni transport

Odmah nakon 2000 god u opštini Vučitrn, javni prevoz je bio organizovani preko javne kompanije na javnom prevozu „Kosovatrans”, sa ovim sredstvima koja su ostala od N.T.P. „Kosovatrans”. Ova kompanija od rata se upravlja od AKP i sa decenijama je bilo imovinske probleme koja su izvedeni odnosno u organizaciji javnog transporta putnika. Kao rezultat ovoga aktuelno autobusi se odono parkiraju na putu. Tako da na grdualni način je počelo da operišu i privatni transport koji su se opremili sa Licencom od Ministarstva Infrastrukture. Usvajanjem novog Zakona za putni transport, većina nadležnosti su delegirani opštinama, gde povodom Opština Vučitrn je izradila i usvajala Pravilnik za organizaciju putnog transporta koji ispunjavaju kriterije.

Javni transport autobusom, se organizuje u nekoliko oblika i to na : periferni gradski prevoz, međugradki saobrij i međunarodni saobraćaj ( odnosno na sezonskom turizmu ).Što se tiče međugradskog saobraćaja imamo redovne linije Mitrovica-Priština koja pokrivaju i grad i jedan broj sela Opštine Vučitrn .

Dok što se tiče perifernog gradskog saobraćaja aktuelo u Opštini Vučitrn operišu sedam kompanija putnog transporta,od kojih od 66 prebivališta koja poseduje opština pokrivaju 37 ili oko 56% teritorije opštine Vučitrn .

## 2.9 Putna infrastruktura za osobe sa posebnim potrebama

Naprotiv činjenice da Ministarstvo Prostornog Planiranja je jedno administrativno upustvo sa kojom e obavezuju institucije za regulisanje tehničkih uslova i načinim obezbeđenja ne smetanog pristupa, kretanja, stajanja i rada lica sa posebnim potrebama, u Opštini Vučitrn niu ispunjeni ovi uslovi. Na osnovu snimanja smo utvrdili da u visini trotoara a u odsustvu nagiba.

Do sada institucije nisu posedovale tačne statistike za osobe sa posebnim potrebama, su posedovali ne standardizirane podatke i ne kategorizovane prema polnosti, starosti, kategorije ograničene sposobnosti, vremena i njegove situacije itd.

## 3 Pozadina –vizija

Plan mobilnosti Opštine Vučitrn koji je izrađen uz pomoć USAID-a ima za cilj za stvaranje, funkcionalnu integrisanu mrežu, da pruži rešenje problema u saobraćaju, apejujući sve učenike u saobraćaju, znači za stvaranje uslova za motorizovana kretanja i ne motorizovana. Na osnovu postojejeće situacije, opisana u detalje, su identifikovani problemi koje se povezuju obezbeđenjem u saobraćeju, veličina cirkulacije, strukturu cirkulacije, funkcioniranje i adaptacija putne infrastrukture za sve učesnike u saobraćaju. U ovom okviru je izrađen plan, odnosno vizija kako će funkcionirati mobilnost u gradu Vučitrna .



Vizija :

“Vučitrn grad sa sigurnijim prometom i planiran za motorizovano i ne motorizovane pokrete ”

## OBJEKTIVE

### Objektiva 1.

1. Osvetljenje pešačkih prelaza, određivanje brzine i postavljanje stubova anti parking.

### REZULTATI

- Slobodno kretanje i bezbednost građana i dece u saobraćaju, pored školske institucije
- Rregulisanje prioriteta prolaska u pešačkim prelazima
- Oslobađanje trotoara i ograničenje omogućavanja brzine zaustavljanja i prakiranja motornih vozila u trotoarima
- Funksionalizacija, eliminisanje nepravilnosti i bolja cirkulacija građana i vozila

### Objektiva 2

- Postavljanje horizontalnih i vertikalnih znakova na osnovu standarda

### REZULTATI

- Rregulisanje saobraćaja na osnovu regulativnih planova
- Eliminisanje nepravilnosti i zasićene cirkulacije u gradu
- Slobodno obezbeđenje cirkulacije vozila i građana
- Dodavanje puteva koja ispunjavaju uslove za saobraćajni razvoj na osnovu utvrđenih standarda

### REZULTATI

#### Objektiva 3.

- Regulisanje raskrnica - izgradnja kružnih tokova u postojećim raskrnicama u ul. „Dëshmorët e Kombit” sa magistralnom ulicom M2 i ulice „Skenderbeu” takođe i sa ul. magistrale M2.

### REZULTATI

- Regulisanje cirkulacije motornih vozila i pešaka
- Eliminisanje zasićene cirkulacije u raskrnicama ,
- Povećanje nivoa službe ,
- Povećanje stepena obezbeđenja za sve učesnike ,

#### Objektiva 4.

- Regulisanje površinske površine i signalizacija raskrsnice sa kružnim tokom kod Kamenog Mosta

### REZULTATI

- Regulisanje cirkulacije motornih vozila i pešaka
- Eliminisanje zasićene cirkulacije u ovim raskrnicama ,
- Povećanje nivoa službe ,

- Povećanje stepena obezbeđenja za sve učesnike

**Objektiva 5.** Izgradnja staze za bicikliste na putu Vučitrn – Štitarice i u magistrali M2 Nadakovac – Smrekovnice

#### REZULTATI

- Povećanje stepena upotrebe bicikla kao ne motorizovana vozila
- Povećanje stepena obezbeđenja za ovu vrstu cirkulacije
- Smanjenje stepena zagađanja ambijenta

**Objektiva 6.** Izgradnja parkirališta

#### REZULTATI

- Povećanje površina za parkiranje motornih vozila
- Eliminisanje ilegalnih parkinga u putevima i u trotoarima
- Stvaranje finansijskih prihoda, preko njihovog upravljanja

**Objektive 7.** Izgradnja infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama

#### REZULTATI

- Stvaranje mogućnosti za slobodno kretanje licima sa posebnim potrebama
- Eliminisanje rizika za kategoriju društava

## 4 IZRADA PLANA

U cilju poboljšanja pružanja usluge mobilnosti potrebno je preduzeti niz koraka pronađeni tokom analize postojeće situacije.

Ovi koraci su ;

- Povećanje stepena bezbednosti u celini putne mreže,
- Regulacija cirkulacije u raskrsnicama ,
- Sgnalizacija saobraćaja ,
- Izgradnja trotoara pešaka i oslobađanje postojećih trotoara od raznih smetnja ,
- Stvaranje dovoljnih površina u parkirališta,
- Regulacija staze za bicikliste .
- Regulacija i adaptacija putne infrastrukture za kretanje lica sa posebnim potrebama ,
- Organizacija kolektivnog transporta .



#### 4.1 Povećanje stepena bezbednosti u putnoj mreži

Bezbednost u saobraćaju predstavlja glavni izazov zbog razloga brojnih putnih aksidenata kao rezultat visokog stepena motorizacije, neadekvatne infrastrukture itd.

U cilju povećanja bezbednosti u blizini školama, svakako treba uticati u svesti vozača, zato u okviru ovog plana su predviđene metode za kontrolu u saobraćaju, preko postavljanja fizičkih smetnja koja utiču silno u smirenju saobraćaja.

Jedna od mera za ekološku vožnju je smirenje saobraćaja. Ova je kombinacija jednog velikog broja mera, koja imaju za cilj smanjenje negativnih efekata iz upotrebe motornih vozila i idu ka izmeni ponašanja vozača i smanjenje maksimalne brzine kretanja u saobraćaju.

Glavni ciljevi za smirenje u saobraćaju su:

- *Smanjenje brzine u određenim vrednostima u blizini koluta i u drugim važnim zonama*
- *Smanjenje broja aksidenata u tim zonama.*

Na putnoj mreži Vučitrna, su identifikovane tačke opasnosti u delovima magistralnih, regionalnih i lokalnih puteva.

Uprkos karakteristike puteva, su utvrđene adekvatne mere za poboljšanje bezbednosne situacije, posebno u delovima u blizini škole i raskrsnica i u nastavku će biti predložene pretpostavke kao što sledi:

Za putnu mrežu, magistralni i regionalni putevi

- Mere smirenja saobraćaja, kroz primenu aplikacije odvojenih ostrva obe strane u pešačkom prelazu,
- Postavljanje adekvatne signalizacije horizontalne i vertikalne u cilju, upozoravanja blizine škole,

Za putnu lokalnu mrežu su predložene mere smirenja kao:

- Bumps na ulici
- Trake na putu
- Površine (platforme) podizane na putu
- Diskovi od gume.

Ova predložena rešenja se odnose na kritičnim mestima u kojima postoji konflikt između saobraćaja motornih vozila i učesnika pešaka.

Ovo rešenje se predviđa za delove puta u kojima je ograničena brzina od 40-50 km/h, koja odgovara i ograničenog brzini u naseljenim područjima.

Takođe u cilju povećanja stepene bezbednosti, kada imamo, veliki broj pešaka, preporučuje se da u blizini pešačkog prelaza postavljaju i vibrirane trake kao dodatna mera. Ove vibrirane

trake zbog razloga ne velike širine (15-40 cm) i niže visine (5 – 12 mm), ne utiči na udobnost kretanja motornih vozila .

#### 4.2 Regulacija cirkulacije u raskrsnicama

Površinske raskrsnice su površine u kojima se vozila uklučuju , precesaju, spajaju i prepliću zato je potrebno da se projektuju na taj način da konflikti između učesnika u saobraćaju biti manji i istovremeno gubitak vremena u ulazu raskrsnice budu što manji .

Na osnovu analize ponuđene službene situacije , konstatovali smo da u gradu Vučitrna jedan od glavnih ulaza u gradu je ;

Raskrsnika kod Kamenog Mosta koji ima regionalni karakter i apsorbira motorna vozila jednog broja sela sa zapadnog dela Opštine Vučitrn koji je regulisan sa kružnim tokom gde se vidi u donjoj figuri.

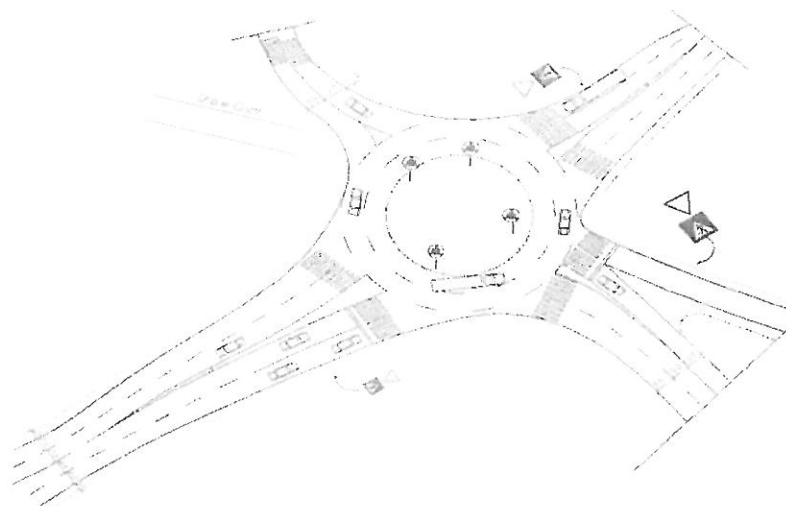


Fig. 19. Krug kod Kamenog Mosta .

Na ovoj figuri se vidi projektirana raskrsnica na ovaj način odgovara površini (mestu postavljanja) i sposoban da nosi i komercijal i transportna vozila dok za vozila putnika ve veoma udoban. Ali sa vremenom primećuje se oštećenje sloja asfalta i za posledicu i oštećenje horizontalne signalizacije,zato je hitno da se pripremiti i da se postavi adekvatna signalizacija .

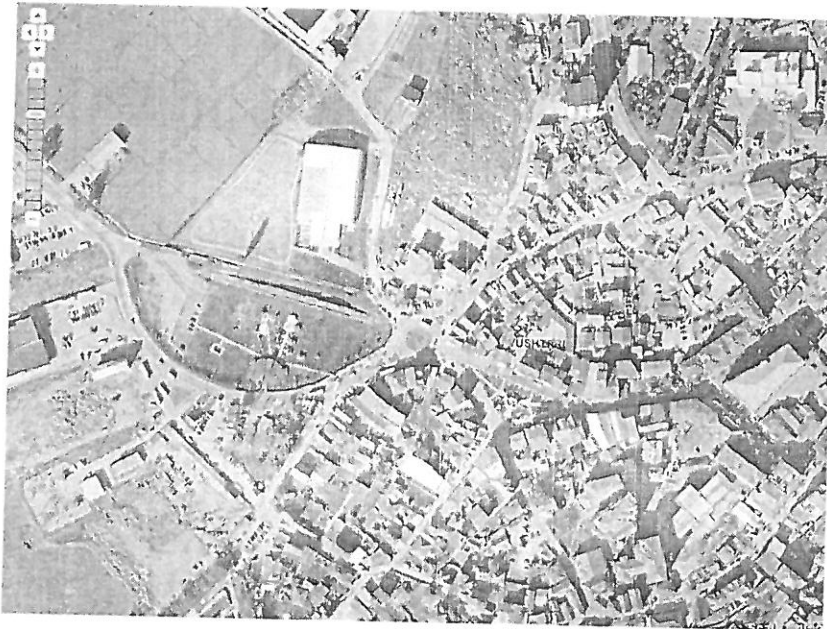


Fig. 20. Krug kod Kamenog mosta

Dok drugi čvorovi koji se direktno povezuju putem magistrale za koga je autoritet Ministarstvo Infrastrukture, ministarstvi je predloženo rešenje sa kružnim tokom najmanje tri raskrsnice, dok u dve druge raskrsnice u cilju smirenja protoka cirkulacije je predloženo regulisanje preko signalna svetla. U ovom okviru pošto nacionalni put Prishtina-Mitrovica je planirano da odstupa na istočnom delu grada, predložili smo da puz magistrale M2, od mesta gde odstupa nacionalni put u selo. Nadakovce i do mesta gde se vraća na postojećem koridoru u selo. Smrekonice, da se projektuje i i spuni tehničke kritererije uprkog poditanjepena bezbednosti za sve učesnike u saobraćaju .

Ideja je data da ovaj put spada preko grada Vučitrna imati jedan profil od 19.5 m koji će sadržati četiri kružne trake, staze za bicikliste i osvetljene trotoare.

Dok za četiri raskrsnice u segmente ovog puta unutar grada predstavljamo moguća rešenja koja će biti deo putne infrastrukture ove opštine i omogućili bi normalni cirkulaciju za sve učesnike u saobraćaju.

Raskrsnica jedne posebne vrednosti je od pravca Prištine koji pripada koridoru M2.

U ulici "Dëshmorët e Kombit", koja se spaja sa magistralom Prištine –Mitrovica u ovoj raskrsnici, proširenje ove ulice u četiri saobraćajne trake je omogućilo tehnički razvoj velikih brzina, na protiv ograničenja brzine od nadležne organe, zato kao rezultat ne poštovanja ovih znakova imali smo značajana broj aksidenata u ovoj osi puta

Na donjoj figuri vidi se postojeća situacija raskrsnice za izgradnju jedne raskrsnice sa kružnim tokom .



Fig. 21. Aktualna situacija raskrsnice

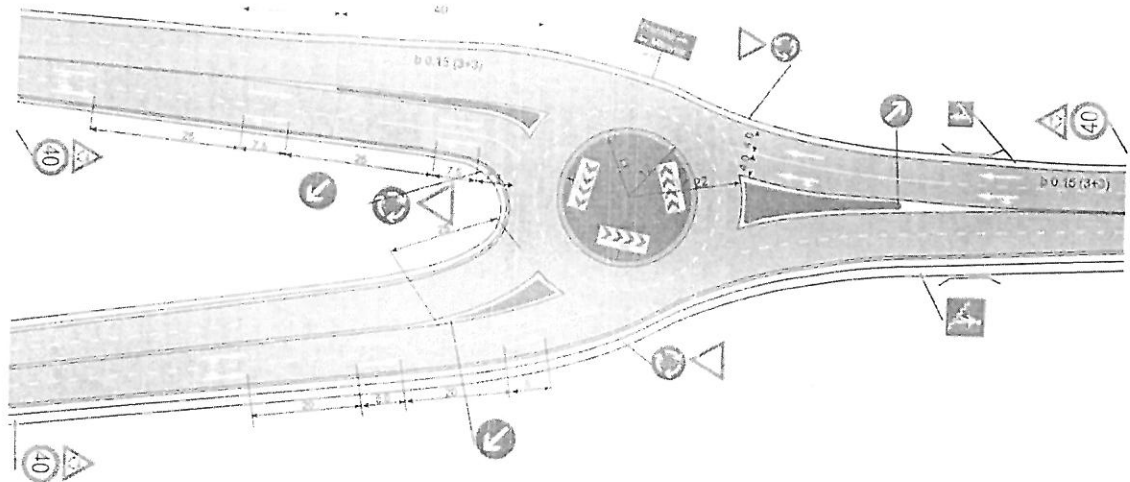


Fig. 22. Mogućnost prilagodbe raskrsnice sa kružnim tokom u ulazu Vučitrna iz smera Prištine .

Druga raskrsnica posebne važnosti je raskrsnica puta magistrale M2 Priština – Mitrovica sa ulicom „Gjergj Kastrioti Skënderbeu”. Od analiziranja situacije izlazi nivo službe u aktualnoj raskrsnici je dobra u ulici magistrale M2 Priština – Mitrovica, dok u pravcu centra odnosno u ulici "Gjergj Kastrioti Skënderbeu", nivo službe nije uopšte dobra ,postoje nedostaci koja su primećena tokom istrživanja i ovi nedostaci moraju se eliminisati da bi povećali nivo bezbednosti, najbolji nivo službe i eliminiminisanje konfliktne situacije . Da bi eliminisali sve ove nedostake je predloženo rešenje sa kružnim tokom kja se vidi u donjoj figuri .

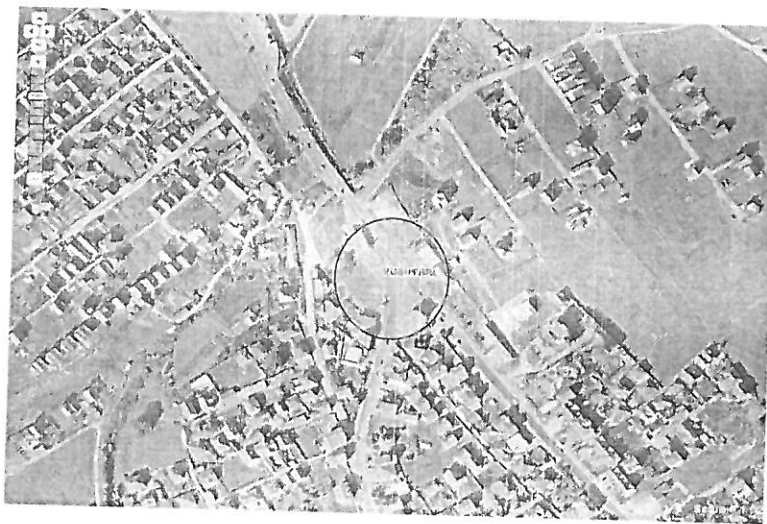


Fig. 23 Postojeća situacija u raskrsnici kod jugopetrola

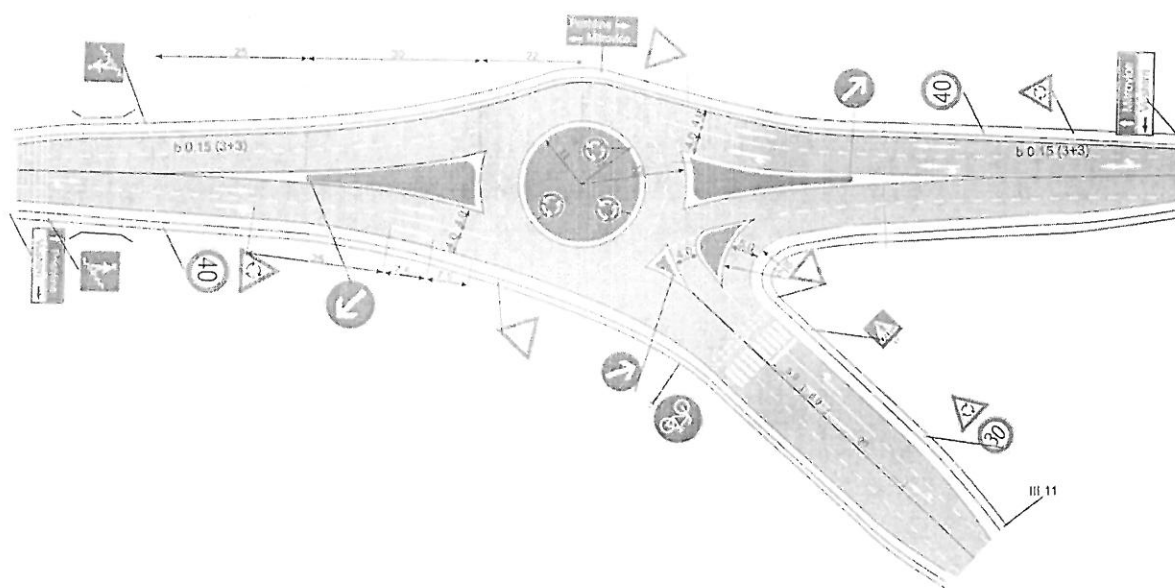


Fig.24. Opcija regulacije raskrsnice sa kružnim tokom

Druga raskrsnica u ovom putnom segmentu je raskrsnica koja spaja ovu ulicu magistralu sa ulicom „Ismail Qemali” i Ul. „Bahri Kuqi”.

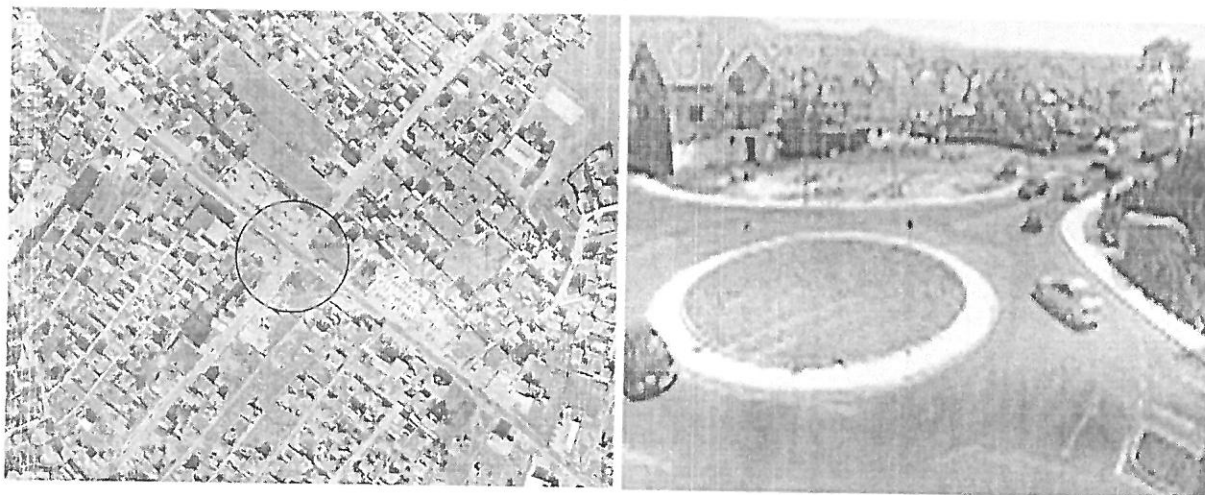


Fig.25. Rregulacija raskrsnice sa kružnim tokom

Ova raskrsnica je regulisana sa kružnim tokom, ali potrebno je i dopuna horizontalne i vertikalne signalizacije kao i smirenje saobraćaja preko vibrirane trake u ulazu sa obe strane puta M2 jer još nemamo veliki broj aksidenata u saobraćaju.

Što se tiče treće raskrsnice koji povezuje magistralni put M2 sa ulicom sela Studimlje aktuelno imamo postavljenu signalo svetlo ali ovaj način regulacije stvara zasičenu cirkulaciju zbog razloga jer poseduje dve cirkularne trake , onda kao rezultat nedostatka proširenja puta i stvaranja dve trake za prekidanje u ovoj raskrsnici.

#### 4.3 Upravljanje parkiralištima i stvaranje novih parkirališta

Postojeća parkirališta određena sa odlukom skupštine malo će ispuniti zahteve građana za javna parkirališta .Ali traži se njihovo upravljanje na način one da se ne stvore u garaže gde ne cirkulišu danima motorna vozila.Takođe treba insistirati da na okviru razvojnog plana opštine predvidedi izgradnju drugih javnih parkirališta, jer njihov aktualni broj u izveštaju sa brojem motornih vozila registrovana ne ispunjavaju ni od blizine potrebe građana .

Zato se traži sprovođenje Pravilnika za upravljanje parkiralištima kao i odluka za davanje na privremeno korišćenje.

Predviđene lokacije za parkirališta mogu biti javne imovine ,ali i neki način PPP-a.

#### 4.4 Trotoari za kretanje pešaka

Centar grada Vučitrna je veoma koncentrisan u površini oko 3 km, u kojoj zoni su koncentrisani vitalni objekti uključujući institucije, školske objekte ,sportske objekte i kulturne , kretanje peške predstavlja bolji izbor . U daljini oko 5 km kretanje biciklom je najlakši način kretanja o optimalna za kretanje, jer predstavlja najbrži put i direktno iz izvora do poželjne destinacije.Takva kretanja ne zagađuju ambijent i saobraćajnu infrastrukturu za ova kretanja ne traži se površine kao što je potrebno i za motorna vozila.Zato se predlaže da se nastavi sa putnom opremom za trotoare na način da se omogućava jedno slobodno kretanje .

Zato u cilju cirkulacije za pešake da bude jedan atraktivniji format za kretanje, potrebno je da se obezbeđuje potrebna infrastruktura koja pre svega pešacima omogućava sigurno kretanje.

Za poboljšanje postojećih trotoara i da bili planirani novi trotoari za kretanje pešaka treba imati u obziru da :

- Trotoar za pešake planirati se na taj način da omogućuje što kraću daljinu iz izvoda do destinacije ,
- Da se reguliše horizontalna i vertikalna signalizacija koja pokazuje površine gde će se kretati pešaci , u pešačkim prelazima ,
- Postavljanje i poboljšanje mreže za pešake u dvosmerne ulice , odnosno povezanost i funkcionalizacija primarne mreže sa sekundarnom mrežom u cilju ispunjavanja zahteva za kretanje pešaka i
- Da se uvedu takozvane opreme stubove anti parking u trotoare da bi smetali zaustavljanje i parkiranje motornih vozila .



#### 4.5 Staza za bicikliste

Opština Vučitrn ima jednu udobnu konfiguraciju terena, koji omogućava opštini Vučitrn povoljne uslove za razvoj ciklizma. Ali za ovo je potrebno da se urade planirane intervencije u postojeću infrastrukturu da bi se realizovali staze za bicikliste koja omogućavaju stvaranje jedne unikatne mreže i integrisane.

Da bi svorili mogućnosti za upotrebu što masovnije mere i u cilju promovisanja ovog ne motorizovanog kretanja traži se :

- Intervenisanje na putnoj mreži da bi stvarati staze za bicikliste i omogućiti njihov kontinuitet.
- Stvoriti mesta za parkirališta za bicikla u određenim zonama, kao ispred objekata posebne važnosti,
- Stvaranje programa za svest za edukaciju dece i omladine za upotrebu bicikla kao jedan zdravi način putovanja itd.

Stvaranje novih staza za bicikliste je predviđeno da se realizuje u nekoliko faza.

##### I- FAZA

Regulacija signalizacije biciklističke staze iz grda do sela Štitarice. U ovom delu puta postoji u puta i trotoara u dužini oko 2 km.

##### II- FAZA

Stvaranje nove mreže za bicikliste zajedno sa ulicom koji će početi od sela Nedakovce unutar grada Vučitrna do sela Smrekonice.

##### III-FAZA

Proširenje mreže za bicikliste unutar grada Vučitrna

#### 4.6 Planiranje i organizacija putnog transporta

Jedan sportni sistem planirani i dobro izgrađen je osnova za jedan pravi i efikasniji razvoj opštine i njenih prebivališta. Sela u dalekim šumskim zonama sada imaju asfaltirane puteve. Nova radna mesta u blizini prebivališta, mogu smanjiti zavisnost stanovnika od vozila koja potiču korišćenje vrste alternative transporta, kao što su bicikla, hodanje i javni prevoz.

Putni transport kao što smo rekli u gornjoj analizi obuhvaća oko 56% prebivališta, zato traži se stvaranje prostora i uslova za funkcionalizaciju putnog javnog transporta i u drugim selima akoja aktuelno se pokrivaju od ilegalnog prevoznika sa ne licenciranim alatima. Organizacija i pokrivanje sve linije sa pomoću alata sa više od 17+1 sedišta vidno će uticati i gradskom pražnjenju, činjenica da stepen korišćenja je u izveštaju 1bus = 8 vozila putnika, manje zagađenje ambijenta, smanjenje vremena putovanja itd.

Takođe poštovanje jednog rasporeda za službu javnog prevoza, gde usluga treba da počinje od 06:00 časova ujutro do 20:00 veče u svakom prebivalištu u svakom 30 minutu. U svakoj liniji

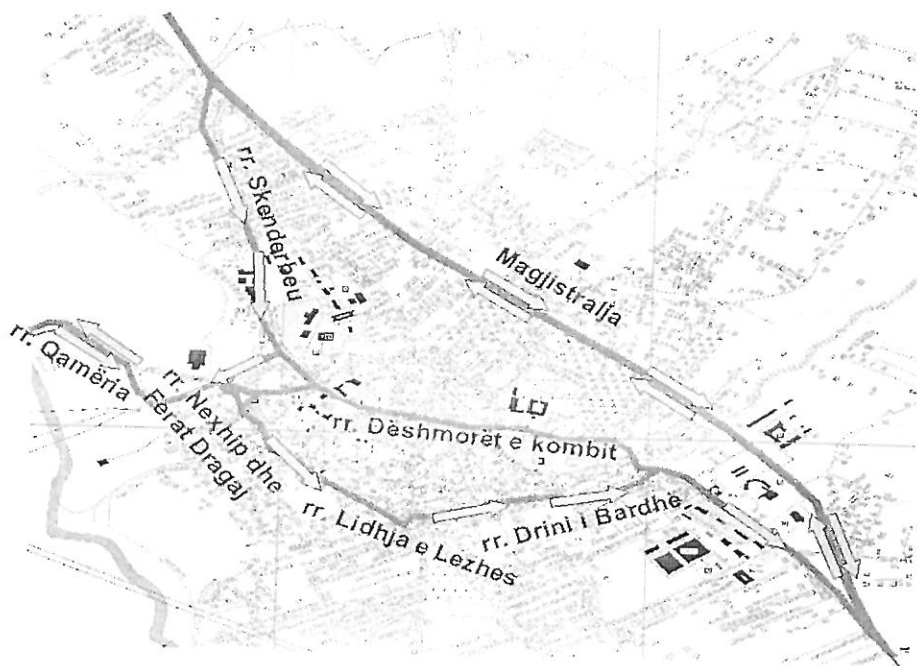
će biti angažovani licencirane kompanije. Konstrukcija vozila mora biti ekskluzivna za urbani transport, osim sedišta da koja imaju stalak, kao i njihov model i količina sedišta će biti određena od ( 17 sedišta do 52 sedišta ).

#### 4.6.1. Određivanje autobuskih stanica

Opština Vučitrn Komuna svakako mora da poseduje Autobusku Stanicu, ikoji mora ispuniti sve kriterijume za obavljanje delatnosti, mora biti licenciran. Ovo bi uticalo u veliku meru u stabilizaciji situacije prevoznika koji staju i parkiraju u raznim perifernim zonama u ulicu. Nakon analize postojeće situacije, je konstatovano da, u grdu Vučitrna je jedan mali broj mesta za zaustavljanje za ova transportna vozila. Zato, nakon analize situacije i tehničkih kriterija za postavljanje mesta za zaustavljanje za autobuse, je procenjeno da na mestu parkiraju da se nađu tehničke mogućnosti za autobuse u svim selima opštine. Što se tiče usluga sa TAXI oni imaju definisano mesta za parking i imaju direktan pristup na glavnom putu „Gjergj Kastrioti Skënderbeu”.

#### 4.6.2 Određivanje puteva za kretanje teških transportnih

Ako krenemo od pravca Prishtine, teška transportna vozila moramo kretati duž auto puta i gradu da ulazu samo preko puta Skenderbeu” di ul. „Dëshmorët e Kombit” puteve koje ćemo doneti u staru autobusku stanicu, gde ćemo moći nastaviti u pravcu Čičavice i mogu se krenuti u pravcu Prishtine duž puteva “Nexhip i Ferat Draga”, “Enver Musa”, “Faruk Beqiri”, prolaze u auto putu. Na ovaj način se stvori prsten za krug u gradu Vučitrna, dok kretanje teška transportna vozila u centru grada č biti dozvoljena samo sa posebnom dozvolom iz opštine.





*Fig. 26 Puteve i smerovi koji moraju biti utvrđeni za cirkulaciju teških transportnih vozila .*

#### **4.7. Regulacija infrastrukture za kretanje lica sa posebnim potrebama**

Na osnovu zakonodavstva na nazi u cilju ispunjavanja direktiva Evropske Unije, tokom implementacije svih projekta, sve raskrsnice ovih putnih segmenata koja su predviđena da se uspostave u obeleženim pešačkim prelazima za kretanje pešaka , mora se sniziti nivo trotoara u nivou sa površinom cirkularnr trake .Po Zakonu o izgradnji (LN) nr. 04/L-110, opštine su odgovorne za implementaciju zakona i Administrativnog Upustva sa prilagodljivošću infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama . One takode su odgovorne za razvijanje Operativnog Nacionalnog Plana za implementaciju Nacionalne Strategije za Prava Licima sa Posebnim Potrebama koji treba da se izradi i usvajati u Skupšzini Opšitne .

Smanjenje će omogućiti udobno kretanje za sve pešake koji frekventitraju na putu , a posebno kretanje licima sa posebnim potrebama uključujući i slepe osobe i u kolicima itd.

U figuri 23 je predstavljena skica na kojoj imamo raskrsnice i pešačke prelaze gde trotoar moraju biti u nivou sa površinom puta .

Trotualet në vendkalimet e shënuara për këmbësorë duhet të jenë në nivel me sipërfaqen e shiritit të qarkullimit

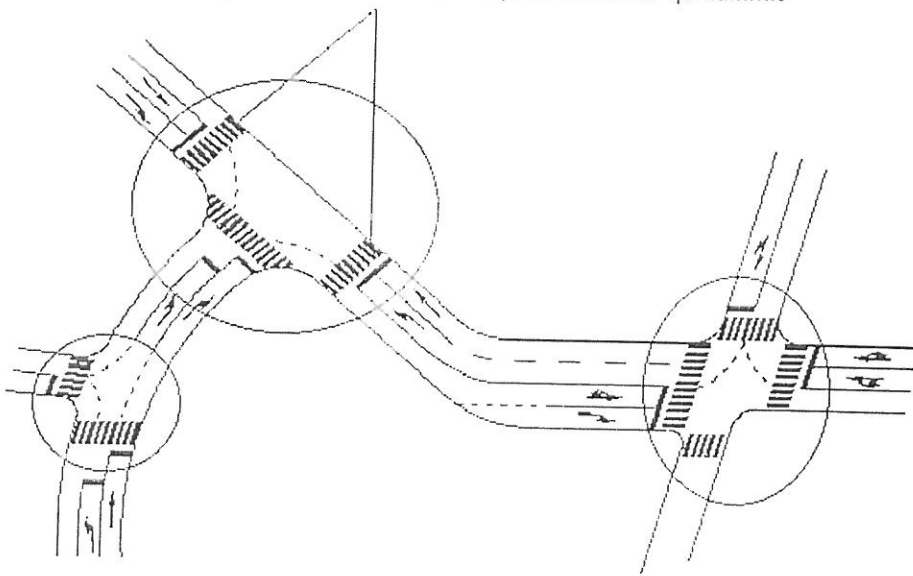


Fig. 23. Raskrsnice sa oznaćenim pešačkim prelazima za pešake

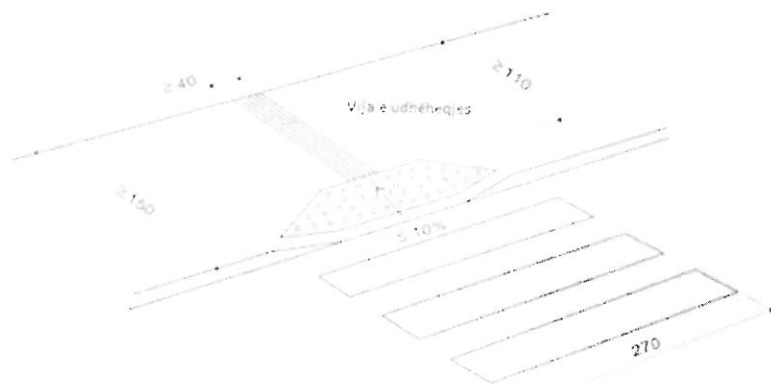


Fig.4.14. Prilagodba pešačkih prelaza

Lica sa posebnim potrebama takode moraju da posedouju u dovoljnim površinama za parkirališta motornih vozila. U svaka 50 mesta za parkiranje motornih vozila, 1 mesto za parkiranje treba da se rezervira za osobe sa posebnim potrebama, širina koja se ne dozvoljava biti manja od 320 cm i rezervira besplatno za vozila sa posebnim potrebama. Mesto parkirališta za vozila, kada parkiranje bude ili po dužini u izveštaju sa trotoarom za pešake, njegova veličina mora da bude

500 x 370cm. Ako je mesto parkirališta za dva vozila njegova veličina mora da bude 500x 590 cm sa daljinom između njih 150 cm.

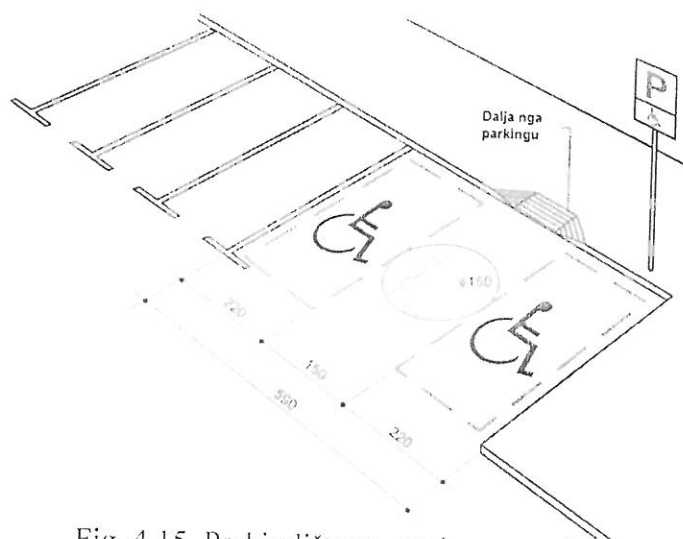


Fig. 4.15. Parkirališta za osobe sa posebnim potrebama

#### 4.8 Građansko mišljenje

Opština preko novog plana delovanja misli da izradi jedan novi pristup delovanja izgradnjom direktne relacije stalno sa građanima ne samo o povećanju svesti nego i sa građanima između novih opinjona direktno uključeni na procesu odlučivanja odluke za podizanje nvoa i performanse za ovu uslugu.

Pre nekoliko godina ranije USAID je financirala sondaž u pogledu zadovoljstva građana za ovu službu. U odgovoru na javnost, opština ima za cilj u odgovoru javnosti građana, opština ima cilj za realizaciji jedne kampanje za podizanje svesti za građane obezbejujući jedan potreban minimalni fond za investicije dodati poboljšanje službe u centru grada, ali i jedan deo u gradu. Takođe preko aktivnostima i kontakta procene građana ima mogućnosti da se aplicira mogućnost jedne tarife za uslugu od strane građana, je ne svi građani koriste direktno od ove službe u tim zonama gde žive.

Radna grupa na osnovu koncepta refleksije obavljao je prikupljanje rezultatata žalbi sa građanima za izabranu službu "povećanje bezbednosti u saobraćaju" je izabrao neke od ovih kategorija da bi izmerili rezultat sprovođenja ovog plana delatnosti.

#### 4.9 Ideja za poboljšanje usluge

Aktivnosti i kapitalne investicije u ovom oblasti u skladu sa gradskom vizijom predviđene u razvojnim planovima i urbanim, pretvarajući grad što bezbedniji i atraktivniji za građane i za sve posetioce. Preko programa odobren od strane predsednika opštine za poboljšanje za građane će

biti i uključeni za sve aktere, od građana Policije Kosova, civilnog društava i raznih grupa interesa koja su uključena na direktan i indirektan način tokom procesa u razvijanju plana za poboljšanje usluga.

Realizacija plana delatnosti će biti moguće :

- Podizanje performanse usluge u regulaciji saobraćaja
- Regulacija cirkulacije u raskrsnicama
- Stvaranje novih površina za parkirališta vozila na osnovu broja registrovanih vozila
- Smirivanje saobraćaja i eliminisanje aksidenata u saobraćaju
- Slobodno kretanje građana i bezbednost dece u saobraćaju
- Dodavanje puteva koja ispunjavaju uslove za saobraćajni razvoj na osnovu određenih standarda
- Izgradnja novih staza za bicikliste.
- Regulacija infrastrukture za lakši pristup licima za sa posebnim potrebama

#### 4.10 Predlog za poboljšanje službe

1. Povećanje stepena bezbednosti preko kroz osvetljenja pešačkih prelaza, određivanje brzine kretanja i postavljanje stubova anti parking.
2. Signalizacija puteva
3. Izgradnja kružnih tokova u postojećim raskrsnicama ulice „Dëshmorët e Kombit“ magistralnim putem M2 i puta „Skënderbeu“ takođe sa ulicom magistrale M2.
4. Ponovno regulisanje površine i signalizacija raskrsnice sa kružnim tokom kod Kamenog Mosta .
5. Postavljanje svetleće signalizacije (semafora) u raskrsnici puteva „Gjon Buzuku“ sa ul. M2.
6. Stvaranje mehanizma za održavanje ulica i uličicama , vertikalna i horizontalna signalizacija n i održavanje javnih parkirališta .
7. Izgradnja staze za bicikliste uz ulice Vučitrn – Štitarice i u magistrali M2 Nedakovce – Smrekonice.
8. Izgradnja parkirališta
9. Izgradnja kampanje za edukaciju uključujući razne grupe interesa da bi postigao nivo svesti građana za bolje upravljanje službe .
10. Stručno podizanje službenika koja će omogućiti lakšu komunikaciju sa građanima i Kosovska Policije u vezi poboljšanja usluga.
11. Funkcionisanje sistema za monitorisanje, stvaranje infrastrukture zakona- uredbe, utvrđivanje na osnovu indikatora za merenje performanse usluga .
12. Identifikacija i obuka nadzornika obučeni za službe.

U ovom konceptu opština je planirala :

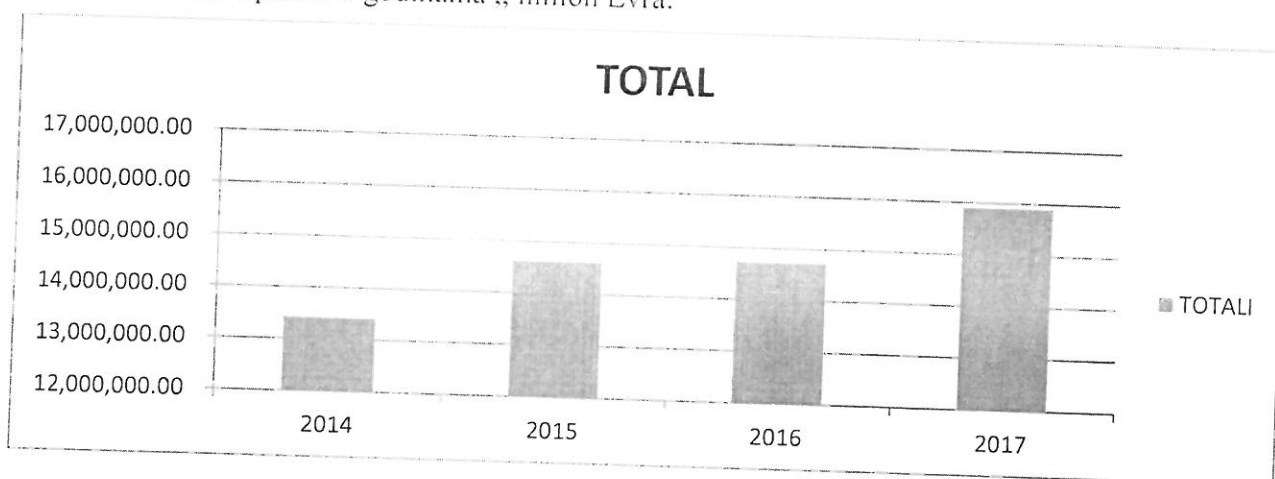
- Periodično javnu anketu – I- sredstvo koji će služiti na osnovu za uzimanje javnosti građana u vezi situaciji usluga.
- Određivanje indikatora koja podržavaju u rezultatima procene posmatrača obučeni za usluge.

#### 4.11 Financijski plan

Aktivnosti i kapitalne investicije u ovom oblasti su u skladu sa gradskom vizijom predviđene u razvojnim i urbanim planovima

Prihodi Opštine Vučitrn od dva glavna izvora - vladinih granda kao i sopstveni prihodi opštine su obeležili rast od jedne godine u izuzetku 2016 godine gde smo imali stagnaciju.

Totalni Budžet Opštine u godinama ,, milion Evra:



Na osnovu urađenog planiranja iz 2014 god, vladine donacije za Opštinu Vučitrn kao u celini će obeležiti postepeni rast . Rrast vladinih donacija će biti otprilike 8 % u uporedu sa 2016god. Prema podacima predstavljeni na donjoj tabeli, ovaj rast odnosno s bazira u opštim podacima za budžetski rast koja se planira u nivou nacionalne Vlade, kao što se predviđa sa srdnjoročnom Okviru Troškova 2017-2019.Odnosno rast je reflektiran u Opštem Grantu Opštine kao i jedna mera od povećanja planiranja za Sopstvene Prihode.

	2014	2015	2016	2017
Vladine donacije	11,767,233.00	12,950,092.00	13,018,417.00	14,172,353 .00
Sopstveni prihodi	1,652,000.00	1,675,327.00	1,703,418.00	1,730,000.00
<b>TOTAL</b>	<b>13,419,233.00</b>	<b>14,625,419.00</b>	<b>14,721,835.00</b>	<b>15,902,353.00</b>

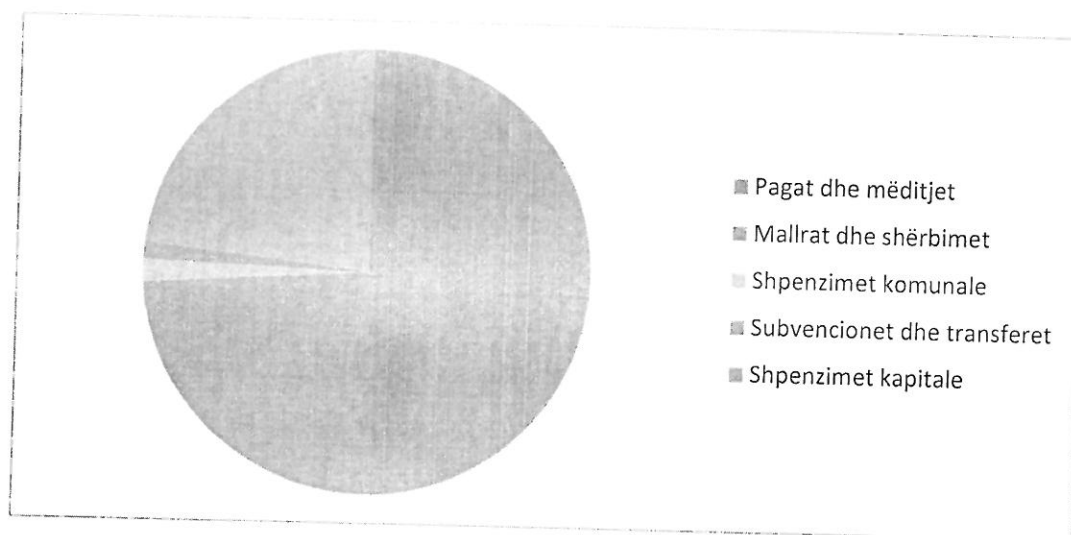
Sopstveni prihodi opštine , na drugoj strani su obeležili osetljivi rast od godine na godinu takođe povećanje sopstvenih prihoda opštine prema formule je uticalo u rast planiranja za sopstvene prihode koja nije u skladu sa realnom trendom povećanja sopstvenih prihoda. Projekcija sopstvenih prihoda sa Budžetskom Cirkularom 2017/01 je 2,316,735 ili je izražen u odsto 36% uporedu sa 2016 g.

Planiranje sopstvenih prihoda opštine prema izvoru za period 2017-2019 godinu , u Evro

Opština : Vučitrn	Grantovi i sopstveni prihodi (HV) – 2016	Grantovi i sopstveni prihodi – 2017	Grantovi i sopstveni prihodi – 2018	Grantovi i sopstveni prihodi - 2019
	u Evro	U Evro	u Evro	U Evro
Izvori prihoda				
Opšti Grant	5,075,275	6,069,037	5,682,184	5,964,153
Grant za obrazovanje	6,291,206	6,372,875	6,372,875	6,372,875
Grant za zdravstvo	1,651,936	1,730,441	1,730,441	1,730,441
<b>Ukupno Grantovi</b>	<b>13,018,417.00</b>	<b>14,172,353.00</b>	<b>13,785,500.35</b>	<b>14,067,469.35</b>
Preneti	<b>459,100.00</b>			
Tekuća godina	1,703,418	1,730,000	2,316,735	2,316,735
<b>Ukupno sopstveni prihodi</b>	<b>2,162,518.00</b>	<b>1,730,000.00</b>	<b>2,316,735.00</b>	<b>2,316,735.00</b>
<b>UKUPNO OPŠTINSKI PRIHODI</b>	<b>15,180,935.00</b>	<b>15,902,353.00</b>	<b>16,102,235.35</b>	<b>16,384,204.35</b>

Kao rezultat Opština Vučitrn prezentira ovo podelu troškova između odobrenih budžetskih kategorija:

Opštinski troškovi u ekonomske kategorije 2017-2019 ( 1- godine i 3 godine )



Budžetski Okvir Opštine , u evro



Opština : Vučitrn	Grant i sopstveni prihodi (HV) – 2016	Grant i sopstveni prihodi – 2017	Grant i sopstveni prihodi – 2018	Grant i sopstveni prihodi – 2019
	u Evro	u Evro	u Evro	u Evro
Izvori prihodi				
Opšti Grant	5.075.275.00	5.482.302.00	5.682.184.13	5.964.153.38
Grant za obrazovanje	6.291.206.00	6.372.875.00	6.372.875.23	6.372.875.23
Grant za zdravstvo	1.651.936.00	1.730.441.00	1.730.441.00	1.730.441.00
Ukupni grantovi	13.018.417.00	13.585.618.00	13.785.500.36	14.067.469.61
Prenefi	459.100.00			
Tekuća godina	1.703.418.00	2.316.735.00	2.316.735.00	2.346.060.76
Ukupno sopstveni prihodi	2.162.518.00	2.316.735.00	2.316.735.00	2.346.060.76
<b>UKUPNO OPŠTINSKI PRIHODI</b>	15.180.935.00	15.902.353.00	16.102.235.36	16.413.530.37

### 5.1 Način davanja usluge

Regulacija saobraćaja u lokalnom nivou je odgovornost Opštine i vrši se od strane Uprave Javnih Služaba. Kapitalne investicije, održavanje i postavljanje saobraćajnih znakova su nadležnost UJS, dok Uprava za Urbanizam i životne sredine je odgovorna izradu planova koja je osnova za regulaciju saobraćaja preko postavljanja saobraćajnih znakova i utvrđivanje smerova cirkulacije. Održavanje i investicije se realizuju sa ugovorom od privatnih subjekata preko procesa javnog tendera.

### 5.2 Izgradnja i održavanje putne mreže

Održavanje puteva, trotoara i signalizacije se vrši svake godine, preko ugovora koja se potpisuju preko razvojnih postupka javnog tendera koja se obavlja od strane Uprave za Nabavke. Putevi, novi trotoari se planiraju od sektora za planiranje u DUMM u saradnji sa kancelarijom projekata.

- Horizontalna i vertikalna signalizacija puteva, znakovi upozorenja prebivališta 15 000 evra

- Izgradnja segmenta magistralnog puta M2 Nadakovce-Smrekonice zajedno sa dva kružnog toka u ulazu grada u iznosu od oko 3 000 000 evra.
- Asfaltiranje novih puteva za 2017 god sa iznosom oko 488,311.64 evra
- Izgradnja puteva sa betonskim kockama za 2017 god na iznos od oko 200 000 evra
- Rregulacija trotoara 150 000 evra
- Odražavanja puteva i sanacija trotoara u celoj opštini za 2017 god oko 70 000 evra
- Izgradnja i održavanje javnog osvetljenja oko 10 000 evra .
- Zimsko održavanje gradskih ulica i sela 42 000 evra
- Menadžiranje i održavanje javnih površina– puteva , trgova , trotoara, parkova 30 000 evra
- Postavljanje brojeva stambenih objekata u realizaciji za 2016 oko 9 000 evra

### 5.3 Financiranje usluge

Trenutno opština ne aplicira neku tarifu za usluge u regulaciji u gradskom saobraćaju. Usluga se financira od opštinskog budžeta i upravlja se od UJS. Za 2016 god ovaj budže je bio 25,000. Ovaj budžet je potrošen odnosno za postavljanje horizontalnih i vertikalnih saobraćajnih znakova i njihovo održavanje. Za 2017god opština misli da planira jedan budžet takođe od 15,000 evra pokriven od donje kategorije troškova :

- ✓ Postavljane vertikalnih i horizontalnih znakova
- ✓ Održavanje znakova

### 5.4 Lista projekata

Kao što je gore navedeno , predlozi za investiciju mobilnosti za period 2017- 2019 god su urađene na osnovu prioriteta sa srednjoročnim rokom opštine kao I budžetskim kapacitetima .Iznosi predloženih investicija su određena na osnovu predmera I pred računa , koja se mogu menjati ako se radi jedan detaljniji projekat I jedna prilična kalkulacija.

Tokom perioda 2017-2019god su predvideni ukupno 10 projekata , mera ili intervencija u totalnom iznosu 364,000.00 €.

U ovih 10 projekata i brojni projekti koja su u evidentu ovog plana ,svake godine tokom procesa izrade bužheta za narednu godinu će se analizirati i na njihovom delu da se inkorporišu u tom planiranju.

## 5 PLAN DELATNOSTI

Postizanje ciljeva
--------------------

#### Objektiva 1.

- Osvetljenje pešačkih prelaza , određivanje brzine kretanja i postavljanje anti parking.

#### REZULTATI

- Slobodno kretanje i bezbednost građana i dece u saobraćaju , ispred školske institucije
- Regulacija prioriteta prolaza u pešačkim prelazima
- Oslobađanje trotoara i eliminisanje mogućnosti zaustavljanja parkiranja motornih vozila u trotoarima
- Funkcionalizacija, eliminisanje nepravilnosti i dobra cirkulacija građana i vozila

#### Objektiva 2

- Postavljanje horizontalne i vertikalne znakove na osnovu standarda

#### REZULTATI

- Regulacija saobraćaja na osnovu regulativnih planova
- Eliminisanje nepravilnosti zasićene cirkulacije u gradu
- Slobodna bezbednost cirkulacije vozila građana
- Dodavanje puteva koja ispunjavaju uslove za saobraćajni razvoj na osnovu utvrđenih standarda

#### Objektiva 3.

- Regulacija u raskrsnice - izgradnja kružnih tokova u postojećim raskrsnicama ulice. „Dëshmorët e Kombit” magistralnim putem M2 i puta „Skënderbeu” takođe sa ulicom magistrale M2.

#### REZULTATI

- Regulacija cirkulacije motornih vozila i pešaka
- Eliminisanje zasićene cirkulacije u ove raskrsnice,
- Povećanje nivoa usluge ,
- Povećanje stepena bezbednosti za sve učesnike

•

#### Objektiva 5.

Povećanje kvaliteta i svest građana u poštanju određenih pravila

#### Rezultati:

- Poboljšanje kvaliteta usluge preko kapitalne investicije
- Eliminisanje nepravilnosti i aksidenata u saobraćaju
- Zadovoljni građani sa kvalitetom usluge
- Implementacija ,održavanje i realizovano monitorisanje

Objektiva 6 Izgradnja staze za bicikliste uz përgjatë rrugës Vuçitrn - Štitarice i u magistrali M2 Nadakovce – Smrekonice

#### REZULTATI

- Povećanje stepena upotrebe biciklisat kao nemotorizovana vozila
- Povećanje stepena bezbednosti za ovu vrstu cirkulacije
- Smanjenje stepena zagađanja životne sredine

Objektiva 7. Izgradnja infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama

#### REZULTATI

- Stvaranje mogućnosti za slobodno kretanje licima sa posebnim potrebama  
Eliminisanje rizika za ove kategorije

Objektiva 8. Izgradnja parkirališta

#### REZULTATI

- Povećanje prostora za parkiranje motornih vozila
- Eliminisanje ilegalnih parkirališta i trotoara
- Stvaranja finansijskih prihoda, preko njihovog upravljanja

#### PLAN DELATNOSTI ZA 2017

<i>Delatnosti /koraci /Projekti</i>	<i>Koraci procesa i održavanja odgovornosti</i>	<i>Vremenski rok i kosto (€)</i>
1. Usvajanje SIAP	Izrada finalne verzije SIAP iz Radne Grupe i prijem od USAID-a Usvajanje Predsednika i predstava u Skupštini Opštine Usvajanje Skupštine	Jula 2017god
2. Izrada glavnih projekata za investicije tokom 2017 god	Izrada projekta i prijem od strane nadležne organe	

	Sprovođenje i monitorisanje ugovora	Mart – Septembar 2017 god
3. Nadgledanje projekta	Sprovođenje i monitorisanje ugovora	April- Decembar 2017 god
4. Vrednost javnosti Procena mišljenja građana i izveštavanje rezultata	Priprema upitnika za anketiranje građana Realizacija anketiranja Priprema podataka i objavljivanje	Decembar 2017 gog

Projekti koji se planiraju za imlementaciju tokom 2017 – 2019 god su :

Br.	Opis projekata	Kategorija	Prioriteti	Izvor financiranja	Godina investicije	Vrednost investicije
1	Snabdevanje ,postavljanje svetlećih panela u pešačkim prelazima za povećanje bezbednosti i stubovi anti parking	Bezbednost u saobraćaju	Visoki	Su financiranje USAID+ Opština	2017	47,000
2	Snabdevanje i postavljanje horizontalne i vertikalne sinlalizacije	Bezbednost u saobraćaju	Visoki	Opštinski Budžet	2017	22,000
3	Regulacija sa kružnim tokom i raskrsnicom ul. „Dëshmorët e Kombit” magistralnim pute m	Opterećenje bezbednost u saobraćaju	Visoki	Su financiranje Ministarstvo Infrastrukture/Budžet opštine	2017	76,000
4	Regulacija sa kružnim tokom raskrsnice ul. „Skënderbeu” sa putem magistralee M2	Opterećenje – bezbednost u saobraćaju	Visoki	Su financiranje Ministarstvo Infrastrukture/Budžet opštine	2017	84,000
5	Ponovno regUli-sanje	Bezbednost u	Srednji	Budžet Opštine	2017	26,000

	površinskog sloja i signalizacija krsnice sa kružnim tokom kod Kmenog Mosta	saobraćaju				
6	Postavljanje svetleće signalizacije (semafora) u raskrsnici ulice „Gjon Buzuku” me rr. M2	Bezbednost u saobraćaju	Srednji	Ministarstvo Infrastrukture	2018	30,000
7	Izgradnja parkirališta	Upravljanje parkirališta	Srednji	Budžet opštine	2018	60,000
8	Izgradnja staze za bicikliste tokom puta Vučitrn – Stitarice I u magistrali M2 Nadakovce – Smrekonice	Staza za bicikliste	Niža	Su financiranje MI-Budžet Opštine	2018	40,000
9	Putna Infrastruktura za lica sa posebnim potrebama	Mobilnost za PNV	Visoki	Budžet opštine	2018	30,000
10	Izgradnja autobuske stanice za autobuse I kabine za čekanje putnika	PUTNI transport	Srednji	Donator /Budžet Opštine	2019	60,000
	TOTAL					475 000 €



## 6.1 Plan komunikacije sa javnošću

- Informisanje građana
- Kampanja za svest građana u vezi očuvanja, održavanja puznih signala
- Zahtev, stvaranje grupe i obuka za volonterske procene za procenu sa kvalifikonim posmatračima.

Sredstava za informisanje /Izvor podataka	Koraci prikupljanja podataka /informisanja	Odgovornost	Vremenski rokovi
Informisanje građana za Plan delatnosti	Npreko lokalne medije, (izjave predsednika) opština će informisati građane za Plan Delatnosti za Pobljšanje izabrane Usluge	Predsednik Opštine Ptredsednik i GP Kancelarija za Informisanje	Januar 2017
Priprema i raspodela informativnih brošura i postera	Izrada plana i utvrđivanje sredstava za informisanje i komunikacije	Radna Grupa za SIAP, USAID	Istovremeno i u završetku radova za poboljšanje situacije u saobraćaju
	Priprema, štampanje i raspodela brošura i informativnih postera	DSHP, Kancelarija za Informisanje,	
Anketiranja građana	a. Izrada upitnika, planiranje i realizacija ankete b. Priprema, procena mišljenja građana sa javnošću i rezultata c. Izveštaj rezultata i informisanje građana	Radna Grupa za SIAP, USAID-program	Septembar 2017
Procena situacije u saobraćaju sa kvalifiovanim posmatračima	a. Planiranje aktivnosti, b. Izbor grupe posmatrača, obuka i izvšenje posmatrača, c. Prerada i izveštavanje podataka	UJS, USAID - projekti	Saptembar – Novembar 2017
Sastanak za indikatore rezultatata	Sakupljanje informacija za broj aksidenata	UJS, Policia Kosova	Juni – Septembar 2017
Pregled SIAP	Upotreba podataka za pregled SIAP	Radna grupa	Decembar 2017

## 6.2 Plan monitorisanja i izveštavanja

Plan monitorisanja ima cilj :

1. Usvajanje SIAP iz Skupštine
2. Praćenje sprovođenja implementacije Plana Delatnosti za sprovođenje SIAP,
3. Monitorisanje budžetskih troškova namenjena za SIAP,
4. Monitorisanje realizacije proizvoda predviđen prema kvantitativng pokazatelja Plana
5. Procena evulatora rezultata i gradansko mišljenje
6. Nakon odobrenja SIAP iz Skupštine ,Radna Grupa će se sastavii prema potrebi (u svako 3 meseca ) da bi monitorisali proces realizacije Plana Delatnosti,Budžetske troškove ,pohađanje fizičke aktivnosti na terenu za prikupljanje podataka za proizvod ,
7. Nakon odobrenja SIAP-a, iz Skupštine,Radna Grupa će pripremiti jedan izveštaj monitrisanja svakog 6 meseca koji će se izveštavati od Predsednika Radne Grupe na redovno sdnici Skupštine . Izveštavanje će imati kao osnovu realizaciju Plana Delatnosti i merenje Indikatora za Proizvod i Rezultat.

6.3 Za sprovođenje ovog plana obavezuje se : Uprava za Javne Usluge,Uprava za Inspekciju kao i druge uprave nadležne opštinske organe.

Špëtim Zhegrova  
Predsedavajući Skupštine

