

PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

POUM smernice

Smernice za razvoj
i primenu POUM-a
u kosovskim
gradovima

Studije slučaja:
Južna Mitrovica i
Severna Mitrovica

PRVO IZDANJE



INCLUSIVE DEVELOPMENT PROGRAMME
PROGRAMI PËR ZHVILLIM GJITHËPËRFSHIRËS
PROGRAM SVEOBHVATNOG RAZVOJA

Program sprovodi:



I finansira:



Sweden
Sverige

ODRICANJE OD ODGOVORNOSTI

Oznake koje se koriste i prezentacija materijala u ovoj publikaciji ne podrazumevaju izražavanje bilo kakvog mišljenja Sekretarijata Ujedinjenih nacija u vezi sa pravnim statusom bilo koje zemlje, teritorije, grada ili područja ili njihovih vlasti, ili u vezi sa razgraničenjem njihovih granica. Stavovi izraženi u ovoj publikaciji ne odražavaju nužno stavove Programa Ujedinjenih nacija za ljudska naselja, Ujedinjenih nacija ili njenih država članica. Izvodi se mogu reprodukovati bez odobrenja, pod uslovom da je naveden izvor.

Za UN-Habitat, sve reference na Kosovo treba shvatiti u kontekstu Rezolucije 1244 (1999) Saveta bezbednosti Ujedinjenih nacija.

Sva prava zadržana © 2021

Fotografije, mape i dijagrami korišćeni u ovom izveštaju vlasništvo su UN-Habitat Kosovo, osim ako nije drugačije naznačeno. Mogu se reprodukovati pod uslovom da je izvor odštampan na fotografijama, mapama ili dijagramima.

Program Ujedinjenih nacija za ljudska naselja (UN-Habitat) Kosovo,
Zgrada ministarstava Rilindja, 10. sprat,
10000 Priština, Kosovo
www.unhabitat.org,
www.unhabitat-kosovo.org

IZRAZI ZAHVALNOSTI

Smernice za planove održive urbane mobilnosti za kosovske opštine izradila je kancelarija UN-Habitat-a na Kosovu. Pripremljene su pod vođstvom i recenzijom Omara Siddiquea, šefa kancelarije i glavnog tehničkog savetnika, UN-Habitat Kosovo.

Iz tima UN-Habitat Kosovo, glavni autori Smernica bili su Fjollë Caka i Zana Sokoli, uz značajan doprinos Modest Gashi-ja i Dragane Milutinović.

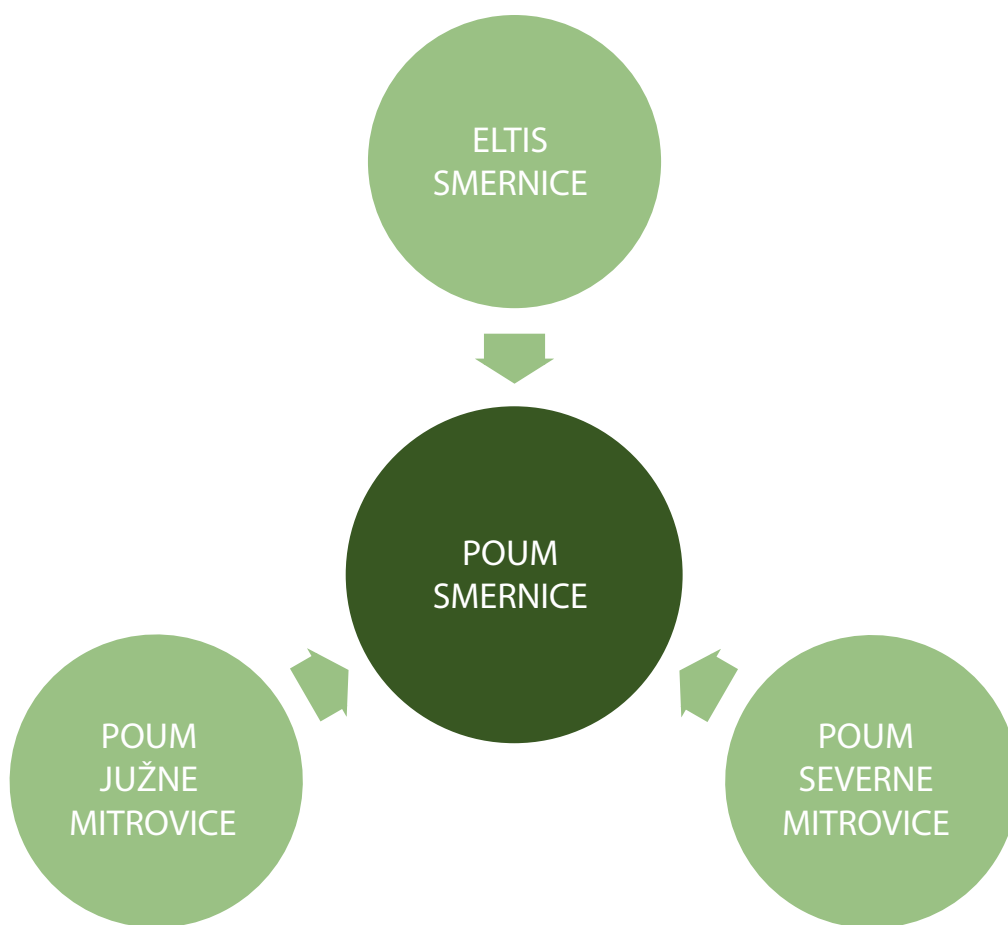
UN-Habitat Kosovo je zahvalan na smernicama, doprinosima i stručnoj proveri međunarodnih i kosovskih stručnjaka za urbanu mobilnost, Niklas Sieber i Mevlan Bixhaku.

Dizajn i izgled uredile su Zana Sokoli i Blerina Boshnjaku.



SMERNICE ZA PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI (POUM)







PREDGOVOR



Gradovi i urbani centri deluju kao akceleratori za socijalni i ekonomski napredak Kosova. Kroz istoriju gradovi su bili središta inovacija, jer je koncentracija ljudi, resursa i ideja omogućavala transformacije ogromnom brzinom, generišući ekonomsku aktivnost i socijalnu uključenost. Međutim, gradovi predstavljaju i dom značajnih koncentracija siromašnih i marginalizovanih grupa i imaju značajne uticaje na životnu sredinu i dobrobit ljudi. Uključivanje održivog gradskog prevoza u Cilj 11 održivog razvoja je dodatna potvrda od strane međunarodne zajednice transporta koja je bitna komponenta ukupne Agende za održivi razvoj do 2030. godine. Ključno je iskoreniti siromaštvo i ekonomski

rast (pristup tržištima i radnim mestima), poboljšati obrazovanje (pristup školama), zaštititi zdravlje (pristup medicinskim uslugama) i povećati održivost životne sredine i bezbednost saobraćaja. Slično tome, Nova urbana agenda usvojena na Trećoj konferenciji Ujedinjenih nacija o stanovanju i održivom urbanom razvoju (Habitat III) uključivala je posvećenost održivom i efikasnom transportu za postizanje prednosti povezanosti i smanjenje finansijskih, ekoloških i troškova javnog zdravlja zbog zagušenja i zagađenja vazduha. Kao deo održivog oporavka od pandemije COVID-19, ove ključne odluke za odabir održivih puteva mobilnosti danas se trebaju usvajati.

Nacionalne smernice o održivom planiranju urbane mobilnosti (SUMP) zauzimaju svež, perspektivan pristup za relativno novo polje delovanja opština i njihovih partnera na Kosovu. Uzimajući u obzir postojeće smernice Evropske unije i naša stvarna iskustva iz sprovođenja POUM-ova u opštini Južna Mitrovica i opštini Severna Mitrovica, cilj ove publikacije je pružiti smernice za razvoj održivih sistema gradskog prevoza.

Zašto je ovo važno za Kosovo? Održivo planiranje urbane mobilnosti može poboljšati kvalitet života, socijalnu ravnopravnost, transportnu dostupnost, intermodalnu integraciju, ekonomsku održivost, urbanu atraktivnost, održivost i kvalitet životne sredine osiguravajući da svi ljudi, preduzeća i druge pogođene strane budu uključeni i iskoriste ovaj proces. Primena POUM-a poboljšala bi i uskladila potrebe svih učesnika u saobraćaju za slobodnim i sigurnim kretanjem, istovremeno povećavajući životnu udobnost građana i osiguravajući bolji kvalitet života. POUM predstavlja strategiju za efikasno kretanje ljudi i prevoz robe i potencijalne izvore finansiranja prema sprovođenju investicija u mobilnost, uzimajući u obzir socijalne, ekološke i ekonomske dimenzije povezanosti.

Gradska mobilnost, ako se pravilno planira, može igrati glavnu ulogu u pružanju podrške održivijoj i sveobuhvatnoj budućnosti na Kosovu. Ipak, ovo zavisi od odlučnog delovanja u opštinama i samih opština. Delovanje koje, nadam se da ove smernice mogu usmeriti i podržati.

gđin. Omar Siddique

Šef kancelarije i glavni tehnički savetnik

Program Ujedinjenih nacija za ljudska naselja (UN-Habitat) Kosovo

SADRŽAJ

Skraćenice	i
Lista slika	ii
Lista tabela	iv
UVOD	2
ODRŽIVI TRANSPORT	5
PRISTUP	6
PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI (POUM)	9
POUM-OVI ZA JUŽNU I SEVERNU MITROVICU	11
METODOLOGIJA	13
1. PRIPREMNA FAZA	16
1.1 Uspostavljanje radnih struktura	16
1.1.1. Dobiti službenu odluku/obavezu za pripremu POUM-a	16
1.1.2. Kreirati međuresorni put	17
1.1.3. Identifikovati relevantne zainteresovane strane	19
1.2 Procena kapaciteta i resursa	21
1.2.1. Procena kapaciteta opštine za sprovođenje POUM-a	21
1.2.2. Utvrđivanje i rešavanje praznine i potrebe za razvojem POUM-a	22
1.2.3. Definisane planske uloge i odgovornosti	23
1.3 Odredjivanje okvira planiranja	26
1.3.1. Procena zahteva za planiranje koji utiču na POUM	26
1.3.2. Definisane geografskog opsega	27
1.3.3. Dogovor o pristupu planiranja, metodologiji i radnom planu POUM-a	28
2. FAZA ISTRAŽIVANJA	32
2.1 Definisane metodologiju istraživanja	32
2.1.1. Identifikacija izvora informacija i podataka	33
2.1.2. Definisane pristupa i metodologije prikupljanja podataka	33
2.2 Sprovođenje merenja na terenu	34
2.2.1. Definisane plana snimanja i priprema za aktivnost	35
2.2.1.1. Tačke brojanja saobraćaja	36
2.2.1.2. Periodi brojanja saobraćaja, dani i vreme	37
2.2.2. Sastavljanje materijala za prikupljanje podataka (terenski formati snimanja)	38
2.2.3. Obuka operativnog tima i sprovođenje pilot testa	39
2.2.4. Sprovođenje i nadgledanje aktivnost brojanja saobraćaja	40
2.3 Sprovođenje ankete o stanovništvu (online anketiranje)	41
2.3.1. Definisane ciljnih grupa	43
2.3.2. Definisane veličine uzorka	44
2.3.3. Dizajniranje sadržaja upitnika (za opštu populaciju i ciljane grupe)	46
2.3.4. Pokretanje ankete i podsticaj učešća građana	47
2.3.5. Sprovođenje dodatnih intervjuua ili fokus grupe sa zainteresovanim stranama (ako je potrebno)	48
2.4 Obrada i analiza podataka	49
2.4.1. Prikupljanje i klasifikacija podataka	49
2.4.2. Obrada podataka i dostava na analizu	50

3. ANALIZA SITUACIJE MOBILNOSTI	56
3.1. Procena trenutne situacije	56
3.1.1. Pregled nalaza u vezi sa mobilnošću	56
3.1.2. Identifikovanje povezanih problema i mogućnosti	58
3.2. Uspostavljanje osnove	62
3.2.1. Postavljanje osnove za merenje budućeg napretka	62
4. PREDLOG KONCEPTA / IZRADA SCENARIJA	64
4.1. Vizioniranje i razvijanje scenarija sa građanima i akterima	65
4.1.1. Vizioniranje i razvoj scenarija	65
4.1.2. Uključenost građana i zainteresovanih strana	65
4.2. Evaluacija razvojnih scenarija	67
4.2.1. Procena rizika i koristi u smislu finansijske, ekološke i socijalne održivosti	69
4.2.2. Konsultacije razvojnih scenarija sa grupama od interesa	71
4.3. Razvoj POUM-a i njegovih ciljeva i zadataka	71
4.3.1. Izrada predloga plana mobilnosti za grad, uključujući ciljeve i zadatke	71
4.3.2. Konsultacije konačnog predloga razvojnog koncepta plana održive mobilnosti sa grupama od interesa	72
5. MERE, ODGOVORNOSTI I PLAN AKTIVNOSTI	74
5.1. Izrada plana aktivnosti, pokazatelja i ciljeva	74
5.1.1. Utvrditi pokazatelje za sve ciljeve	75
5.1.2. Dogovoriti merljive ciljeve	76
5.2. Prioritizacija aktivnosti	76
5.2.1. Dogovaranje o prioritetima, odgovornostima i vremenskom rasporedu	77
5.3. Konsultacije plana aktivnosti sa grupama od interesa	78
5.3.1. Informacije i prilika za povratne informacije koje se donose donosiocima odluka, građanima i drugim zainteresovanim stranama i pružaju povratne informacije koje se razmatraju radi dogovora o aktivnostima	78
5.4. Osigurati političko i institucionalno vlasništvo	78
5.4.1. Obaveza dobijena od relevantnih javnih subjekata da će izdvojiti dovoljan javni budžet za popunjavanje stečenih nedostataka u finansiranju	79
6. SPROVOĐENJE/ODREDBE	82
6.1. Dogovor o merama i odgovornostima	83
6.1.1. Sve mere su identifikovane, definisane i opisane	84
6.2. Upravljanje sprovođenjem	84
6.2.1. Koordinacija sprovođenja mera	84
6.2.2. Nabavka robe i usluga	85
6.3. Praćenje, prilagođavanje i komuniciranje	85
6.3.1. Praćenje napretka i prilagođavanje	85
6.3.2. Informisanje i uključivanje građane i zainteresovanih strana	86
6.4. Pregled i naučene lekcije	88
6.4.1. Analiza uspeha i neuspeha	88
6.4.2. Deljenje rezultata i naučenih lekcija	88
6.4.3. Razmatranje novih izazova i rešenja	89
ZAKLJUČCI	90
REFERENCA	92
ANEKSI	94
Aneks A: Pravni okvir (relevantni zakoni i administrativna uputstva)	94

SKRAĆENICE

AU	Administrativno uputstvo
AKO	Asocijacija kosovskih opština
CAO	Glavna administrativna kancelarija
CBA	Analiza troškova i koristi
CBM	Izgradnja zajednice u Mitrovici
CO ₂	Ugljen dioksid
EK ²	Evropska komisija
EU	Evropska unija
GIS	Geografski informacioni sistem
ICU	Kapacitet iskorišćenosti raskrsnice
JM	Južna Mitrovica
KAS	Kosovska agencija za statistiku
KC	Kosovska carina
KEDS	Distribucija i snabdevanje električnom energijom na Kosovu
KP	Kosovska policija
KT	Kosovo Telecom
LOS	Nivo usluge
MŽSPPI	Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
MALS	Ministarstvo administracije lokalne samouprave
NBPD	Planiranje u zajednici
NPUM	Nacionalni plan urbane mobilnosti
NVO	Nevladina organizacija
OCD	Organizacija civilnog društva
OPRR	Odeljenje za poljoprivredu i ruralni razvoj
OBF	Odeljenje za budžet i finansije
OKMS	Odeljenje za kulturu, omladinu i sport
OO	Odeljenje za obrazovanje
OEISZ	Odeljenje za evropske integracije i socijalnu zaštitu
OZŽS	Odeljenje za zaštitu životne sredine
OFER	Odeljenje za finansije i ekonomski razvoj
OOA	Odeljenje za opštu administraciju
OGKI	Odeljenje za geodeziju, katastar i imovinu
OZ	Odeljenje za zdravstvo
OZSZ	Odeljenje za zdravstvo i socijalnu zaštitu
OI	Odeljenje za inspekciju
OLZPOJ	Odeljenje za lokalne zajednice, povratak i odnose sa javnošću
OZS	Odeljenje za zaštitu i spasavanje
OJUI	Odeljenje za javne usluge i infrastrukturu
OJUIIVS	Odeljenje za javne usluge, infrastrukturu, inspekciju i vanredne situacije
OPU	Odeljenje za planiranje i urbanizam
OUGK	Odeljenje za urbanizam, geodeziju i katastar
ORP	Opštinski razvojni plan
OTP	Opštinski tim za planiranje
POUM	Plan održive urbane mobilnosti
SM	Severna Mitrovica
SDG	Ciljevi održivog razvoja
UPR	Urbani plan razvoja
URP	Urbani razvojni plan
UN	Ujedinjene nacije

LISTA SLIKA

- Slika 1. Ključna načela za uspešno održivo planiranje urbane mobilnosti
- Slika 2. Proces POUM-a u odnosu na tradicionalno planiranje transporta
- Slika 3. Prva radionica zainteresovanih strana (oktobar 2019.), učesnici radionice
- Slika 4. Druga radionica zainteresovanih strana (novembar 2019.), učesnici radionice
- Slika 5. Ciklus razvoja i sprovođenja POUM-a
- Slika 6. Proces POUM-a i odgovarajuće faze za Južnu i Severnu Mitrovicu
- Slika 7. Pripremna faza
- Slika 8. Poziv za iskazivanje interesa za međunarodnog stručnjaka za mobilnost
- Slika 9. Poziv za iskazivanje interesa za partnere implementacije: Brojanje saobraćaja i obrada podataka kao podrška POUM-u u Severnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2018)
- Slika 10. Mapa urbanih, prigradskih i ruralnih područja u Južnoj Mitrovici (Severna Mitrovica (cela urbana) u gornjem delu u beloj boji) (UN-Habitat, 2020)
- Slika 11. Tematska radna grupa za politike biciklizma - Opštinski zvaničnici iz Severne Mitrovice i Zvečana, nevladine organizacije, policija, UN-Habitat
- Slika 12. POUM radna grupa koja definiše vremenski okvir za povezane aktivnosti u Južnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2018)
- Slika 13. Primer kalendara za pripremne radove u Južnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2018)
- Slika 14. Faza istraživanja
- Slika 15. Metodologija prikupljanja i obrade podataka (WBCSD, 2014)
- Slika 16. Podaci o dnevnom saobraćaju (07: 00-19: 00), dnevnom prometu i strukturi vozila u Broboniću (UN-Habitat, 2020)
- Slika 17. POUM radna grupa koja definiše tačke snimanja saobraćaja u Južnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2018)
- Slika 18. Tačke za brojanje saobraćaja u Severnoj Mitrovici
- Slika 19. Tačke za brojanje saobraćaja u Južnoj Mitrovici
- Slika 20. Primer iz smernica za brojanje saobraćaja na odabranoj tački u Južnoj Mitrovici
- Slika 21. Primer iz smernica za brojanje saobraćaja na odabranoj tački u Severnoj Mitrovici
- Slika 22. Primer obrasca za brojanje saobraćaja
- Slika 23. Šema saradnje
- Slika 24. Slike sa obuka za brojanje saobraćaja u Severnoj Mitrovici (levo) i Južnoj Mitrovici (desno)
- Slika 25. Obrazac koji se koristi za organizovanje operativnih resursa u Južnoj Mitrovici
- Slika 26. Slike sa brojanja saobraćaja u Južnoj Mitrovici (levo i u sredini) i Severnoj Mitrovici (desno)
- Slika 27. Proces brojanja saobraćaja u Južnoj Mitrovici
- Slika 28. Operativni tim u Severnoj Mitrovici
- Slika 29. Veličine uzoraka na osnovu veličine populacije (WBCSD, 2015)
- Slika 30. Stanovništvo Južnu i Severnu Mitrovicu prema polu i starosti (KAS, 2011)
- Slika 31. Pokretanje online ankete za Južnu i Severnu Mitrovicu (UN-Habitat, 2020)
- Slika 32. Izvodi odgovora na online upitnik - Južna Mitrovica
- Slika 33. Fokus grupa sa lokalnim vlastima i pružaocima komunalnih usluga u Južnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2019)
- Slika 34. Tematska radna grupa za zaštitu životne sredine - Severna Mitrovica, UN-Habitat.
- Slika 35. Izvodi iz obrađenih podataka (Južna Mitrovica)
- Slika 36. Sastav ispitanika koji su učestvovali u istraživanju za Južnu Mitrovicu
- Slika 37. Sastav ispitanika koji su učestvovali u istraživanju za Severnu Mitrovicu
- Slika 38. Opterećenje putne mreže u Južnoj Mitrovici - podaci dobijeni brojanjem saobraćaja
- Slika 39. Protok pešaka u Severnoj Mitrovici - podaci dobijeni brojanjem saobraćaja
- Slika 40. Glavna pitanja koja vozači vozila / motocikala imaju u Severnoj Mitrovici
- Slika 41. Glavna pitanja koja vozači vozila / motocikala imaju u Južnoj Mitrovici
- Slika 42. Primarni način putovanja na posao u Južnoj Mitrovici
- Slika 43. Analiza situacije mobilnosti
- Slika 44. Prva radionica zainteresovanih strana (oktobar 2019)
- Slika 45. Sastanak radne grupe za mobilnost kao sastavni deo opštinskog tima za planiranje

- sa ekspertom za saobraćajč Niklasom Siebberom (Severna Mitrovica-UN-Habitat)
- Slika 46. Primer osnovne analize
- Slika 47. Predlog koncepta/Izrada scenarija
- Slika 48. Proces vizioniranja, UN-Habitat Kosovo
- Slika 49. Pregled glavnih koraka (scenariji, vizija, dugoročni ciljevi, ciljevi) faze 2, (Rupprecht Consult, 2019)
- Slika 50. Deljenje EU POUM platformi kojima se opštine mogu pridružiti (sa leve strane), razmena iskustava POUM-a Prištine (sa desne strane) tokom POUM-ove druge radionice zainteresovanih strana
- Slika 51. Objavlivanje nacrtu plana i otvaranje javnih konsultacija. POUM konferencija, Južna Mitrovica, 2020
- Slika 52. Mere, odgovornosti i plan aktivnosti
- Slika 53. SMART ciljevi
- Slika 54. Osnova za pripremu POUM projekata– (POUM 2020. - 2028. Južna Mitrovica)
- Slika 55. Prištinski parking kao primena mere koja proizlazi iz POUM-a u Prištini, Izvor: prishtinaparking.com
- Slika 56. Pregled finansiranja i instrumenata finansiranja (Finansiranje i finansiranje mera održive urbane mobilnosti, ELTIS 2019)
- Slika 57. Sprovođenje/odredbe
- Slika 58. Evropski strukturni i investicioni fondovi i druge finansijske opcije
- Slika 59. Prištinski autobusi, Foto: (@MZV)
- Slika 60. Praćenje POUM-a- (POUM 2020-2028 Južna Mitrovica)
- Slika 61. Deljenje POUM procesa Južne Mitrovice i Severne Mitrovice (levo) i doprinos ažuriranju POUM smernica, 6. evropska konferencija o održivim planovima urbane mobilnosti, Groningen 2019
- Slika 62. AKO - Kolegijumi za prostorno planiranje, GIS procena u kosovskim opštinama, UN-Habitat 2019

LISTA TABELA

- Tabela 1. Razlike između tradicionalnog planiranja transporta i održivog planiranja urbane mobilnosti
- Tabela 2. Koordinaciona grupa za POUM u Južnoj Mitrovici
- Tabela 3. Koordinaciona grupa za POUM u Severnoj Mitrovici
- Tabela 4. POUM radna grupa u Južnoj Mitrovici
- Tabela 5. POUM radna grupa u Severnoj Mitrovici
- Tabela 6. Identifikacija zainteresovanih strana
- Tabela 7. Analiza zainteresovanih strana
- Tabela 8. Potrebne veštine za izradu POUM-a
- Tabela 9. Uključene strane i njihova uloga u razvojnim procesima POUM-a u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici
- Tabela 10. Uloga i odgovornosti angažovanih NVO u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici
- Tabela 11. Lista relevantnih međunarodnih smernica za POUM
- Tabela 12. Primeri izvora podataka (WBCSD, 2015)
- Tabela 13. Plan evidentiranja za Južnu i Severnu Mitrovicu
- Tabela 14. Veličina uzorka za Južnu i Severnu Mitrovicu
- Tabela 15. Zaposleni koji putuju između kuće i mesta rada prema polu i mestu rada (KAS, 2011)
- Tabela 16. Ciljne grupe u Južnoj i Severnoj Mitrovici
- Tabela 17. Struktura upitnika i vrsta podataka prikupljenih za opštu populaciju Južne Mitrovice i Severne Mitrovice
- Tabela 18. Vrsta podataka prikupljenih putem upitnika za ciljane grupe u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici
- Tabela 19. Glavni nalazi za Južnu i Severnu Mitrovicu
- Tabela 20. Obrazac izveštavanja koji se koristi za identifikovanje glavnih problema i mogućih opcija za poboljšanje tokom Prve radionice zainteresovanih strana
- Tabela 21. Rezimirani problemi i mogućnosti u Južnoj Mitrovici
- Tabela 22. Rezimirani problemi i mogućnosti u Severnoj Mitrovici
- Tabela 23. Uključivanje građana u POUM proces (Rupprecht Consult, 2019)
- Tabela 24. Primer: Pitanja radne grupe i mogući izlagači
- Tabela 25. Dugoročni ciljevi u Južnoj Mitrovici - primer: nemotorizovani prevoz (strukturu radionice i vežbe razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)
- Tabela 26. Kratkoročni ciljevi u Severnoj Mitrovici - primer: javni prevoz (strukturu radionice i vežbe razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)
- Tabela 27. Rezultati radnih grupa tokom druge radionice zainteresovanih strana. Primer: Biciklistička strategija (okvir radionice i vežbe je razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)
- Tabela 28. Odrednice i aktivnosti na njihovom postizanju. Primer: Biciklistička strategija (okvir radionice i vežbe je razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)
- Tabela 29. Lista aktivnosti potrebnih za postizanje svake odrednice. Primer: Biciklistička strategija (okvir radionice i vežbe je razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)
- Tabela 30. Lista pokazatelja učinka POUM- (POUM 2020. - 2028. Južna Mitrovica)
- Tabela 31. Primer rezimea primene mere putne infrastrukture (POUM Južne Mitrovice, 2020.- 2028.)
- Tabela 32. Postupak nabavke. Izvor: EU Vodič za javne nabavke za praktičare (EC 2018)



 **emona**
center





UVOD

Program sveobuhvatnog razvoja ima za cilj da olakša proces približavanja sedam severnih kosovskih opština (Leposavić, Južna Mitrovica, Severna Mitrovica, Zubin Potok, Zvečan, Srbica i Vučitrn) sa okvirom planiranja za celo Kosovo, ojača socijalni ugovor mobilizacijom civilnog društva i javnog dijaloga, kao i pospeši integraciju promovišući lokalno-centralni i međuopštinski dijalog i saradnju (uključujući poboljšanja praktične infrastrukture i pružanja usluga). Program je razvijen na zahtev Vlade Kosova, a finansira ga Švedska razvojna saradnja. Zajednički ga sprovode UN-Habitat, PAX i Izgradnja zajednice Mitrovica (CBM), te Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture (MŽSPPI), Ministarstvo lokalne samouprave (MLU), kao i odgovarajuće opštinske vlasti.

U okviru Programa sveobuhvatnog razvoja u opštini Južna Mitrovica i opštini Severna Mitrovica, UN-Habitat pruža podršku, tehničku pomoć i smernice kroz proces izrade odgovarajućih dokumenata prostornog planiranja (kao što su opštinski razvojni planovi i Strateške ekološke procene), razvoj planova zasnovanih na zajednici (planiranje u zajednici - NBPD), uspostavljanje i operacionalizacija integrisane baze podataka (na lokalnom nivou), kao i razvoj planova održive urbane mobilnosti.

Plan održive urbane mobilnosti (POUM) strateški je plan u oblasti saobraćaja, koji za cilj ima poboljšanje i usklađivanje potreba svih učesnika u saobraćaju za slobodnim, efikasnim i sigurnim kretanjem, istovremeno poboljšavajući životnu sredinu i osiguravajući bolji kvalitet života. Za razliku od tradicionalnih pristupa planiranju transporta, održivo planiranje urbane mobilnosti je dugoročni proces, orijentisan na ljude, sveobuhvatan i multisektorski. Iako su POUM-ovi uobičajena praksa u mnogim gradovima u Evropi i širom sveta, oni ostaju relativno novi koncept na Kosovu. Do nedavno, planiranje transporta i mobilnosti u kosovskim gradovima uglavnom se odvijalo motorizovanim prevozom; međutim, nekoliko gradova je već počelo da se kreće ka održivijim politikama mobilnosti, uključujući Prištinu (POUM odobren 2019. godine), Južnu Mitrovicu (2020.), Severnu Mitrovicu (2021.), kao i Uroševac, Gnjilane, Podujevo i Gračanica (u toku).

Opštine Južna Mitrovica i Severna Mitrovica paralelno su počele sa izradom svojih POUM-ova, sa ciljem poboljšanja odgovarajućih pitanja mobilnosti. POUM Južne Mitrovice nastao je kao prioritet iz osnovne procene (tokom prve faze Programa sveobuhvatnog razvoja) i rezultat je sveobuhvatnog procesa izgrađenog na partnerstvu sa opštinom, centralnim nivoom, zainteresovanim stranama i zajednicom. Dok je zahtev za izradu POUM-a u Severnoj Mitrovici došao od same lokalne institucije, sledeći inicijativu Južne Mitrovice kao dobar primer.

Kako su POUM-ovi strateški dokumenti, koji moraju biti celoviti i sveobuhvatni, postupak njihove izrade jednako je važan kao i njihov sadržaj. S tim u vezi, ovaj dokument ima za cilj da objasni pristup i metodologiju koje su sledile obe opštine ka završetku svojih POUM-ova. Zasnovan na međunarodnim smernicama i najboljim praksama (posebno Evropskim smernicama za razvoj i sprovođenje POUM-a i smernicama UN-Habitata prema planiranju i dizajnu za održivu urbanu mobilnost), i prilagođen lokalnom kontekstu, ovaj dokument predstavlja dve različite studije slučaja (opštine Južna Mitrovica i opštine Severna Mitrovica), koja može poslužiti kao smernica ostalim opštinama na Kosovu u smislu pripreme njihovih POUM-ova.





ODRŽIVI TRANSPORT

Rast urbanog stanovništva i povećani tokovi mobilnosti (i teretni i putnički) uzrokovali su mnoge izazove sistemima urbane mobilnosti, posebno u zemljama u razvoju (UN-Habitat, 2013). Visoke stope vlasništva i motorizacije automobila, kojima pogoduju velike investicije u putnu infrastrukturu i rasprostranjeni urbani oblici, povećale su povrede i smrtne slučajeve na putevima, zagušenje saobraćaja, zagađenje vazduha i buke i emisiju gasova sa efektom staklene bašte u mnogim gradovima širom sveta (EC, 2007; EC, 2009; UN-Habitat, 2013). S obzirom na to, postoji potreba za preispitivanjem urbane mobilnosti i globalnim prelaskom na održivije sisteme mobilnosti (UN-Habitat, 2015).

Održivi transport podržava ekonomski razvoj uz poštovanje životne sredine, poboljšava socijalnu ravnopravnost, zdravlje, otpornost gradova, gradsko-ruralne veze i produktivnost ruralnih područja, ali i doprinosi razvoju sa niskim udelom ugljena. Održivi transportni sistem je onaj koji zadovoljava trenutne potrebe ljudi za mobilnošću, bez ugrožavanja sposobnosti budućih generacija da zadovolje svoje potrebe. Takav je sistem dobro integrisan, uravnotežuje i odgovara na različite zahteve za uslugama mobilnosti i prevoza (stanovnika, preduzeća, industrije), optimizuje efikasnost i isplativost, povećava urbanu atraktivnost i kvalitet života, smanjuje zagađenje i emisiju gasova sa efektom staklene bašte, i pruža veću transportnu dostupnost, pristupačnost, pouzdanost, efikasnost i sigurnost za sve korisnike (Rupprecht Consult, 2019; EC, 2009; EC, 2013).

Uloga transporta i mobilnosti dobro je prepoznata kao važan pokretač održivog razvoja i dalje je unapređuju svetski lideri i međunarodna zajednica, koji teže korišćenju inovativnih i ambicioznih rešenja za gradski prevoz (EC, 2007; EC, 2009; UN SDG-ovi, nd). Agenda za održivi razvoj do 2030. promovise održivi transport kroz nekoliko dugoročnih ciljeva i ciljeva održivog razvoja (SDG), uključujući smanjenje broja globalnih smrtnih slučajeva i povreda u saobraćajnim nesrećama (SDG 3.6), razvoj kvalitetne, pouzdane, održive i elastične infrastrukture (SDG) 9.1) i omogućavanje pristupa sigurnim, dostupnim, pristupačnim i održivim transportnim sistemima za sve (SDG 11.2) (UN SDG, n.d.).

Do nedavno, planiranje transporta i mobilnosti u kosovskim gradovima uglavnom se odvijalo motorizovanim prevozom; međutim, nekoliko gradova već je krenulo prema održivijim politikama mobilnosti.



PRISTUP



Za razliku od tradicionalnih pristupa planiranju transporta (kao što je prikazano u Tabeli 1), održivo planiranje urbane mobilnosti dugoročan je, orijentisan na ljude, sveobuhvatan i multisektorski proces, koji zahteva dobru koordinaciju različitih odeljenja lokalne i centralne vlade i redovnih praćenja i evaluacija (Rupprecht Consult, 2019). Pri planiranju održivog sistema

urbane mobilnosti, trebala bi postojati dobra koordinacija politika između sektora transporta, upotrebe zemljišta, životne sredine, ekonomskog razvoja, socijalne politike, zdravlja, sigurnosti i energije, te kontinuirano uključivanje građana i zainteresovanih strana u sve procese planiranja (UN-Habitat, 2015).

Tradicionalno planiranje transporta	Održivo planiranje urbane mobilnosti
Fokus na saobraćaj;	Fokus na ljude;
Primarni ciljevi: Kapacitet i brzina protoka saobraćaja;	Primarni ciljevi: Pristupačnost i kvalitet života, uključujući socijalnu ravnopravnost, zdravlje i kvalitet životne sredine i ekonomsku održivost;
Fokusiran na način;	Integrirani razvoj svih vrsta prevoza i pomak ka održivoj mobilnosti;
Infrastruktura kao glavna tema;	Kombinacija infrastrukture, tržišta, propisa, informacija i promocije;
Sektorski planski dokument;	Planski dokument u skladu sa srodnim oblastima politike;
Kratkoročni i srednjoročni plan sprovođenja;	Kratkoročni i srednjoročni plan sprovođenja ugrađen u dugoročnu viziju i strategiju;
Obuhvatanje administrativnog područja;	Obuhvatanje funkcionalnog urbanog područja zasnovanog na tokovima putovanja do posla;
Domen saobraćajnih inženjera;	Interdisciplinarni timovi za planiranje;
Planiranje od strane stručnjaka;	Planiranje uz uključivanje zainteresovanih strana i građana koristeći transparentan i participativan pristup;
Ograničena procena uticaja.	Sistematska procena uticaja kako bi se olakšalo učenje i usavršavanje.

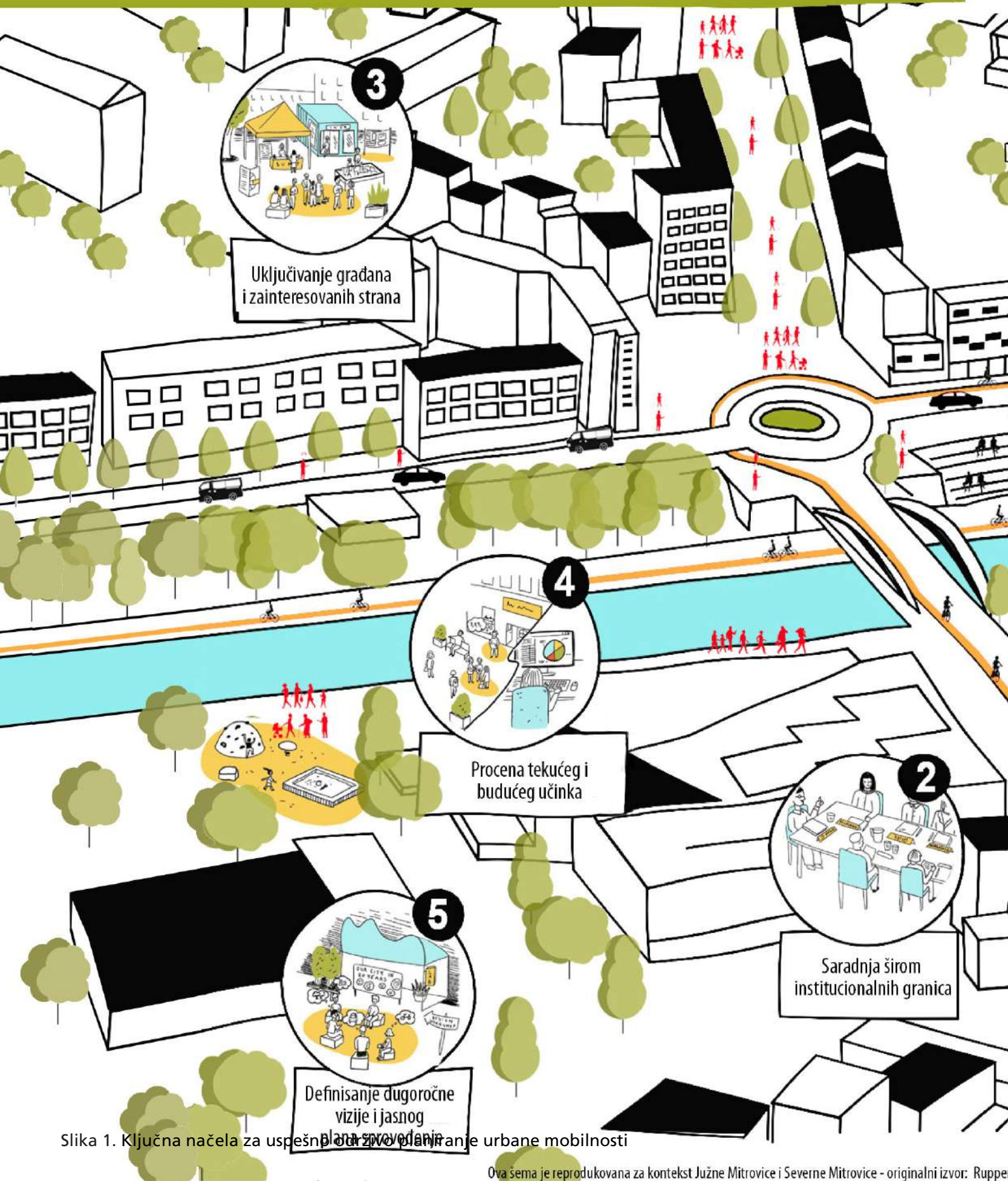
Tabela 1. Razlike između tradicionalnog planiranja transporta i održivog planiranja urbane mobilnosti
Glavna načela u pravcu stvaranja modernog i održivog sistema urbane mobilnosti/transporta (prikazan na Slici 1) uključuju pokrivanje i planiranje održive mobilnosti za celo funkcionalno urbano područje (na osnovu gustine stanovništva i tokova putovanja do posla), baveći se svim aspektima mobilnosti (za ljude i robu), načini i usluge na integrisani način kroz transparentne i participativne pristupe, vizioniranje i procese donošenja odluka (aktivnim uključivanjem građana i drugih zainteresovanih strana i rešavanjem njihovih potreba), te visok nivo saradnje, koordinacije i konsultacija na različitim nivoima vlasti, institucijama i drugim stranama koje sprovode (Rupprecht Consult, 2019; EC, 2013). Održivi transportni sistem zasnovan je na planiranju zasnovanom

na činjenicama (zahtevajući temeljne procene trenutne situacije i budućih trendova) vođen dugoročnom održivom vizijom, potpomognut strateškim ciljevima (sa realnim ciljevima) i integrisanim setom jasnih mera sprovođenja. Sprovođenje POUM-a treba pažljivo pratiti i ocenjivati prema postizanju ciljeva (na osnovu odabranih pokazatelja učinka), revidirati ih ili preduzeti korektivne mere ako je potrebno, te osigurati kvalitet i usklađenost sa zahtevima održivosti (Rupprecht Consult, 2019).

Pre izrade POUM-a, važno je osigurati da sve uključene strane dobro razumeju načela održivosti (ekonomsku vitalnost, socijalnu ravnopravnost, zdravlje i kvalitet životne sredine) i da ih uzmu u obzir tokom celog procesa planiranja.

PLANIRANJE ODRŽIVOG GRADA

OSAM NAČELA ZA PLANIRANJE ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI ZA JUŽNU MITROVICU I SEVERNU MITROVICU



Slika 1. Ključna načela za uspešno planiranje urbane mobilnosti

Ova slika je reprodukovana za kontekst Južne Mitrovice i Severne Mitrovice - originalni izvor: Ruppel



8

Osiguranje kvaliteta

SEVERNA MITROVICA



1

Plan za održivu mobilnost u „funkcionalnom urbanom području“



7

Aranžmani za praćenje i evaluaciju

JUŽNA MITROVICA



6

Integrirani razvoj svih načina prevoza

PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI (POUM)



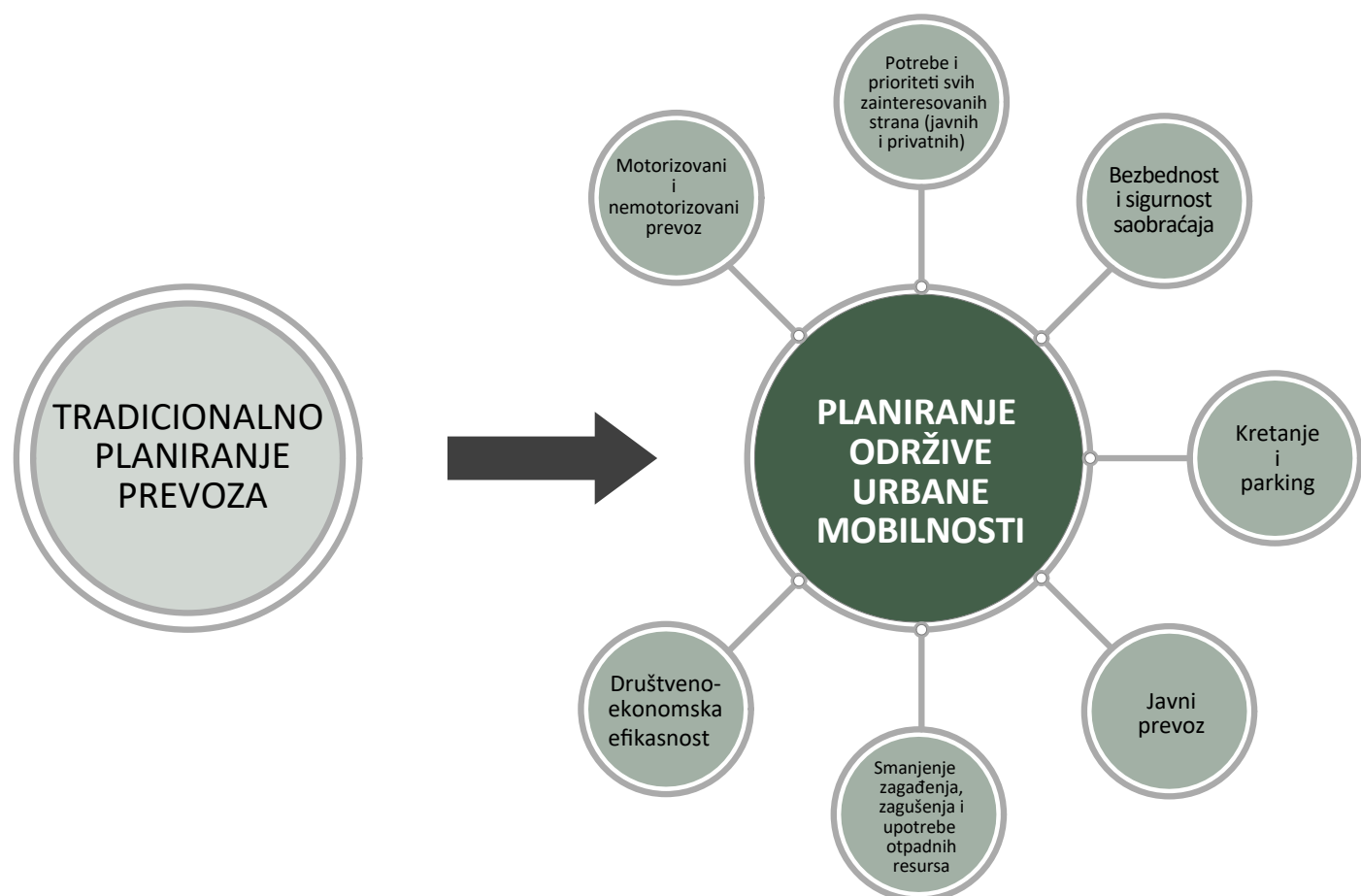
Plan održive urbane mobilnosti (POUM) strateški je plan u oblasti transporta, osmišljen da „zadovolji potrebe za mobilnošću ljudi i preduzeća u gradovima i njihovoj okolini radi boljeg kvaliteta života“ (Rupprecht Consult, 2019). Cilj mu je poboljšati sisteme urbane mobilnosti kroz povećanu povezanost i efikasno upravljanje potražnjom za kretanjem, nadograđujući se na postojeće prakse planiranja i uzimajući u obzir socijalna, ekološka i pitanja uštede energije (EC, 2009).

POUM bi se trebao baviti svim oblicima i načinima prevoza u okviru „funkcionalnog urbanog područja“ (definisano gustinom naseljenosti i tokovima putovanja do posla, koji zavisno od lokalnog konteksta mogu obuhvatati grad i okolno prigradsko područje, ceo policentrični region ili drugu

grupu opština). Uključuje motorizovani (automobili, autobusi, laka komercijalna i teška vozila, motocikli) i nemotorizovani (pešački i biciklistički) prevoz, putnički i teretni prevoz, javni i privatni prevoz, kretanje i parkiranje (Rupprecht Consult, 2019; EC, 2013). Pored toga, procenjuje potrebe i prioritete svih zainteresovanih strana (i javnih i privatnih), istovremeno usmeravajući se na sigurnost i bezbednost saobraćaja, društveno-ekonomsku efikasnost i smanjenje zagađenja, zagađenja, upotrebe otpadnih resursa (poput energije, plina) i emisije gasova sa efektom staklene bašte (UN-Habitat, 2015; Rupprecht Consult, 2019).

POUM-ovi su „evropski faktički koncept planiranja gradskog prevoza“, koji se sistematski razvija od 2005. (Rupprecht

Slika 2. Proces POUM-a u odnosu na tradicionalno planiranje transporta



Consult, 2019). Danas se široko primenjuju širom Evrope i šire; stoga postoje opsežne praktične smernice i dobre prakse koje bi se mogle slediti pri planiranju održivijeg, konkurentnijeg i resursno efikasnijeg transportnog sistema.

Iako su POUM-ovi uobičajena praksa u mnogim gradovima u Evropi i širom sveta ka održivom razvoju, oni ostaju relativno nov koncept na Kosovu. POUM-ovi nisu obavezni planovi, oni nisu puno rašireni. Nekoliko gradova, uključujući Peć, Junik, Štimlje i Vitinu, izradilo je planove i politike održive mobilnosti uz podršku međunarodnih donatora. Grad Priština, Južna Mitrovica i Severna Mitrovica sledili su najnovije međunarodne smernice za izradu svojih POUM-ova. Dok su Priština i Južna Mitrovica odobrile svoje POUM-ove u svojim Skupštinama opština 2019. i 2020. godine, Severna Mitrovica trenutno radi na finalizaciji plana.

POUM bi trebao osigurati dugoročnu strategiju, a njegovo sprovođenje treba

redovno pregledavati i ažurirati (svakih 5-10 godina). Vremenski okvir izrade POUM-a zavisi od lokalnog iskustva sa procesima strateškog planiranja, institucionalnih struktura, političkog konteksta i lokalne „kulture planiranja“ (Rupprecht Consult, 2019).¹ Planirane mere postavljene su na kratki, srednji ili dugi rok. Mere „brze pobede“, kojima je potrebno manje vremena (npr. u roku od godinu dana), ali imaju vidljiv uticaj (dakle, povećavajući mogućnost dobijanja sveukupnije podrške razvojem POUM-a), mogu se realizovati čak i dok su još uvek u procesu planiranja. Dok bi srednjeročne i dugoročne mere mogle potrajati oko 3-10 godina da se sprovedu. Oba POUM-a predviđaju mere do 2030. godine, dakle pokrivajući 10-godišnji vremenski okvir (Mott MacDonald, 2019; UN-Habitat, 2020).



Izvor: Agon Nimani

¹ Postavljanje strateškog i operativnog okvira može potrajati 1-3 godine, a dovršenje procesa planiranja oko 1,5 godinu.

POUM-OVI ZA JUŽNU I SEVERNU MITROVICU



Opštine Južna Mitrovica i Severna Mitrovica paralelno su počele sa izradom svojih POUM-ova, sa ciljem poboljšanja njihovih odgovarajućih pitanja mobilnosti. POUM Južne Mitrovice nastao je kao prioritet iz osnovne procene (tokom prve faze Programa sveobuhvatnog razvoja) i rezultat je sveobuhvatnog procesa izgrađenog na partnerstvu sa opštinom, centralnim nivoom, zainteresovanim stranama i zajednicom. Dok je zahtev za izradu POUM-a u Severnoj Mitrovici došao od same lokalne institucije, sledeći inicijativu Južne Mitrovice kao dobar primer.

POUM-ovi Južne Mitrovice (2020.-2028.) i Severne Mitrovice (2021.-2029.) imaju za cilj poboljšanje njihove povezanosti čineći odgovarajuće sisteme urbane mobilnosti održivijim. Prema tome, glavni ciljevi ovih POUM-ova uključuju poboljšanje kvaliteta života, socijalnu ravnopravnost, saobraćajnu dostupnost, intermodalnu integraciju, ekonomsku održivost, urbanu atraktivnost, održivost i kvalitet životne sredine u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici, osiguravajući da svi ljudi, preduzeća i drugi koji su pogođene strane budu uključeni i imaju koristi od ovog procesa. Kako se održivi sistem urbane mobilnosti ne zasniva posebno na administrativnom području već na „funkcionalnom urbanom području“ zasnovan na toku putovanja do posla, POUM-ovi Južne Mitrovice i Severne Mitrovice odnose se na sisteme mobilnosti u dotičnim gradovima zajedno sa okolnim prigradskim područjima. Pored toga, obe opštine su se takođe pozabavile transportnim vezama koje dele sa susednim opštinama.

Oba plana uključuju:

- Železnički prevoz i infrastruktura (putnički i teretni);
- Drumski (motorizovani) prevoz i infrastruktura:
 - o Pojedinačni prevoz;
 - o Prevoz putnika:
 - Javni operateri (autobusi);
 - Privatni operateri (mini kombiji i

taksi);

o Teretni prevoz;

o Dizajn puta (kategorizacija i profil puteva i raskrsnica);

- Nemotorizovani prevoz:

o Pešačenje;

o Biciklizam;

o Dizajn i povezivanje sa javnim prostorima o Pristupačnost za osobe sa invaliditetom;

- Parkiranje (javno i privatno);

- Uticaji (zagušenja u saobraćaju, sigurnost i bezbednost u saobraćaju, zagađenje);

- Prednosti (ekonomske, socijalne, ekološke).

Njihov razvoj odvijao se kroz multisektorske i participativne procese, na osnovu pregleda dokumenata, terenskih merenja, anketa stanovništva, intervjua sa zainteresovanim stranama i radionica. Ključne zainteresovane strane za obe opštine bile su Ministarstvo Životne Sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture i zaštite životne sredine, susedne opštine (Vučitrn, Srbica, Zvečan, Zubin Potok i Leposavić) i odgovarajuće lokalne organizacije civilnog društva, autobuska stanica i železnica udruženja, biciklisti i pružaoci usluga prevoza. Za bolju koordinaciju i zajedničko planiranje i donošenje odluka, organizovane su dve radionice među odgovarajućim radnim grupama POUM-a u obe opštine, UN-Habitat i stručnjaci za mobilnost, te ključne zainteresovane strane:

1. Prva radionica zainteresovanih strana (oktobar 2019), koja je imala za cilj širu raspravu o ključnim nalazima i problemima koji proizlaze iz srodne analize stanja (dalje razrađeno u poglavlju 3), te zajedničkom razvoju vizije budućeg transportnog sistema i sa tim povezanih kratkoročnih i dugoročnih ciljeva (poglavljje 4), i;

2. Druga radionica zainteresovanih strana (novembar 2019), sa ciljem zajedničke izrade najprikladnijeg scenarija POUM-a (poglavljje 4), odlučivanja o kratkoročnim merama koje će se sprovesti u bliskoj budućnosti i dogovora o koracima ka postizanju dugoročnih ciljeva (poglavljje 5).

IMATI NA UMU

Lista dokumenata koje treba pripremiti prilikom organizovanja radionice:

- Pregled radionice;
- Lista učesnika (institucija, uloga, odgovornosti);
- Rezime aktivnosti radionice;
- Raspodela zadataka (uloge i odgovornosti organizatora);
- Pozivnica;
- Dnevni red radionice;
- Priprema materijala za radionice;
- Mesto održavanje i drugi detalji;
- Izveštaj sa radionice.



Slika 3. Prva radionica zainteresovanih strana (oktobar 2019.), učesnici radionice



Slika 4. Druga radionica zainteresovanih strana (novembar 2019.), učesnici radionice

METODOLOGIJA



Održivo planiranje urbane mobilnosti nije teoretski koncept ili knjiga recepata, kojih bi se trebalo strogo pridržavati. Umesto toga, to je alat za održivo i inovativno upravljanje promenama, razvijen kroz pristup odozdo prema gore, zavisno od specifičnog lokalnog konteksta, zahteva i procesa donošenja odluka, kao što su nacionalni okviri planiranja i finansiranja, grupisanje političke moći, uticaj zainteresovanih strana itd.

Na osnovu iskustva širokog spektra gradova u Evropi i šire, EU POUM smernice predlažu ciklus od dvanaest koraka i odgovarajućih aktivnosti (prikazanih na Slici 5) koje treba slediti pri razvoju i sprovođenju POUM-a. Međutim, preporučeni koraci i aktivnosti nisu namenjeni izvođenju „reč po reč“ ili jedno za drugom, jer u stvarnosti i praksi planiranja

zbog različitih lokalnih konteksta neke od njih mogu doći na prvo mesto ili paralelno. Stoga se predlaže da se ciklus planiranja POUM-a prilagodi zavisno od specifičnog lokalnog konteksta, uzimajući u obzir potrebne povratne sprege za kontinuirano poboljšanje.

Metodologija za razvoj i primenu POUM-ova za Južnu i Severnu Mitrovicu zasniva se na međunarodnim smernicama (uglavnom Evropska platforma o planovima održive urbane mobilnosti i smernicama UN-Habitata) i najboljim praksama, prilagođenim kontekstu, potrebama i konkretnim urbanim realnostima pojedinih opština. Pored međunarodnih smernica, razvojni procesi POUM-a u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici zasnivaju se na opsežnom pregledu dokumenata (nacionalnog zakonodavstva o prostornom

Slika 5. Ciklus razvoja i sprovođenja POUM-a



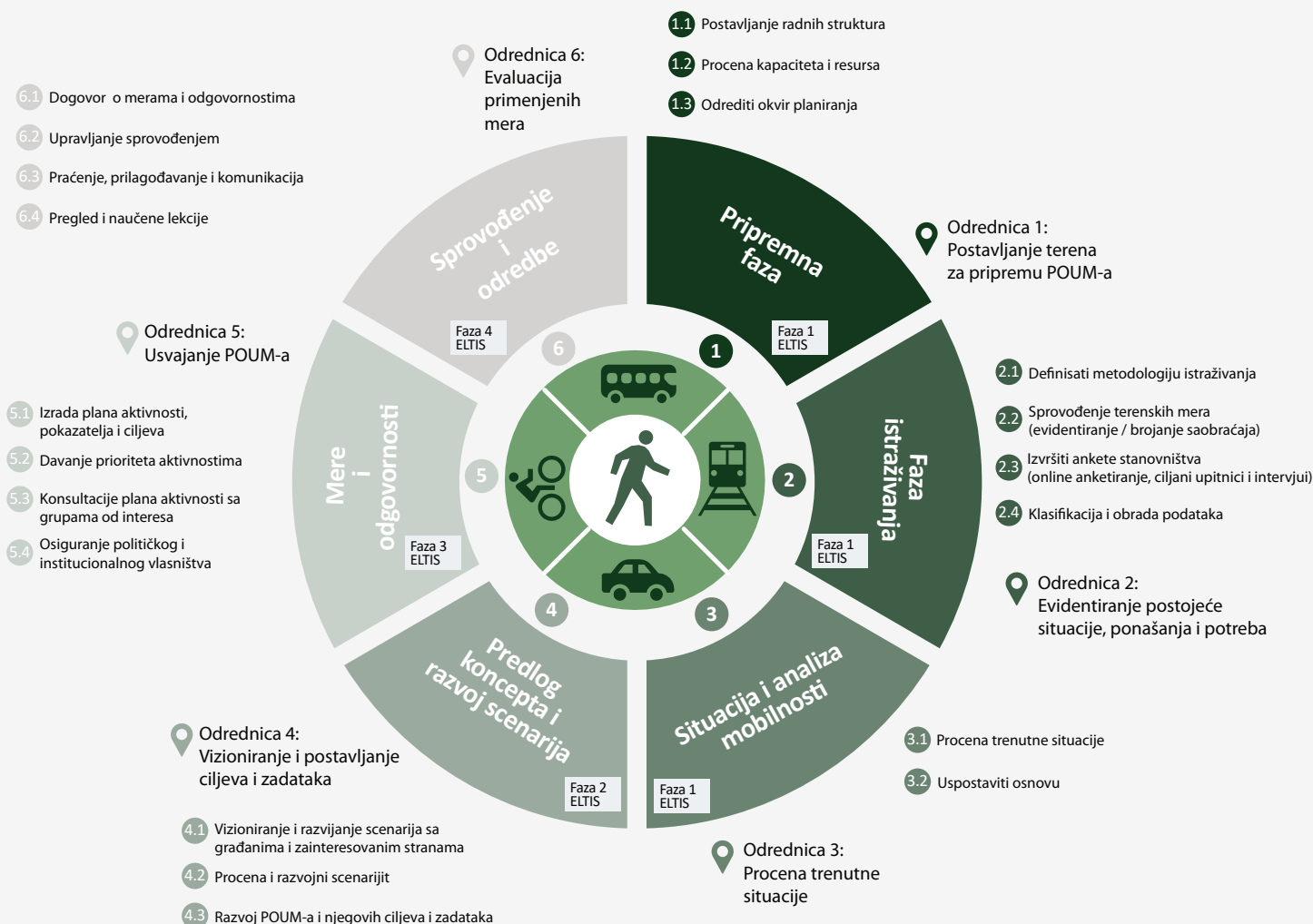
planiranju i mobilnosti, lokalnih planova i politika), razmeni između gradova, proceni trenutne lokalne mobilnosti i identifikaciji glavnih problema/pitanja (kroz brojanje i modeliranje saobraćaja, ankete u zajednici, savetovanje sa zainteresovanim stranama), participativno i sveobuhvatno vizioniranje i postavljanje ciljeva, SMART ciljevi i jasan akcioni plan i identifikacija povezanih agencija za sprovođenje i njihovih dužnosti.

Svaka faza ciklusa ima određene korake i aktivnosti prema postizanju odgovarajućih odrednica (povezanih sa odlukom ili ishodom). Komponente ovih šest faza i preduzeti procesi u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici objašnjeni su u odgovarajućim odeljcima kroz dokument.

Proces pripreme POUM-ova za Južnu i Severnu Mitrovicu strukturisan je u šest faza, koje su komplementarne sa Smernicama EU kako sledi:

1. Pripremna faza;
2. Faza istraživanja (uključujući brojanje saobraćaja i ankete);
3. Analiza situacije mobilnosti;
4. Predlog koncepta/Izrada scenarija;
5. Mere, odgovornosti i plan aktivnosti;
6. Sprovođenje/ odredbe.

Slika 6. Proces POUM-a i odgovarajuće faze za Južnu i Severnu Mitrovicu





Izvor: Agon Nimani

1. PRIPREMNA FAZA



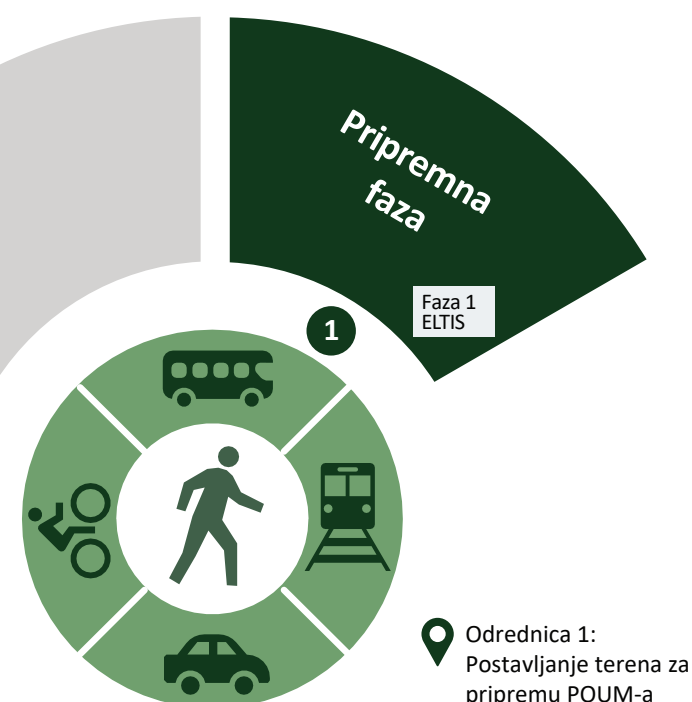
Prva faza pomaže u postavljanju osnova za proces planiranja POUM-a, uključujući dobijanje institucionalne i političke podrške za njegov razvoj i druge pripremne radove, kao što su uspostavljanje radnih struktura, mapiranje zainteresovanih strana, procena kapaciteta i resursa (uključujući praznine i potrebe), definicija uloga i odgovornosti i definicija okvira za planiranje (pristup, metodologija, vremenski raspored i plan rada). Glavni koraci i aktivnosti vezani za ovu fazu predstavljeni su u Slici 7.

1.1 Uspostavljanje radnih struktura

1.1.1. Dobiti službenu odluku/obavezu za pripremu POUM-a

Polazna tačka za razvoj POUM-a je opredeljenje za poboljšanje trenutne situacije mobilnosti i održivost. Odluku o pripremi POUM-a trebala bi pokrenuti lokalna samouprava, na osnovu studija procene potreba za mobilnošću, koordinacije kapitalnih infrastrukturnih projekata, zahteva građana za povećanom sigurnošću u saobraćaju ili političke dobre volje i opredeljenja za prilagođavanje održivih

Slika 7. Pripremna faza



pristupa planiranju i poboljšanje učinka opštine. Lokalna je vlada ključna pokretačka snaga za razvoj POUM-a, međutim, dobijanje pune političke posvećenosti ponekad može biti izazov jer se pune koristi od plana često postižu nakon vremenskog perioda dužeg od uobičajenog izbornog ciklusa (Rupprecht Consult, 2019). Korisni pristup povećanju političke volje je naglašavanje glavnih izazova i problema mobilnosti sa kojima se grad može suočiti prateći uobičajeni razvojni trend (uključujući zagušenja, smrtne slučajeve na putevima, zagađenje vazduha), kako bi razradio način kojim se može rešiti razvoj POUM-a (reference uspešno sprovedenih planova širom sveta), te predlaganje mera manjeg obima sa velikom vidljivošću i javnim angažmanom (čiji se rezultati mogu videti ranije, ali i proveriti u praksi).

Gradonačelnik Južne Mitrovice, g. Agim Bahtiri, pokrenuo je postupak za izradu Akcionog plana za unapređenje usluga mobilnosti i javnog prevoza (POUM) za grad Južna Mitrovica u 2018. godini, odlukom br. 01-030 / 01 -0010576/18, prema datim nadležnostima Zakonom br. 03 / L-040 za lokalnu samoupravu. Imenovanu koordinacionu grupu za POUM u Južnoj

1.1 Uspostavljanje radnih struktura

- 1.1.1. Dobiti službenu odluku/obavezu za pripremu POUM-a
- 1.1.2. Kreirati međuresorni tim
- 1.1.3. Identifikovati relevantne zainteresovane strane

1.2 Procena kapaciteta i resursa

- 1.2.1. Proceniti kapacitete opštine za sprovođenje POUM-a
- 1.2.2. Utvrditi praznine i potrebe za razvojem POUM-a
- 1.2.3. Definisati planske uloge i odgovornosti

1.3 Određivanje okvira planiranja

- 1.3.1. Proceniti zahteve planiranja koji utiču na POUM
- 1.3.2. Definisati geografski opseg
- 1.3.3. Dogovor o pristupu planiranja, metodologiji i radnom planu POUM-a

Odrednica 1:
Postavljanje terena za pripremu POUM-a

Mitrovici čine zamenik gradonačelnika, gospodin Faruk Mujka (lider grupe) i direktori tri druga opštinska odeljenja, uključujući Odeljenje za javne usluge i infrastrukturu (OJUI), Odeljenje za finansije i ekonomski razvoj (OFER) i Odeljenje za inspekciju (OI).

Koordinaciona grupa za POUM u Severnoj Mitrovici je sektorski proizvod opštinskog tima za planiranje (MPT), koji predvodi direktor Odeljenja za urbanizam, geodeziju i katastar (OUGK), gospodin Dejan Krsmanović, koji je takođe fokus tačka MPT-a. Ostale predstavnike čine viši službenici iz Odeljenja za javne usluge, infrastrukturu, inspekciju i vanredne situacije (OJUIVS) i Odeljenja za urbanizam, geodeziju i katastar (OUGK).

Proces izrade POUM-a za Južnu Mitrovicu pokrenut je nakon osnovne procene (tokom prve faze Programa sveobuhvatnog razvoja), zajedničkim dogovorom između opštine Južna Mitrovica i njenih građana o poboljšanju sistema mobilnosti i njegovom održavanju. Dok je za Severnu Mitrovicu ovaj zahtev došao direktno od opštine Severna Mitrovica uzimajući kao dobar primer inicijativu opštine Južna Mitrovica za poboljšanje urbane mobilnosti.

Predstavnik	Odeljenje/institucija
Faruk Mujka	Zamenik gradonačelnika opštine
Naser Muja	Direktor Odeljenja za javne usluge i infrastrukturu
Shukri Gashi	Direktor Odeljenja za finansije i ekonomski razvoj
Hysni Ahmeti	Direktor Odeljenja za inspekciju

Tabela 2. Koordinaciona grupa za POUM u Južnoj Mitrovici

Predstavnik	Odeljenje/institucija
Dejan Krsmanovic	Direktor Odeljenja za urbanizam, geodeziju i katastar
Bora Markovic	Inspeksijski službenik u Odeljenju za javne usluge, infrastrukturu, inspekciju i vanredne situacije
Danijela Spasojevic	Službenik za katastar u Odeljenju za urbanizam, geodeziju i katastar
Dejan Miljkovic	Viši službenik za norme i prostorno planiranje, Odeljenje za urbanizam, katastar i geodeziju

Tabela 3. Koordinaciona grupa za POUM u Severnoj Mitrovici

1.1.2. Kreirati međuresorni put

Kao multisektorski proces planiranja, POUM bi trebao uključiti različita lokalna i centralna vladina odeljenja i entiteta koji se bave prevozom (planiranje i infrastruktura), korišćenjem zemljišta (prostorno i urbano planiranje), zaštitom životne sredine, ekonomskim razvojem, socijalnom inkluzijom, rodnom ravnopravnošću, zdravstvom i socijalnom zaštitom, obrazovanjem, sigurnošću i inspekcijom (Rupprecht Consult, 2019).

S tim u vezi, radne grupe obeju opština Južne Mitrovice i Severne Mitrovice sastojale su se

od različitih predstavnika srodnih lokalnih odeljenja i centralnih institucija (uključujući Ministarstvo Životne Sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture, kosovsku policiju i Carinu Kosova), Sveobuhvatni program razvoja (UN-Habitat i CBM), kao i druge uključene strane (poput lokalnih srednjih škola i predstavnika OCD). Svaka grupa imala je svog koordinatora (koji bi trebao biti viši opštinski službenik koji poseduje i upravljačke i tehničke veštine), koji je pružio potrebnu podršku na visokom nivou i imao odgovornost i mandat da olakša i vodi proces planiranja.

Odeljenje/institucija	Predstavnik
Odeljenje za javne usluge i infrastrukturu	Mehmet Bajrami (coordinator) Fisnik Ibrahim Hajrush Salihu Gjylferije Ademi-Kadriu Fellona Hasani (Intern)
Odeljenje za planiranje i urbanizam	Nexhmi Hasani Florent Abrashi
Odeljenje za obrazovanje	Skofiar Syla
Odeljenje za zaštitu i spasavanje	Bahtir Maxhuni
Odeljenje za inspekciju	Agron Sylejmani Artan Ibishi (Intern)
Odeljenje za zaštitu životne sredine	Irfan Peci
Odeljenje za geodeziju, katastar i imovinu	Ruzhdi Ujkani
Kosovska policija	Ramiz Isufi
Tehnička srednja škola "Arhitekt Sinani"	Sejdi Berisha Nijazi Gërguri
Ministarstvo infrastrukture	Skender Sadiku
UN-Habitat	Zana Sokoli Fjollë Caka Modest Gashi
CBM	Kenan Beqiri

Tabela 4. POUM radna grupa u Južnoj Mitrovici

Odeljenje/institucija	Predstavnik
Odeljenje za javne usluge, infrastrukturu, inspekciju i vanredne situacije	Bora Markovic Valentina Djerkovic
Odeljenje za urbanizam, geodeziju i katastar	Danijela Spasojevic Dejan Miljkovic Hamit Mripa
Odeljenje za budžet i finansije	Gordana Sugic Sadudin Maksuti
Odeljenje za lokalne zajednice, povratak i odnose sa javnošću	Suada Hajdarpasic Sandra Radoncic Marina Raftovski
Odeljenje opšte administracije	Ivana Mitrov Asdren Peci
Kosovska policija	Nebojsa Nedeljkovic
YEC "Sinergija"	Stefan Veljkovic
Ministry of Infrastructure	Skender Sadiku
UN-Habitat	Modest Gashi Dragana Milutinovic Sanja Lazarevic Zana Sokoli
CBM	Kenan Beqiri

Tabela 5. Ciklus razvoja i sprovođenja POUM-a

Radnu grupu za POUM u Južnoj Mitrovici imenovao je gradonačelnik Agim Bahtiri, dok su u Severnoj Mitrovici u okviru opštinskog tima za planiranje - formirane radne grupe MPT za razvoj socijalne politike, ekonomski razvoj, životnu sredinu i upotrebu zemljišta, tehničku infrastrukturu i mobilnost. Stoga je sav rad na procesu izrade POUM-a za Severnu Mitrovicu delegiran na radnu grupu za tehničku infrastrukturu i mobilnost uz pomoć drugih radnih grupa kao sastavni deo MPT-a.

1.1.3. Identifikovati relevantne zainteresovane strane

Procesi strateškog planiranja i donošenja odluka trebali bi uključiti različite zainteresovane strane (UN-Habitat, 2012; UN-Habitat, 2001). Postojanje participativnih mehanizama od presudne je važnosti za osiguravanje socijalnog uključivanja i predstavljanja svih segmenata društva (UN-Habitat, 2013). S tim u vezi, lokalne institucije trebale bi aktivno uključiti relevantne zainteresovane strane i građane, maksimizirajući njihove uloge i doprinos tokom procesa razvoja i sprovođenja POUM-a (UN-Habitat, 2001; EC, 2013).

Zainteresovane strane su svi pojedinci, grupe ili organizacije koji su pogođeni i / ili na koje može uticati određeno pitanje (s tim u vezi povezane aktivnosti POUM-a), poseduju potrebne informacije, resurse i ekspertizu za njegov razvoj i kontrolišu njegovo sprovođenje (UN-Habitat, 2001.). Uključuju javne vlasti, političke stranke, grupe građana i zajednice (uključujući marginalizovane i ranjive grupe), poslovne organizacije, prevoznike, stručnjake i istraživačke ili obrazovne institucije (Rupprecht Consult, 2019). Sposobnosti koje bi uključene zainteresovane strane trebale imati uključuju sposobnost sticanja političke podrške, kompetentnost nad transportnom mrežom i uslugama, tehničku izvrsnost u razvoju POUM-a i sposobnost dobijanja javne podrške ili razumevanja potreba građana, što je dalje objašnjeno u donjoj tabeli (Rupprecht Consult, 2019).

Nakon mapiranja relevantnih zainteresovanih strana (zasnovanih na načelima sveobuhvatnosti, relevantnosti i rodne osetljivosti), njihovi odnosi u smislu uticaja i interesa trebaju se analizirati kako bi se dalje razumele potencijalne koalicije ili sukobi interesa (UN-Habitat, 2001). Obe opštine su identifikovale i angažovale različite zainteresovane strane tokom odgovarajućih procesa razvoja i sprovođenja POUM-a, uključujući lokalne i centralne vlasti, OCD, obrazovne institucije i preduzeća.

Opština Južna Mitrovica angažovala je predstavnike regionalnih sela i urbanih naselja, preduzeća i organizacije povezane sa transportom (Javno preduzeće „Stacioni i Autobusëve“ u Južnoj Mitrovici, Železničko udruženje „Infrakos“, Udruženje prevoznika, Udruženje biciklista, Udruženje automobilista, Udruženje slabovidih HANDIKOS i autoklube), pružaoci komunalnih usluga (Kosovska distribucija i snabdevanje električnom energijom, Kosovska pošta i telekomunikacije i regionalni vodovod) i lokalni mediji. Dok je Severna Mitrovica uključivala saobraćajnu policiju, vatrogasnu brigadu, Udruženje slepih i slabovidih i Udruženje roditelja dece sa smetnjama u razvoju „Podrži me“. Taksi kompanije i udruženja bili su uključeni u obe opštine, s tim što je Južna Mitrovica uključivala iznajmljivanje automobila, privatni i javni parking, lokalni i međunarodni teretni prevoz, kao i osiguravajuće kompanije. Pored toga, lokalne OCD igrale su značajnu ulogu u aktiviranju lokalne omladine u srodnim problemima mobilnosti, u vezi sa tim angažovale su srednjoškolce (iz Srednje tehničke škole „Arkitekt Sinani“ i Gimnazije „Frang Bardhi“ u Južnoj Mitrovici i srednje tehničke škole „Mihajlo Petrović Alas“ u Severnoj Mitrovici) u prikupljanju podataka (brojanje saobraćaja i upitnici) i obradi, uz tehničku podršku i nadzor UN-Habitat-a. Analiza zainteresovanih strana za opštine Južna Mitrovica i Severna Mitrovica predstavljena je u donjoj matrici uticaja i interesa.

Šta?	Zašto?	Ko?
Politička podrška.	Osiguravanje političke podrške i resursa i pružanje vizije, liderstva i moći.	<ul style="list-style-type: none"> • Gradonačelnici (ili šefovi metropolitanskih područja, provincija, regiona, kada je to primenjivo); • Predstavnici gradskog veća ili saveta (različitih političkih stranaka); • Predstavnici susednih gradova.
Nadležnost transportne mreže.	Upravljanje odgovarajućim transportnim mrežama i pružanje tehničke izvodljivosti.	<ul style="list-style-type: none"> • Preduzeća za javni prevoz; • Vlasnici transportneinfrastrukture (npr. parking); • Nacionalne železničke kompanije; • Lučke i aerodromske vlasti (po potrebi); • Pružaoci novih usluga mobilnosti (npr. deljenje bicikla).
Tehnička ekspertiza.	Pružanje podataka i relevantnih veština prema tehnički ispravnom planu.	<p>Tehnička ekspertiza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gradska odeljenja ili javna uprava; • Univerziteti i druge istraživačke institucije; • Kvalifikovane kompanije; • Kvalifikovane NVO i udruženja.
Javna podrška.	Razumevanje javnog mišljenja i mišljenja zainteresovanih strana, vrednosti i prioriteta.	<p>Državna tela koja pružaju pristup građanima, drugim zainteresovanim stranama i medijima:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odeljenje za komunikacije; • Odeljenje za ekonomski razvoj; • Odeljenje za obrazovanje; • Gradski ombudsman; • Savetodavni saveti; • Policija.

Tabela 6. Identifikacija zainteresovanih strana

Ko je zainteresovana strana

Zainteresovana strana je definisana kao svako ko (trenutno ili u budućnosti):

- Ima uticaj na projekt (uključujući njegov proces i ishode);
- Ima interesa za projekat;
- Projekat direktno utiče na nju. (Nacrt plana konsultacija i angažmana zainteresovanih strana, 2016).

	Nizak uticaj	Visok uticaj
Nizak interes	<p>Najmanje prioriteta grupa zainteresovanih strana (mala prilika za uključivanje)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lokalni mediji. 	<p>Korisno za donošenje odluka i mišljenje, posredovanje</p> <ul style="list-style-type: none"> • Javna preduzeća (autobuska stanica); • Pružaoci komunalnih usluga (KEDS, KT, UNITETI, regionalni vodovod); • Kosovska policija; • Vatrogasci (SM).
Visok interes	<p>Važna grupa zainteresovanih strana koja možda treba osnaživanje</p> <ul style="list-style-type: none"> • Predstavnicima građana (naselja, sela); • Udruženja (Železničko udruženje „Infrakos“, Udruženje prevoznika, Udruženje biciklista, Udruženje automobilista, HANDIKOS, Udruženje slabovidnih, autoklubovi); • NVO (Me dorë në zemër, 7 Arte, CDO, Vodič za Mitrovicu u JM; Sinergija, CWD, COD, ACDC, Aktiv u SM); • Preduzeća (taksi kompanije, iznajmljivanje automobila, privatni parking, lokalni i međunarodni teretni prevoz, osiguravajuće kompanije); • Škole (Srednja tehnička škola „Arhitekt Sinani“ i Gimnazija „Frag Bardhi“ u JM; Tehnička škola „Mihajlo Petrović Alas“, „IBCM Severna Mitrovica“ u SM). 	<p>Najkritičnije grupe zainteresovanih strana</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odgovarajuća opštinska odeljenja; • MŽSPPI; • MALS.

Tabela 7. Analiza zainteresovanih strana

1.2. Procena kapaciteta i resursa

1.2.1. Procena kapaciteta opštine za sprovođenje POUM-a

Svaka opština koja pokreće proces izrade POUM-a treba da proceni da li ima dovoljno profesionalnih / tehničkih, operativnih i finansijskih kapaciteta za sprovođenje. Treba proceniti veštine dostupne u vodećim organizacijama i zainteresovanim stranama (Rupprecht Consult, 2019). Veštine potrebne za razvoj POUM-a predstavljene su u Tabeli 8.

Pored procene ljudskih resursa, takođe je važno definisati (gruba procena) potreban budžet za proces razvoja POUM-a. Takvi troškovi zavise od opsega, dostupnosti postojećih planova i studija i potrebne spoljne pomoći (Rupprecht Consult, 2019). Najskuplji elementi uključuju prikupljanje podataka i modeliranje transporta; stoga mora biti jasno koja vrsta i količina podataka i nivo složenosti transportnog modeliranja su potrebni. Manji gradovi često mogu odlučiti da ne koriste model transporta zbog visokih troškova, u kom slučaju mogu slediti uspešne mere primenjene u sličnom

Upravljačke veštine

- Upravljanje projektima (izgradnja tima, razvoj procesa, moderiranje i dokumentacija);
- Finansijsko upravljanje (planiranje budžeta);
- Upravljanje osobljem (uključujući upravljanje multidisciplinarnim timovima sastavljenim od internog i eksternog osoblja).

Tehničke veštine

- Urbanističko planiranje i planiranje prevoza (uključujući regulacioni okvir);
- Ekspertiza u važnim sektorskim politikama (ekonomskim, socijalnim, ekološkim);
- Moderiranje, posredovanje;
- Metode prikupljanja podataka i empirijska analiza (ankete, intervjui i modeliranje);
- Poznavanje mera mobilnosti i procena uticaja;
- Veštine dizajniranja i pisanja za odnose sa javnošću;
- Ekonomska analiza, finansiranje i investiciona ekspertiza;
- Pravna ekspertiza za nabavke.

Tabela 8. Potrebne veštine za izradu POUM-a

kontekstu (Rupprecht Consult, 2019). Ako se proceni da opštini nedostaju sredstva da sama završi proces razvoja POUM-a, trebalo bi razmotriti mogućnost osiguranja eksternog finansiranja, koje bi moglo biti dostupno putem nacionalnih i međunarodnih platformi.

1.2.2. Utvrđivanje i rešavanje praznine i potrebe za razvojem POUM-a

Zavisno od utvrđenih nedostataka u veštinama, opština bi trebala razviti strategiju za njihovo pokrivanje, koja bi mogla obuhvatati obuku (uključenog osoblja), saradnju (sa drugim odeljenjima ili drugim spoljnim partnerima, poput univerziteta), zapošljavanje ili podugovaranje (npr. konsultanti ili relevantni stručnjaci) (Rupprecht Consult, 2019).

Postojeće opštinske kapacitete u Južnoj i Severnoj Mitrovici procenile su njihove odgovarajuće radne grupe, koje su utvrdile da nijedna opština nema dovoljno tehničkih i operativnih kapaciteta za interno razvijanje POUM-ova. Pored toga, obe opštine imale su ograničena finansijska sredstva, pa su se stoga odlučile pouzdati se u alternativno prikupljanje i obradu podataka umesto da koriste saobraćajne modele.

Slika 8. Poziv za iskazivanje interesa za međunarodnog stručnjaka za mobilnost



WE ARE HIRING

**International Expert for Mobility Assessment
in support of Sustainable Urban Mobility Plan
for Mitrovica South and Mitrovica North**

 INCLUSIVE DEVELOPMENT PROGRAMME
PROGRAMI PËR ZHVILLIM GJITHËPËRFSHIRËS
PROGRAM SVEOBUH VATNOG RAZVOJA

The graphic features a central circular icon with a person walking, surrounded by icons for a bus, bicycle, train, and car. The background is dark green with white text and icons.

Identifikovani nedostaci u veštinama za opštine Južna Mitrovica i Severna Mitrovica sastojale su se od nedostatka tehničkog znanja i ekspertize o razvoju POUM-a (poput procene situacije mobilnosti i održivog planiranja prevoza) i nedovoljnih ljudskih resursa za sprovođenje srodnih procesa (kao što su prikupljanje podataka o saobraćaju i obrada). S tim u vezi, angažovani su spoljni partneri koji podržavaju ove procese u obe opštine.

U pogledu unošenja tehničkog znanja i ekspertize, UN-Habitat je angažovao dva stručnjaka za mobilnost, jednog lokalnog i međunarodnog, koji će pomoći u analiziranju trenutne situacije mobilnosti, identifikovanju glavnih problema i vođenju procesa razvoja POUM-a (uključujući predlog koncepta, razvoj scenarija, postavljanje mera, odgovornosti i plana aktivnosti, kao i odredbe o sprovođenju) (UN-Habitat, 2020).

Što se tiče aktivnosti prikupljanja i obrade podataka, obe su opštine uz podršku UN-Habitata angažovale lokalne nevladine organizacije, srednjoškolce i druge volontere. Opština Južna Mitrovica sufinansirala je angažovanje lokalne NVO. Zbog nedostatka kapaciteta lokalnih nevladinih organizacija za sprovođenje aktivnosti brojanja saobraćaja, tim UN-Habitata, zajedno sa predstavnicima opština, pružio je odgovarajuću obuku svojim članovima i srednjoškolcima u obe opštine. To je doprinelo povećanju lokalnih kapaciteta u brojanju saobraćaja, čime je osposobljen odgovarajući NVO za sprovođenje sličnih aktivnosti u budućnosti.

1.2.3. Definisanje planske uloge i odgovornosti

Odgovornosti za sektor gradskog prevoza (uključujući razvoj POUM-a) decentralizovane su širom sveta, a time uglavnom upravljaju lokalne (ili regionalne) vlade (UN-Habitat, 2013). Kao ključni pokretači odgovarajućih procesa, opštine trebaju dokazati snažnu političku volju, zdravo liderstvo, transparentnost i odgovornost prema uspešnom sprovođenju svojih politika, planova ili drugih inovativnih ideja. Uzimajući u obzir multisektorsku prirodu POUM-a, širok spektar aktera trebao bi biti uključen u njegov proces planiranja. Bez obzira na nivo i modalitet uključenosti, svi uključeni akteri moraju imati jasno definisane i dobro razumljive uloge tokom celog procesa (ili njegovih delova, zavisno od modaliteta angažmana) kako bi se izbeglo preklapanje odgovornosti, sukob ili nedostatak istih (UN-Habitat, 2013).

Iako proces razvoja POUM-a uglavnom vode lokalni ili regionalni akteri, centralna vlada igra presudnu ulogu u promovisanju integrisanog planiranja i pružanju tehničke ili finansijske pomoći u sprovođenju mera (UN-

Habitat, 2013). Stoga su institucije centralnog nivoa takođe bile uključene u čitav proces razvoja POUM-a u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici.

Opština Južna Mitrovica i opština Severna Mitrovica glavna su nadležna tela za razvoj i sprovođenje POUM-a, uz podršku sprovedbenih partnera za Sveobuhvatni program razvoja (UN-Habitat i CBM). Zbog nedovoljnih lokalnih tehničkih i operativnih kapaciteta u obe opštine, spoljna pomoć je osigurana kroz različite faze njihovih procesa razvoja POUM-a. Iako su tehničke veštine osigurane angažovanjem dodatnih stručnjaka za saobraćaj / mobilnost (kako domaćih tako i međunarodnih), operativne veštine za procese prikupljanja podataka (brojanje saobraćaja i upitnici) osigurane su angažmanom lokalnih organizacija civilnog društva i srednjih škola (otvorenim pozivom), koji zajedno čine Operativni tim.


Operativni tim u Južnoj Mitrovici sastojao se od 102 člana, uključujući volontere iz lokalne nevladine organizacije „Me dorë në zemër“ (angažovana za sprovođenje aktivnosti brojanja saobraćaja), „Omladinskog centra“ i

Institucija/Entitet		Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4	Faza 5	Faza 6
Lokalni nivo	Opština Južna Mitrovica (JM)						
	Opština Severna Mitrovica (SM)						
Centralni nivo	Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture						
	Kosovska policija						
	Kosovska carina						
Academia	Tehnička srednja škola "Arkitekt Sinani" (JM)						
	Gimnazija "Frang Bardhi" (JM)						
	Tehnička srednja škola "Mihajlo Petrovic Alas" (SM)						
	Univerziteti (tehnički fakulteti) (JM i SM)						
OCD	Izgradnja zajednice u Mitrovici (JM & SM)						
	Me dorë në zemër (JM)						
	Omladinski obrazovni centar – Sinergija (SM)						
	Ostali lokalni NVO-ovi (JM i SM)						
Entiteti	UN-Habitat (JM & SM)						
	Stručnjaci za saobraćajnu mobilnost (JM & SM)						

LEGENDA		Značajni doprinos		Sekundarni doprinos
---------	--	-------------------	--	---------------------


Tabela 9. Uključene strane i njihova uloga u razvojnim procesima POUM-a u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici

Slika 9. Poziv za iskazivanje interesa za partnere implementacije: Brojanje saobraćaja i obrada podataka kao podrška POUM-u u Severnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2018)



Call for Expression of Interest for Implementing Partners

Traffic counting and data processing in support of Sustainable Urban Mobility Plan of Mitrovica North



Traffic counting/
Data processing

Date published:
14 November 2018

Deadline for submission of Eols:
26 November 2018

Expected starting date of activities:
3rd-7th December 2018

inicijative „Zgjatma Dorën“, kao i srednjoškolci iz Srednje tehničke škole „Arkitekt Sinani“ i gimnazije „Frang Bardhi“. Dok je u Severnoj Mitrovici bilo uključeno 65 članova (sa gotovo 50/50 polnim sastavom), volonteri lokalne NVO „Centar za obrazovanje mladih - Sinergija“ i srednjoškolci iz Srednje tehničke škole „Mihajlo Petrović Alas“.² Lokalne nevladine

organizacije bile su odgovorne za podršku pripremim aktivnostima, sprovođenje procesa brojanja saobraćaja, prikupljanje i obradu podataka (dalje obrazloženo u Tabeli 10). Srednjoškolci iz obe opštine, koji su angažovani na osnovu pismenog pristanka roditelja, bili su odgovorni za sprovođenje postupka brojanja saobraćaja.

Aktivnosti	Zadaci
Pripremne aktivnosti	<ul style="list-style-type: none"> •Sva logistika (dnevni red, mesta sastanka, pozivnice itd.); •Organizovanje pripremnih sastanaka (podela grupa, imenovanje vođa grupa, posmatrača, itd.); •Identifikacija i mobilizacija grupe za brojanje; •Organizovanje obuke za brojanje za grupu; •Organizacija terenske posete i testiranje obrazaca za brojanje; •Priprema paketa za brojanje (koji uključuje zadati format brojanja odštampan u formatu A4, olovke, kalkulator, fluorescentnu odeću za učesnike, bele listove A4, portfelj za unos podataka, hranu, piće itd.).
Brojanje saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> •Izvođenje brojanja saobraćaja prateći raspored i pokazatelje merenja, na osnovu orijentacije koju pružaju UN-Habitat i opština.
Praćenje/kontrola kvaliteta	<ul style="list-style-type: none"> •Praćenje sprovođenja i efikasnosti aktivnosti prebrojavanja i procena potrebe za daljnjim delovanjem.
Prikupljanje i klasifikacija prikupljenog materijala	<ul style="list-style-type: none"> •Prikupljanje i klasifikacija podatke sa mesta snimanja u zasebne mape; •Prilagođavanje i klasifikaciju podataka treba izvršiti prateći sate, dane i brojeći bodove za svaku grupu.
Obrada podataka	<ul style="list-style-type: none"> •Prikupljanje, popunjavanje i obrada podataka u excel i papirnatim formatima za sve stavke; •Prikupljanje, popunjavanje i geografsko referenciranje (u GIS formatu) digitalnih kartografskih podataka za sve tačke; •Pružanje konačnog pisanog narativnog izveštaja.

Tabela 10. Uloga i odgovornosti angažovanih NVO u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici

² Veličina članova Operativnog tima između dve opštine varirala je zbog opsega posla (npr. broja tačaka za brojanje saobraćaja).

1.3. Odredjivanje okvira planiranja

1.3.1. Procena zahteva za planiranje koji utiču na POUM

POUM je ugrađen u širi regionalni i nacionalni okvir planiranja; stoga planeri i druge strane uključene u njegov proces pripreme moraju biti dobro upoznati sa zakonskim zahtevima planiranja i povezanim strategijama i procesima koji na njega utiču (Rupprecht Consult, 2019). Ovaj korak je važan u smislu povezivanja planiranja transporta sa ostalim procesima planiranja (koji se odnose na planiranje upotrebe zemljišta, ulaganja u infrastrukturu, zaštitu životne sredine, socijalno uključivanje, rodna ravnopravnost, ekonomski razvoj, sigurnost i zdravlje, itd.), koordinisanje kratkoročnih i dugoročnih ciljeva, identifikovanje mogućnosti i izbegavanje sukoba.

S tim u vezi, tokom priprema za izradu POUM-ova za Južnu i Severnu Mitrovicu procenjeni su povezani zakonski okvir i relevantni zakonski i planski dokumenti (relevantne politike, strategije i planovi) na centralnom i lokalnom nivou vlasti. Relevantni zakoni i administrativna uputstva (AU) koji direktno ili indirektno regulišu transportni sektor na Kosovu ukratko su rezimirani u Aneksu A (PIPS, 2019; GIZ, 2018).

Prema kosovskom zakonskom okviru, opštine su odgovorne za koordinaciju i regulisanje gradskog i prigradskog prevoza unutar svojih administrativnih granica. Pored svojih nadležnosti na lokalnim putevima, opštine u određenim slučajevima mogu dobiti i saglasnost Ministarstva zaštite životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture za održavanje i zaštitu državnih ili regionalnih puteva koji prolaze kroz urbana područja, planiranje planova razvoja ili obnove puteva, planiranje i sprovođenje mere zaštite puta i srodnih mera zaštite životne sredine, i čuvanje povezanih podataka.

Analizirani planski i transportni dokumenti na centralnom nivou uključuju Prostorni plan Kosova (2010-2020+), Sektorsku i multimodalnu strategiju transporta (2015-

2025) i petogodišnji akcioni plan, Strategiju bezbednosti puteva i Akcioni plan na Kosovu (2015 - Verzija 1.6), Izveštaj o prostornom razvoju za transportni sektor (2004).

Uključeni su i pregledani dokumenti lokalnog prostornog planiranja i dokumenti koji se odnose na transport i mobilnost za Južnu Mitrovicu:

- Opštinski razvojni plan (ORP) 2020-2028+;
- Strateška procena uticaja na životnu sredinu (MDP) (2019);
- Urbanistički plan razvoja (UPR) 2009-2025;
- Urbanistički regulacioni planovi (URP) za Centar (2010-2025+), Fidanishte (2010-2025+), Ilirida (2010-2025+), Bair (2012-2025+), Ura e Gjakut (2014) i Sitnica (2014));
- Lokalni akcioni plan za zaštitu životne sredine (2012-2017);
- Opštinska uredba br. 17/2013 za javni parking;
- Opštinska uredba br. 01/2013 o kriterijima za kategorizaciju opštinskih puteva;
- Opštinska uredba br. 04/2012 za opštinske puteve i nekategorisane puteve;
- Opštinska uredba br. 02/2012 o organizaciji, nadležnostima i odgovornostima opštinske uprave;
- Opštinska uredba br. 04/2011 za organizaciju i saradnju opštine sa selima, naseljima i gradskim naseljima u opštini Mitrovica;
- Opštinska uredba br. 05/2006 o definisanju putnih linija, odnosa i redosleda redovnog prevoza putnika u gradskom i gradsko-perifernom saobraćaju u opštini Mitrovica.

Za Severnu Mitrovicu:

- Opštinski razvojni plan (ORP) *2009-2025 (izrađen pre uspostavljanja opštine SM);
- Nacrt - Opštinski razvojni plan (ORP) 2019-2029+;
- Plan urbanog razvoja (PUR) *2009-2025 (izrađen pre uspostavljanja opštine SM);
- Nacrt - Lokalni ekološki akcioni plan 2015-2020;
- Nacrt - Plan upravljanja čvrstim otpadom 2018-2022.

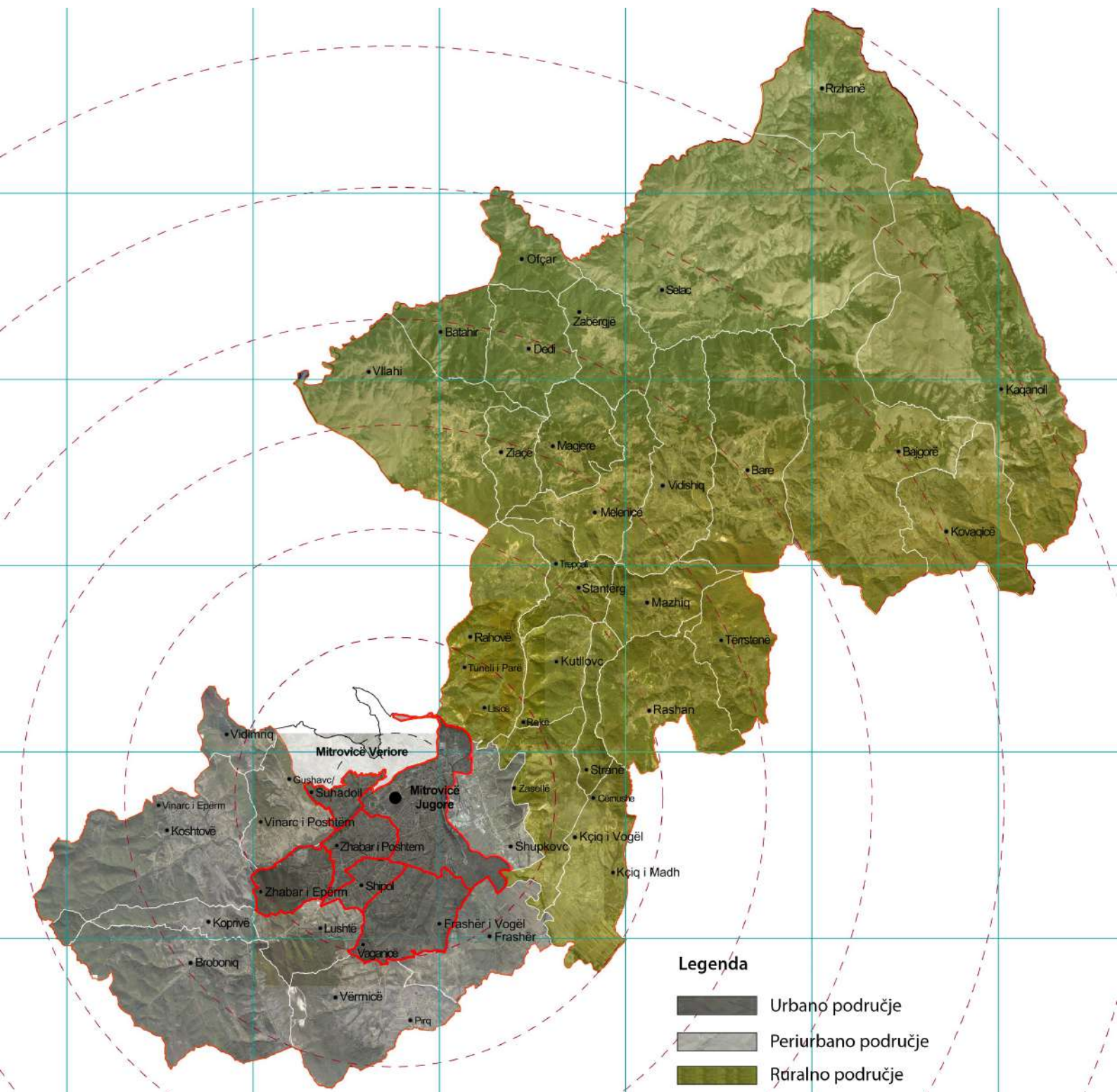
1.3.2. Definisanje geografskog opsega

POUM bi trebao obuhvatati „funkcionalno urbano područje“ zasnovano na tokovima putovanja do posla, što zavisno od lokalnog konteksta (npr. gustina naseljenosti, tržište rada, područje sliva radnika) može obuhvatati grad i okolno prigradsko područje, celu

policentričnu regiju ili drugu grupu opština (Rupprecht Consult, 2019).

POUM-ovi Južne Mitrovice i Severne Mitrovice bave se sistemima mobilnosti u odgovarajućim gradovima zajedno sa okolnim prigradskim područjima.

Slika 10. Mapa urbanih, prigradskih i ruralnih područja u Južnoj Mitrovici (Severna Mitrovica (cela urbana) u gornjem delu u beloj boji) (UN-Habitat, 2020)



1.3.3. Dogovor o pristupu planiranja, metodologiji i radnom planu POUM-a

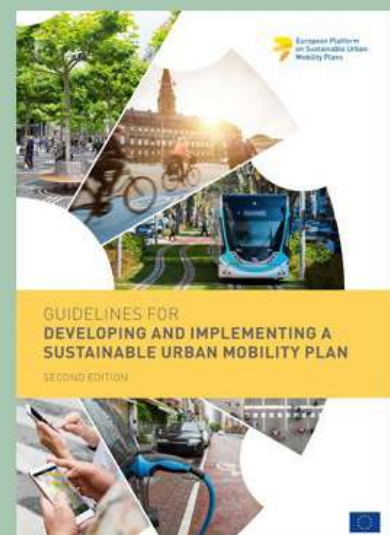
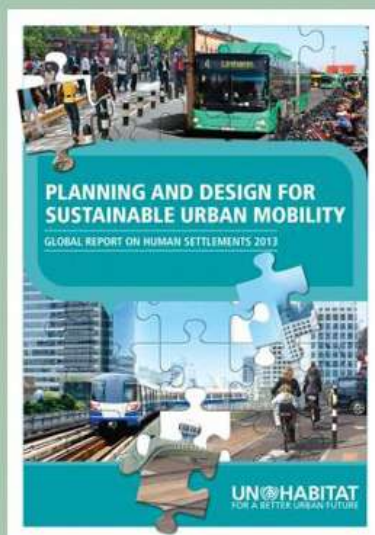
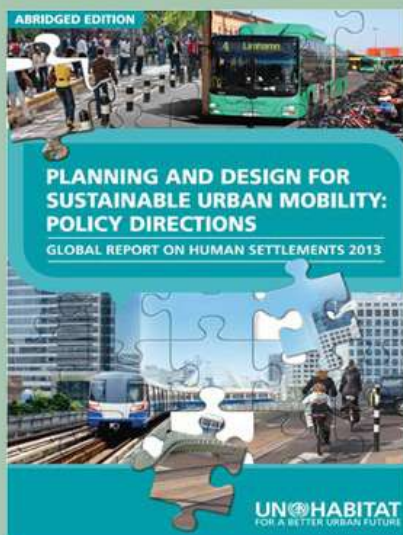
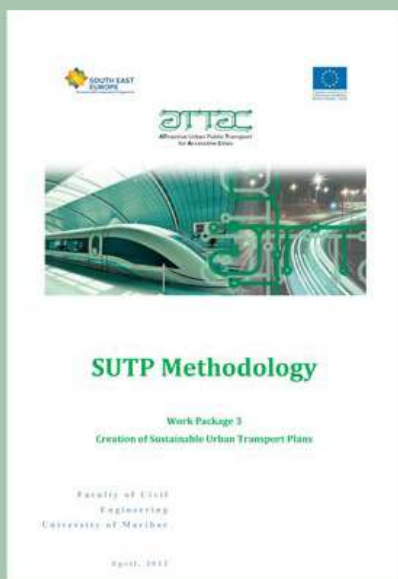
POUM-ova za Južnu i Severnu Mitrovicu, prikazani su u tabeli 11.

POUM-ovi se široko primenjuju širom Evrope i šire; stoga postoje opsežne praktične smernice i dobre prakse koje bi se mogle slediti prilikom planiranja održivijeg, konkurentnijeg i resursno efikasnijeg transportnog sistema. Neki od dostupnih vodećih dokumenata, koji su takođe pregledani prilikom pripreme

Jednom kada se načela POUM-a dobro razumeju (objašnjeno na početku ovog dokumenta), međunarodne smernice o odgovarajućem pristupu i metodologiji trebaju biti prilagođene lokalnom kontekstu, potrebama i specifičnim zahtevima.

Tabela 11. Lista relevantnih međunarodnih smernica za POUM

- ATTAC. (2012). SUTP metodologija. Radni paket 3 - Izrada održivih planova gradskog prevoza.
- Evropska komisija (EC). (2013). Koncept održivih planova urbane mobilnosti.
- UN-Habitat. (2013). Planiranje i dizajn za održivu urbanu mobilnost: smernice politike.
- UN-Habitat. (2013). Planiranje i dizajn za održivu urbanu mobilnost.
- Svetski poslovni savet za održivi razvoj (WBCSD). (2015). Metodologija i metoda obračuna pokazatelja za održivu urbanu mobilnost.
- Rupprecht Consult. (2019). Smernice za razvoj i sprovođenje plana održive urbane mobilnosti, drugo izdanje.



Za razvoj POUM-ova za Južnu Mitrovicu i Severnu Mitrovicu, UN-Habitat je pripremio Nacrt metodologije, koji je obuhvatio opšti pristup poboljšanju odgovarajućih sistema mobilnosti i postavljanje kratkoročnih i dugoročnih ciljeva, razvoj dugoročne vizije i kratkoročnih mera sprovođenja, planiranje za uključivanje zainteresovanih strana, metodologije istraživanja i procene, organizacione strukture i odgovarajuće uloge, i indikativni plan rada i rokovi.

Nacrt metodologije sa odgovarajućim vremenskim okvirom dalje je razrađen i unapređen u saradnji sa odgovarajućim opštinskim radnim grupama i ključnim zainteresovanim stranama, a kasnije predstavljen donosiocima odluka (Odbor direktora u Južnoj Mitrovici i Grupa za tehničku infrastrukturu i mobilnost u Severnoj Mitrovici) na odobrenje. Jednom kada je metodologija POUM-a odobrena, započeo je postupak pripreme za brojanje saobraćaja i istraživanja za identifikovanje potreba i nedostataka povezanih sa transportom i mobilnošću koje treba rešiti.



Slika 11. Tematska radna grupa za politike biciklizma - Opštinski zvaničnici iz Severne Mitrovice i Zvečana, nevladine organizacije, policija, UN-Habitat



Slika 12. POUM radna grupa koja definiše vremenski okvir za povezane aktivnosti u Južnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2018)

Plani i mobilitetit te qendrueshem urban per Mitrovicen Jugore
 Kalendari/Punet pergaditore/ Shtirirja kohore e aktiviteteve e percaktuar me date 27/02/2018

Mars 2018					Prill 2018						
H	M	M	E	P	H	M	M	E	P	SH	D
	Punetoria ditore					Pushimi pranveror per nxenesit e shkollave					
	28		1	2	2	3	4	5	6		
5		Pergatitja e formatit te incizimit Pajtimsh-harimi i materialeve perçellose/udhezi me per incizimet ne terren						Trajnimi dhe percaktimi i udhheqesve te grupeve (3x40)			
	6		8	9	9	10	11	12	13		
	Takimi i grupit					Printimi i materialit (Paketa per incizim)			Njoftimi i Policise per aktivitetet (Kerkese per mbeshtetje)		
12	13 punues		15	16	16	17	18	19	20		
	Kontraktimi i OJQ	Takimi me nxenes/mates potencial			Takimi pergaditor -Ndarja e materialeve -Testimi ne terren		E merkure			E shtune	E dite
19	20		22	23	23	24	25	26	27	28	29
	Lista perfundimtar e e matesve (OJQ)	Takimi njoftues me shkollen e mesme dhe grupet tjera te interesit		TAKIMI informues me grupin operativ	Raporti i takimeve i perpiluar nga OJQ			INCIZIMI I PARE		INCIZIMI I DYTE	INCIZIMI I TRETE
26	27	28	29	30	30			Monitorimi nga grupi punues dhe policia e Kosoves			



Slika 13. Primer kalendara za pripreme radove u Južnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2018)

POSTIGNUTA ODREDNICA 1

Osnova za pripremu POUM-a.



2. FAZA ISTRAŽIVANJA

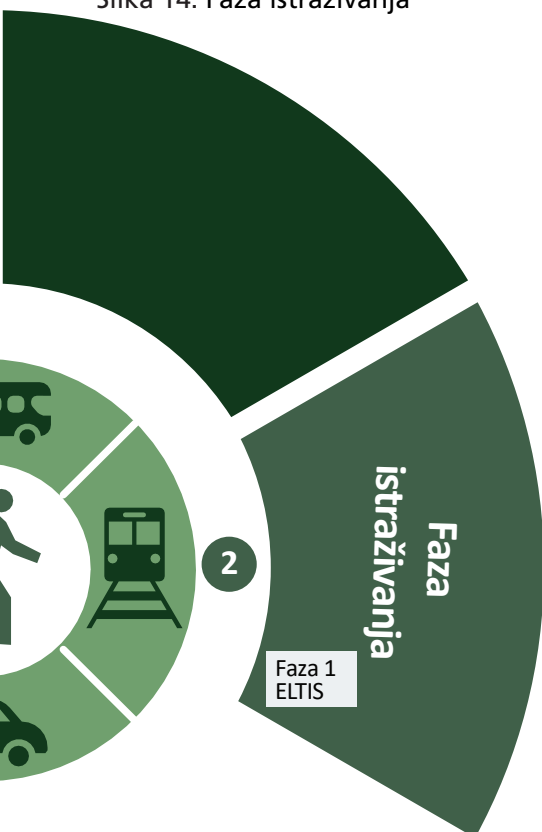


Informacije o pravnom okviru, obrascima mobilnosti, prometnim tokovima, voznom parku, kao i demografski i drugi socio-ekonomski podaci potrebni su prilikom procene situacije mobilnosti, razvoja potencijalnih scenarija i postavljanja ciljeva za buduće politike. Takve informacije i podaci često su fragmentovani ili nisu usklađeni (u smislu vremenskih razmera ili prostorne pokrivenosti), stoga ih treba pravilno sastaviti kako bi se bolje razumela trenutna situacija (Rupprecht Consult, 2019). Ova faza razrađuje glavne korake istraživanja i povezane aktivnosti u pravcu prikupljanja potrebnih informacija za izradu POUM-a, kao što je prikazano u tabeli u nastavku.

2.1. Definisati metodologiju istraživanja

Podaci potrebni za izradu POUM-a su raznoliki i bave se različitim aspektima kao što su zagađenje vazduha, emisije, zagušenja, Slika 14. Faza istraživanja

buka, korišćenje prostora, nesreće i smrtni slučajevi, pristup, pristupačnost i druga ponašanja mobilnosti. Neki od potrebnih podataka za sprovođenje POUM-a možda se već čuvaju u postojećim bazama podataka, međutim, druge podatke će možda dobiti dodatnim studijama, terenskim merenjima (putem uređaja za brojanje saobraćaja) ili anketama stanovništva (WBCSD, 2015). Stoga bi nedostaci u podacima i informacijama o trenutnim problemima mobilnosti trebalo prepoznati rano. Precizno prikupljanje podataka i pravilna analiza važni su za razvoj realističnog POUM-a zasnovanog na podacima; ali njihovo prikupljanje treba biti praćeno pravilnom identifikacijom potrebnih podataka i njihovih izvora, kao i dobro definisanom metodologijom istraživanja. Rano se podaci i informacije treba utvrditi. S tim u vezi, neophodna je uska saradnja sa vlasnicima podataka i drugim akterima kroz participativne procese (Rupprecht Consult, 2019.).



2.1 Definisati metodologiju istraživanja

2.1.1. Utvrdite informacije i izvore podataka

2.1.2. Definisati pristup i metodologiju prikupljanja podataka

2.2 Provesti merenja na terenu (evidentiranje/ brojanje saobraćaja)

2.2.1. Definisanje plana snimanja i pripremite se za aktivnost

2.2.2. Sastavljanje materijala za prikupljanje podataka (terenski formati snimanja)

2.2.3. Obučavanje operativnog tima i sprovođenje pilot testa

2.2.4. Sprovođenje i nadgledanje aktivnosti brojanja saobraćaja

2.3 Sprovođenje ankete stanovništva (anketiranje putem interneta, ciljani upitnici i intervjui)

2.3.1. Definisanje ciljne grupe

2.3.2. Definisanje veličine uzorka

2.3.3. Definisanje sadržaja upitnika (za opštu populaciju i ciljne grupe)

2.3.4. Pokretanje ankete i podsticanje učešće građana

2.3.5. Sprovođenje dodatnih razgovora sa zainteresovanim stranama (ako je potrebno)

2.4 Klasifikacija i obrada podataka

2.4.1. Prikupljanje i klasifikacija podataka

2.4.2. Obrada podataka i dostava na analizu

Odrednica 2:

Evidentiranje postojeće situacije, ponašanja i potreba



2.1.1. Identifikacija izvora informacija i podataka

Ulazni podaci za izradu POUM-a se zasnivaju na određenim terenskim merenjima ili anketama stanovništva (dizajniranim za određeni kontekst) ili drugim dostupnim informacijama skladištenim u postojećim bazama podataka (WBCSD, 2015). Budući da su specifični podaci i podaci vezani za gradski transport i mobilnost često nepotpuni, neophodno je započeti sa identifikovanjem podataka koji su potrebni za izradu POUM-a, dostupnih i nedostajućih podataka, kao i gde se takvi podaci mogu naći (izvori podataka) (Rupprecht Consult, 2019).

Postojeći podaci mogu poticati iz međunarodnih ili nacionalnih baza podataka (npr. Emisije zagađivača vazduha, emisije gasova sa efektom staklene bašte i energetska efikasnost) i od lokalnih (ili regionalnih) subjekata, kao što su komunalna odeljenja za urbano planiranje ili mobilnost ili druga nadležna tela (npr. socio-ekonomska statistika, saobraćajne nesreće i smrtni slučajevi, obim saobraćaja, javne finansije povezane sa transportom itd.) (WBCSD, 2015). Neki podaci mogu biti i u vlasništvu komercijalnih operatora, koji ih možda ne žele podeliti (što zahteva visoku naknadu ili komercijalnu poverljivost). Stoga je rano prepoznavanje i uključivanje internih i eksternih vlasnika podataka važno za povećanje njihove

spremnosti za saradnju (Rupprecht Consult, 2019). Tabela 12 prikazuje primer identifikovanja izvora podataka za potrebne informacije potrebne za postavljanje pokazatelja prilikom izrade POUM-a (WBCSD, 2015.).

2.1.2. Definisane pristupa i metodologije prikupljanja podataka

Kada nedostaju potrebni podaci za izradu POUM-a, potrebno ih je prikupiti dodatnim sredstvima/studijama, sprovedenim kroz dobro definisane metodologije, sledeći i kvantitativni i kvalitativni pristup (Adell i Ljungberg, 2014). Podaci izvedeni iz postojećih javno dostupnih baza podataka, terenskih merenja i istraživanja stanovništva smatraju se neobrađenim podacima. Jednom kada se prikupe svi neprerađeni podaci, potrebno ih je analizirati i obračunati (obraditi) pomoću određenog softvera (poput GIS-a) ili modela saobraćaja, koji tumače odgovarajući terenski stručnjaci (WBCSD, 2015). Pregled logičke veze između metodologija prikupljanja podataka prikazan je na Slici 15.

Zbog nedostatka dostupnih i često ažuriranih podataka vezanih za mobilnost, istraživanje za razvoj POUM-ova za Južnu Mitrovicu i Severnu Mitrovicu se zasnivalo na kvantitativnim i kvalitativnim istraživanjima, kao i na kancelarijskom pregledu zakonskog okvira, statutarnih i planskih dokumenata.

Tabela 12. Primeri izvora podataka (WBCSD, 2015)

Pokazatelj	Primeri izvora podataka
Pristupačnost	Izveštaj preduzeća za javni prevoz; Državni/gradski popis;
Zagađenje vazduha; GHG; Energetske efikasnosti	Gradski podaci Park vozila; Agencije za zaštitu životne sredine; Izveštaj o nacionalnim / gradskim emisijama; Standardni propisi o emisijama / km;
Zagušenja	(ako nema terensko merenje) Online aplikacija ili uređaji za navigaciju;
Buka	(ako nema terensko merenje) Kancelarija za statistiku;
Smrtni slučajevi	Statistika saobraćajnih nezgoda; Državni/gradski popis; Svetske banke / UN baze podataka o globalnim pokazateljima;
Pristup	Državni / gradski popis; Kancelarija za statistiku;
Funkcionalna raznolikost	Kancelarija za urbanizam;
Javne finansije	Izveštaj o održivosti preduzeća za javni prevoz; Gradski budžeti;
Upotreba prostora	Kancelarija za urbanizam;
Aktivna mobilnost	Kancelarija za urbanizam; Kancelarija za mobilnost.

Kvantitativno istraživanje uključivalo je brojanje saobraćaja (evidentirano na nekoliko mernih mesta unutar definisanog funkcionalnog urbanog područja, kao i na regionalnim i državnim putevima), dok je kvalitativno istraživanje sprovedeno putem posebnih online anketa (za opštu populaciju i ciljane grupe), kao i intervjui (sa relevantnim akterima).

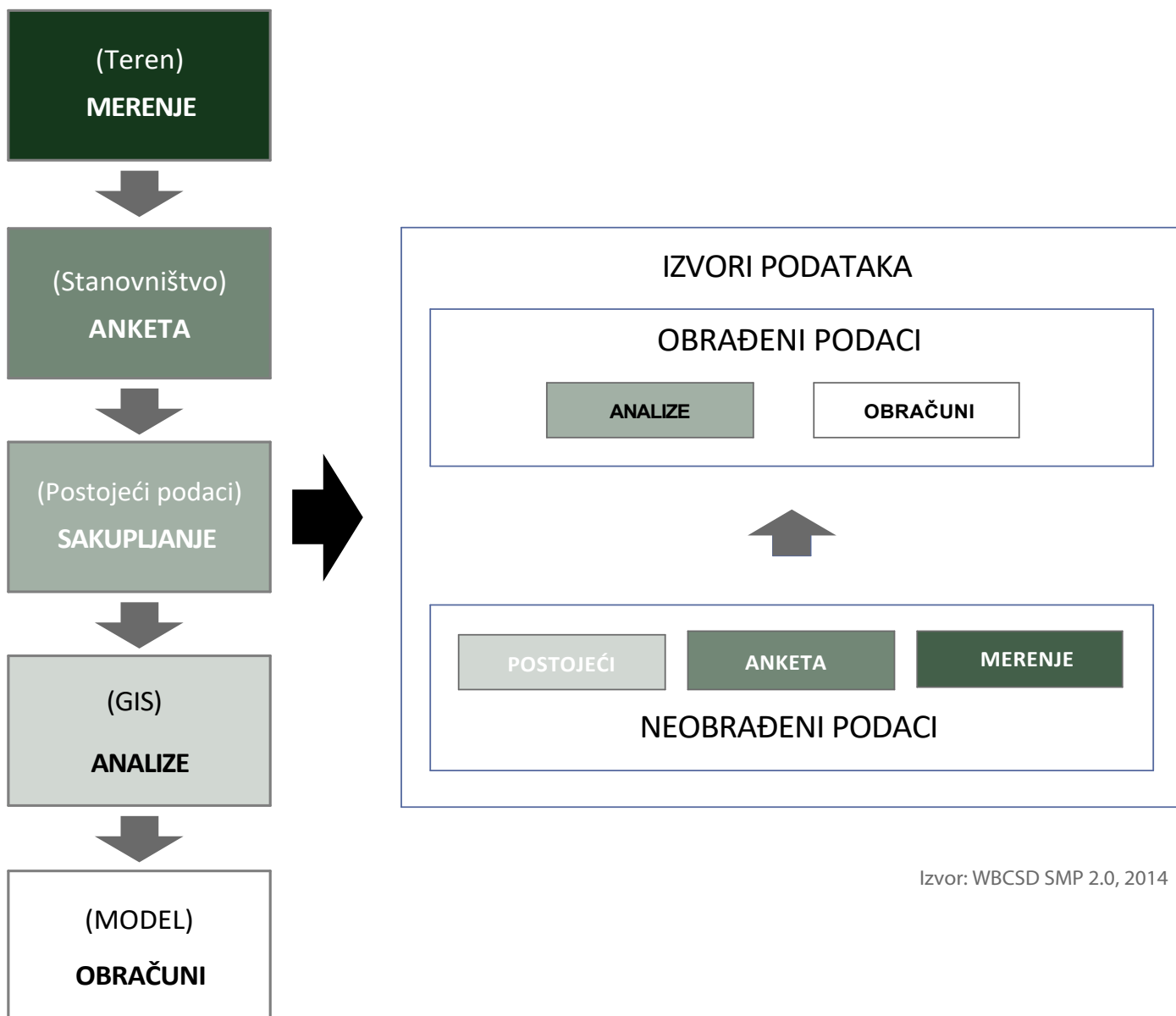
Gradovi koji imaju ograničena finansijska sredstva za vođenje modela saobraćaja, kao što je slučaj sa Južnom i Severnom Mitrovicom, možda će se morati osloniti na neprerađene podatke (WBCSD, 2015). Stoga je prikupljanje tačnih podataka i njihovo objektivno i profesionalno rešavanje presudno za razvoj realnog i na osnovu podataka utemeljenog POUM-a.

2.2. Sprovođenje merenja na terenu

Neki podaci potrebni za izradu POUM-a, poput obima saobraćaja ili zagušenja, možda neće biti dostupni (na potrebnom nivou) u postojećim bazama podataka, stoga se obično izdvajaju terenskim merenjima. Merenja na terenu mogu se sprovoditi pomoću tehničkih instrumenata ili brojanjem / evidentiranjem saobraćaja na reprezentativnim lokacijama (WBCSD, 201).

Količinu saobraćaja na Kosovu meri Ministarstvo Životne Sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture na regionalnim i nacionalnim putevima. Što se tiče Južne Mitrovice i Severne Mitrovice, takvi podaci bili su dostupni samo za lokacije (kao što su Brabonjić i Košutovo) van urbanog područja.

Slika 15. Metodologija prikupljanja i obrade podataka (WBCSD, 2014)



Izvor: WBCSD SMP 2.0, 2014

Zbog toga su bila potrebna dodatna terenska merenja za razumevanje konteksta urbane mobilnosti.

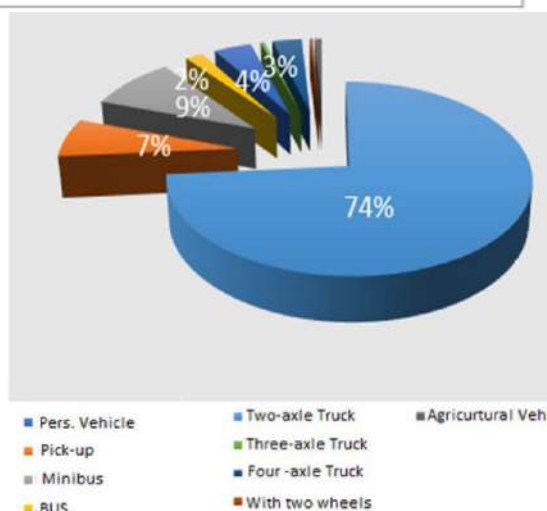
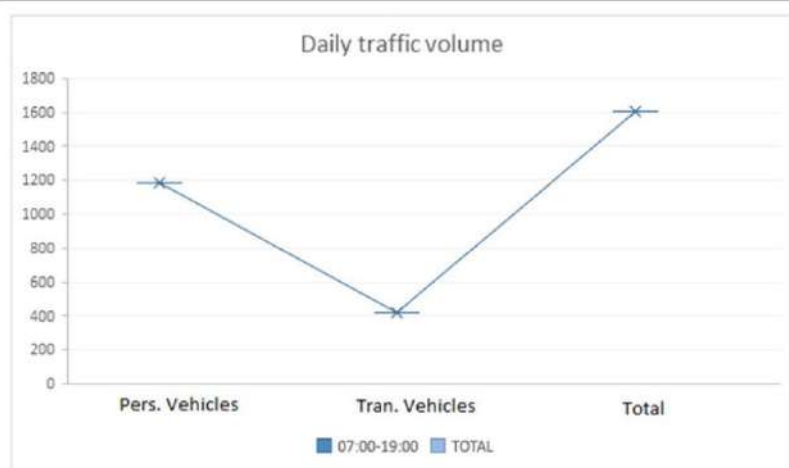
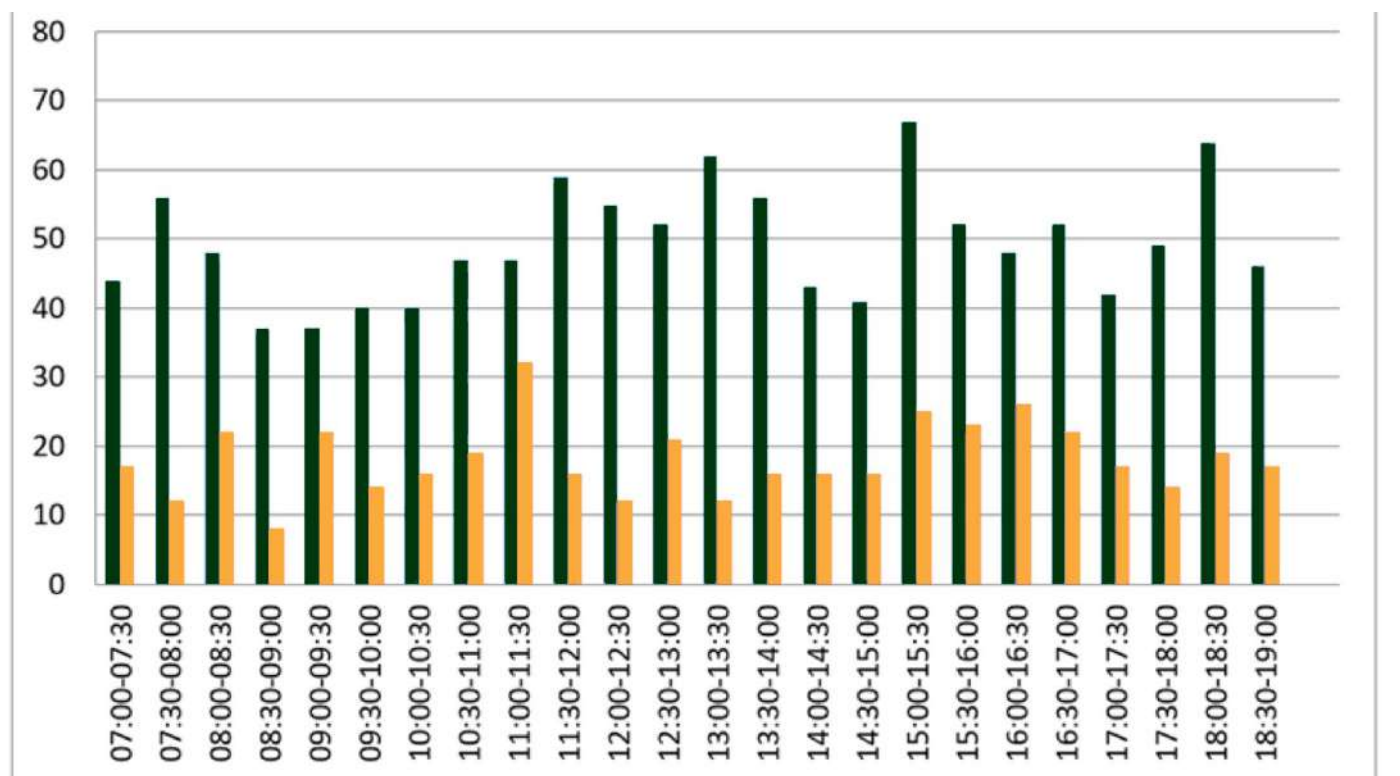
2.2.1. Definisane plana snimanja i priprema za aktivnost

Za evidentiranje saobraćaja potreban je plan evidentiranja, koji uključuje definiciju reprezentativnih lokacija i mernih mesta, periode merenja i obrasce snimanja, koji bi se trebali razviti kroz zajedničke rasprave i saradnju uključenih opštinskih službenika, stručnjaka, aktera i drugih uključenih strana.

Aktivnostima terenskog merenja u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici rukovodile su

odgovarajuće radne grupe POUM-a i UN-Habitat, u bliskoj saradnji sa odgovarajućim operativnim timovima (angažovane nevladine organizacije i srednjoškolski). Održano je nekoliko informativnih, koordinacionih, pripremnih sastanaka, kao i radionica za definisanje procesa brojanja saobraćaja, merenja tačaka i perioda, formata snimanja i njihove upotrebe, kao i odgovarajućih uloga i odgovornosti u sprovođenju mernih aktivnosti na terenu. Operativni tim (koji se sastojao od 102 člana u Južnoj Mitrovici i 65 u Severnoj Mitrovici) takođe je obučen o upotrebi formata snimanja, nakon čega je usledio pilot test, dalje razrađen u odgovarajućem odeljku.

Slika 16. Podaci o dnevnom saobraćaju (07: 00-19: 00), dnevnom prometu i strukturi vozila u Broboniću (UN-Habitat, 2020)





Slika 17. POUM radna grupa koja definiše tačke snimanja saobraćaja u Južnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2018)

Dozvolu za obavljanje takvih aktivnosti takođe treba dobiti od nadležnih organa, kao što je Kosovska policija. Budući da su obe opštine uključivale srednjoškolce u njihove aktivnosti prebrojavanja saobraćaja, pre njihovog uključivanja bio je potreban i pristanak njihovih roditelja.

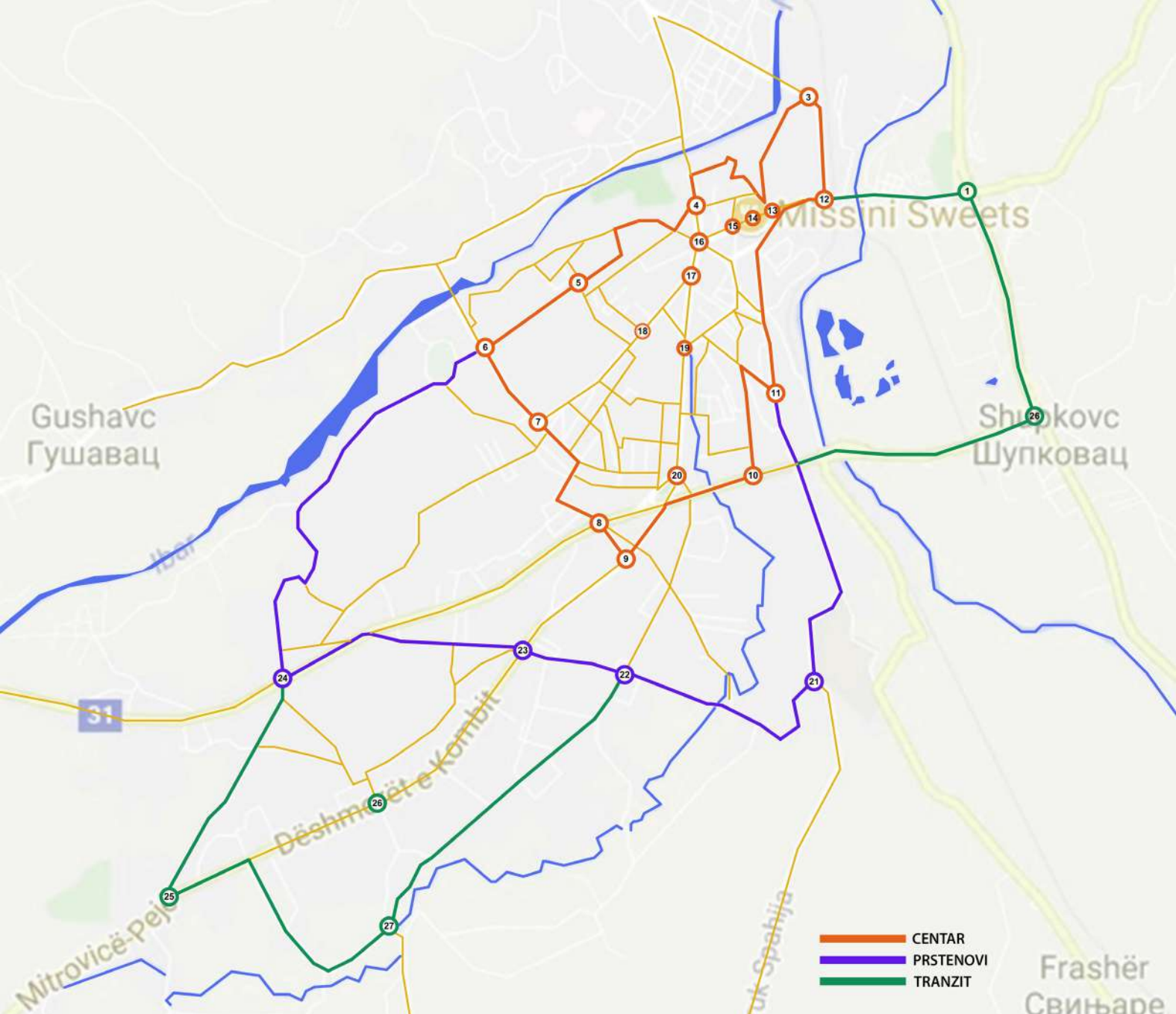
2.2.1.1. Tačke brojanja saobraćaja

Tačke merenja/snimanja treba odabrati u reprezentativnim urbanim koridorima, kao

i na ostalim kritičnim putevima oko grada. Brojanje motornog i nemotoizovanog saobraćaja u Južnoj Mitrovici obavljeno je na 27 tačaka za snimanje (videti Sliku 17), od kojih se 18 nalazilo u centru grada, 4 na gradskim kružnim putevima i 5 na tranzitnim putevima. Dok su terenska merenja u Severnoj Mitrovici obavljena na 19 tačaka snimanja, od kojih se 15 nalazilo u centru grada, a 4 na gradskim kapijama (Slika 16).

Slika 18. Tačke za brojanje saobraćaja u Severnoj Mitrovici





Slika 19. Tačke za brojanje saobraćaja u Južnoj Mitrovici

2.2.1.2. Periodi, dani i vreme brojanja saobraćaja

Merenja na terenu za odabrane tačke snimanja obično se sakupljaju nekoliko puta dnevno, tokom dužeg perioda. Stoga je važno razumeti dinamiku i obrasce mobilnosti stanovništva za različita doba dana (špice), dane u nedelji (radni dani, dani lokalnih kupovina / pijaca ili vikendi) i mesece (zavisno od sezone).

Za Južnu i Severnu Mitrovicu, evidentiranje saobraćaja organizovano je u saradnji sa kosovskom policijom i carinom Kosova, na osnovu njihovih sugestija u vezi sa najgušćim periodima i najvećim protokom saobraćaja sa graničnih prelaza Brnjak i Jarinje (na osnovu podataka za od 2015-2018). Preporučeni

periodi za terenska merenja obuhvatali su: 25. april - 5. maj, 15. - 30. jul i 20. - 31. decembar 2018.

Južna Mitrovica je svoju aktivnost brojanja saobraćaja organizovala u dva različita perioda (april i jul 2018. godine), svaki uključujući tri različita dana u nedelji i tri različita vremenska perioda u danu. Odabrani dani sastojali su se od srede (što je dan kupovine u Južnoj Mitrovici), subote i nedelje (povećane rekreativne aktivnosti uz područje jezera). Dok je Severna Mitrovica sprovodila terenska merenja kroz samo jedan period (mart 2019.), u dva različita dana u nedelji, poput ponedeljka i petka, odabrana zbog tokova stanovništva na osnovu proučavanja ili rada.

Opština	Periodi	Dani	Sati
Južna Mitrovica	1. period: 25, 28. i 29. april 2018. 2. period: 25, 28. i 29. jul 2018.	Sreda Subota Nedela	07:00 – 08:00 12:00 – 13:00 15:00 – 18:00
Severna Mitrovica	1. period: 11. i 15. mart 2019.	Ponedeljak Petak	07:00 – 08:00 12:00 – 13:00 17:00 – 18:00

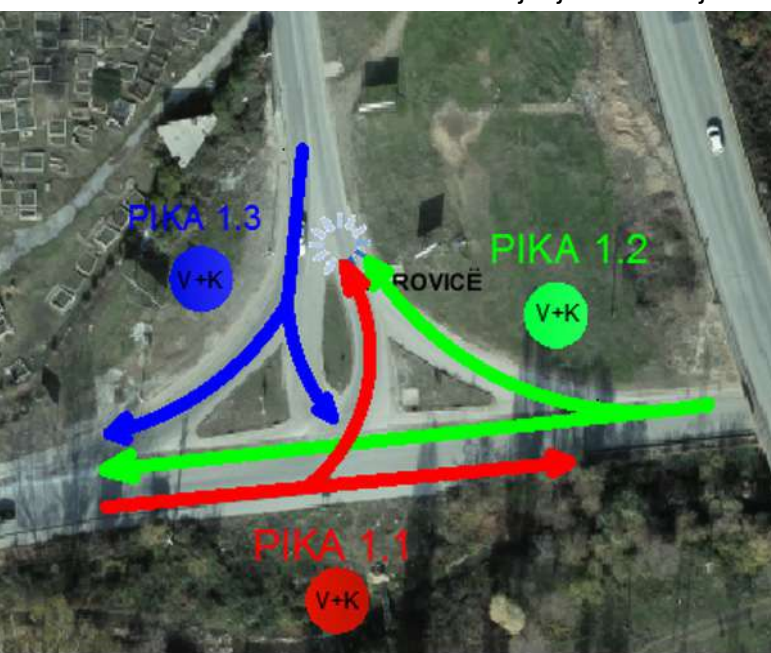
Tabela 13. Plan evidentiranja za Južnu i Severnu Mitrovicu

2.2.2. Sastavljanje materijala za prikupljanje podataka (terenski formati snimanja)

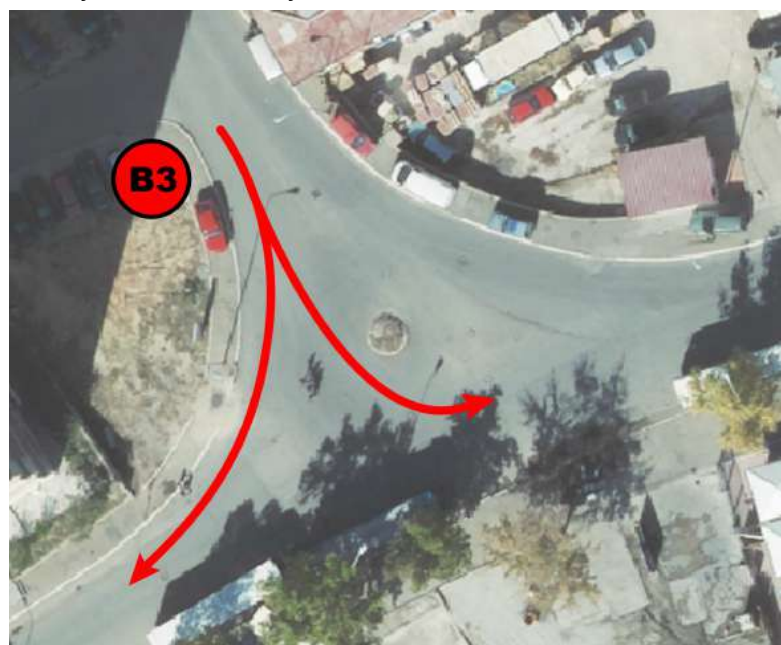
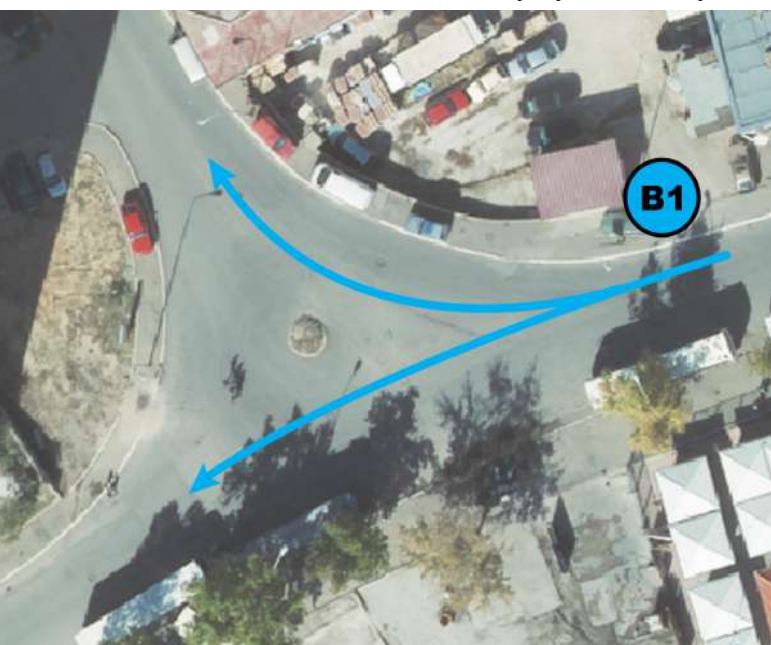
Za tačniji i objektivniji postupak prikupljanja podataka na svim mestima snimanja, trebaju se koristiti standardizovani i unapred definisani alati / materijali za prikupljanje podataka (kao što su obrasci snimanja).

Snimanje saobraćaja u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici obavljeno je kroz dva formata snimanja (sastavila ih je radna grupa POUM), oba koja sadrže grafički (ortofoto) i tekstualni (matrični) deo za svaku od izabranih tačaka. Prvi format sastoji se od dva ortofotoa određenog mesta, s tim da prvi ortofoto sadrži broj i ime brojišta, šemu

Slika 20. Primer iz smernica za brojanje saobraćaja na odabranoj tački u Južnoj Mitrovici



Slika 21. Primer iz smernica za brojanje saobraćaja na odabranoj tački u Severnoj Mitrovici















saobraćaja i položaje osoba koje će snimati, a drugi, uključujući položaj svakog brojača, smer (ove) saobraćaja i vrstu saobraćaja koji se evidentira (tj. brojanje vozila i pešaka u celini ili odvojeno).

S druge strane, drugi format sastoji se od

matrice / tablice s 9 različitih načina kretanja i saobraćajnih pravaca koji se analiziraju, usklađenih sa šemom cirkulacije saobraćaja u prvom formatu. Njegov tekstualni deo sadrži ime i prezime osobe koja broji, datum, vreme, izmerenu vremensku liniju (za svakih 15 minuta) i vremenske uslove.

Ora: **07:00**

0-15 min: **X** 15 - 30 min: ____ 30 - 45 min: ____ 45 - 60 min: ____

15.1									
									
									
									

Kushtet atmosferike:

Diel shi, bore, mjegull

Data :

---/---/---

Emri dhe mbiemri :

Slika 22. Primer obrasca za brojanje saobraćaja

2.2.3. Obuka operativnog tima i sprovođenje pilot testa

Zbog ograničenih opštinskih operativnih resursa, postupak evidentiranja saobraćaja i u Južnoj i u Severnoj Mitrovici obavljen je angažovanjem spoljnih strana, kao što su lokalne nevladine organizacije, srednjoškolci i drugi volonteri, koji su zajedno činili operativni tim.

Operativni tim u južnoj Mitrovici sastojao se od 102 člana, uključujući volontere iz lokalne nevladine organizacije „Me dorë në zemër“ (angažovana za sprovođenje aktivnosti prebrojavanja saobraćaja), „Omladinskog centra“ i inicijative „Zgjatma Dorën“, kao i srednjoškolci iz Srednja tehnička škola „Arkitekt Sinani“ i gimnazija „Frang Bardhi“. Dok je u Severnoj Mitrovici bilo uključeno 65 članova, volonteri lokalne NVO „Omladinski edukativni centar - Sinergija“ i srednjoškolci

Srednje tehničke škole „Mihajlo Petrović Alas“.

lakosu opštine glavni pokretači procesa, one su takođe odgovorne za njegovo organizovanje i pribavljanje potrebnih dozvola od nadležnih tela (kao što je kosovska policija) za bezbedno obavljanje srodnih aktivnosti. UN-Habitat je bio odgovoran za omogućavanje celokupne saradnje između operativnih timova i njihovih opština.

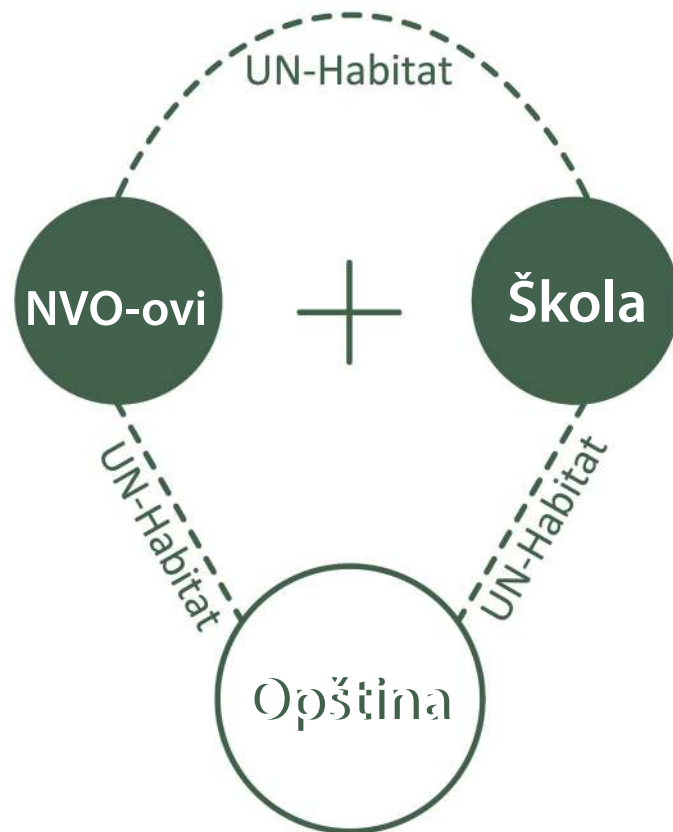
Učenici srednjih škola (angažovani uz odobrenje roditelja) bili su odgovorni za sprovođenje aktivnosti brojanja saobraćaja na terenu, dok su nevladine organizacije bile odgovorne za mobilizaciju i nadzor učenika da vode postupak brojanja saobraćaja i osiguravanje tačnog prikupljanja podataka, klasifikacije i obrada (u Excelu i QGIS-u za svaku tačku brojanja) za njihove opštine.

Budući da niti jedan od operativnih timova nije imao prethodno iskustvo u aktivnostima brojanja saobraćaja, bili su informisani o procesu razvoja POUM-a uopšteno i procesima brojanja saobraćaja u određenim (npr. Odabranim tačkama brojanja prometa, periodima i vremenima) i bili su obučeni o odgovarajućem prikupljanju podataka (brojanje saobraćaja) pristupi, metode (npr. koje kretnje, pravci ili načini prevoza analizirati za svoje zadatke) i dokumentacija (kako popuniti formate snimanja) i bili su usmeravani (i nadgledani) tokom izvršavanja zadataka na terenu od strane predstavnika i odgovarajuće opštinske radne grupe za POUM i osoblja UN-Habitata.

Pre sprovođenja planiranih aktivnosti brojanja saobraćaja, preporučuje se pokretanje pilot testa kako bi se procenilo razumevanje Operativnog tima njihovih uloga tokom procesa snimanja i praktična primena obrazaca snimanja, koji bi prema potrebi trebali biti revidirani.

Organizacija operativnih resursa u skladu sa složenošću zadatka presudna je za efikasniji postupak merenja na terenu. Na primer, tačke snimanja (lokacije) mogu se razlikovati jedna od druge, zavisno od njihove veličine, kapaciteta puteva, vrstama raskrsnica ili protoku prometa, stoga neke od njih mogu zahtevati više brojača saobraćaja (učenika) od drugih. Obrazac korišćen u Južnoj Mitrovici (Slika 25) koristan je primer koji pokazuje ko je (koji student) za šta odgovoran (dodeljena tačka snimanja).

Slika 24. Slike sa obuka za brojanje saobraćaja u Severnoj Mitrovici (levo) i Južnoj Mitrovici (desno)



Slika 23. Šema saradnje

2.2.4. Sprovođenje i nadgledanje aktivnosti brojanja saobraćaja

Aktivnosti brojanja saobraćaja treba sprovoditi prema odobrenom planu snimanja, u svim odabranim mestima snimanja kroz zadate vremenske periode. Da bi se povećala efikasnost ove aktivnosti, operativni rad u obe opštine Južna Mitrovica i Severna Mitrovica nadgledale su odgovarajuće radne grupe POUM-a i osoblje UN-Habitata, koji su se pobrinuli da svi budu na dodeljenom mestu i da rade pravilno brojanje procesa.



Nr.	Lokacioni	Pika	Numërues	Emri dhe Mbiemri			
1	Udhëkryqi te varrezat ortodokse	1.1	3				
		1.2					
		1.3					
2	Udhëkryqi para tunelit	2.1	3				
		2.2					
		2.3					
3	Udhëkryqi te ETC-ja	3.1	3				
		3.2					
		3.3					
4	Udhëkryqi te komuna	4.1	3+3				
		4.2					
		4.3					
5	Udhëkryqi te lagjia e romeve	5.1	3				
		5.2					
		5.3					
6	Udhëkryqi te Bamesi	6.1	4				
		6.2					
		6.3					
		6.4					
7	Udhëkryqi te shkollla Migjeni	7.1	3				
		7.2					
		7.3					
8	Udhëkryqi te shelinjet-Zhabar	8.1	4				
		8.2					
		8.3					
		8.4					
9	Udhëkryqi te shelinjet-Shipol	9.1	3				
		9.2					
		9.3					
10	Udhëkryqi te tuneli	10.1	2				
		10.2					
11	Udhëkryqi te fabrika e duhanit-Bajr	11.1	3				
		11.2					
		11.3					
12	Udhëkryqi te hekurudha	12.1	3				
		12.2					
		12.3					
13	Udhëkryqi te bunari-Qender	13.1	3				
		13.2					
		13.3					
14	Numërimi te sheshi-Qender	14.1	0+2				
		14.2					
15	Udhëkryqi te Ipko-Qender	15.1	3+3				
		15.2					
		15.3					
16	Udhëkryqi te xhamia e madhe-Qender	16.1	3+3				
		16.2					
		16.3					
		16.3					
17	Udhëkryqi te Teferiqi-Qender	17.1 17.2 17.3	3+3				
18	Udhëkryqi te xhamia e Haxhi Veselit	18.1 18.2 18.3	3				
19	Udhëkryqi rrethi te banesa e kuqe	19.1 19.2 19.3	3+3				
20	Udhëkryqi te stacioni i autobusave	20.1 20.2 20.3	3+3				
21	Udhëkryqi te ambulanta-Bajr	21.1 21.2 21.3	3				
22	Udhëkryqi te trafoja-Vaganice	22.1 22.2 22.3 22.4	4				
23	Udhëkryqi te kiwi-Shipol	23.1 23.2 23.3 23.4	4				
24	Udhëkryqi te mullini-Zhabar	24.1 24.2 24.3 24.4	4				
25	Udhëkryqi te varrezat-Shipol	25.1 25.2 25.3	3				
26	Udhëkryqi te ambulanta-Shipol	26.1 26.2 26.3 26.4	4				
27	Udhëkryqi te ura Vaganice-Vernice	27.1 27.2 27.3 27.4	2				
Numërues vetem automjete		Numërues vetem këmbësor		Numërues automjete dhe këmbësor			
18		20		64			
$N_{n,a} + N_{n,k} + N_{n,a+k} = 18 + 20 + 64 = 102$ [numërues]							

Slika 25. Obrazac koji se koristi za organizovanje operativnih resursa u Južnoj Mitrovici

2.3. Sprovodjenje ankete stanovništva (online anketiranje)

Pored podataka prikupljenih terenskim merenjima (brojanje saobraćaja), ankete stanovništva takođe su važan alat za prikupljanje kvalitativnih informacija za bolju procenu trenutne situacije u saobraćaju i mobilnosti, identifikovanje problema i

razumevanje ponašanja i potreba korisnika. Primeri vrsta informacija ili podataka prikupljenih anketama uključuju putovanje na posao, intermodalnu integraciju, dostupnost grupa sa invaliditetom, kvalitet javne površine, udobnost i zadovoljstvo, sigurnost, kao i relevantne demografske podatke (WBCSD, 2015).

Slika 26. Slike sa brojanja saobraćaja u Južnoj Mitrovici (levo i u sredini) i Severnoj Mitrovici (desno)





JUŽNA MITROVICA

1. period brojanja
saobraćaja
(25, 28, 29. April)



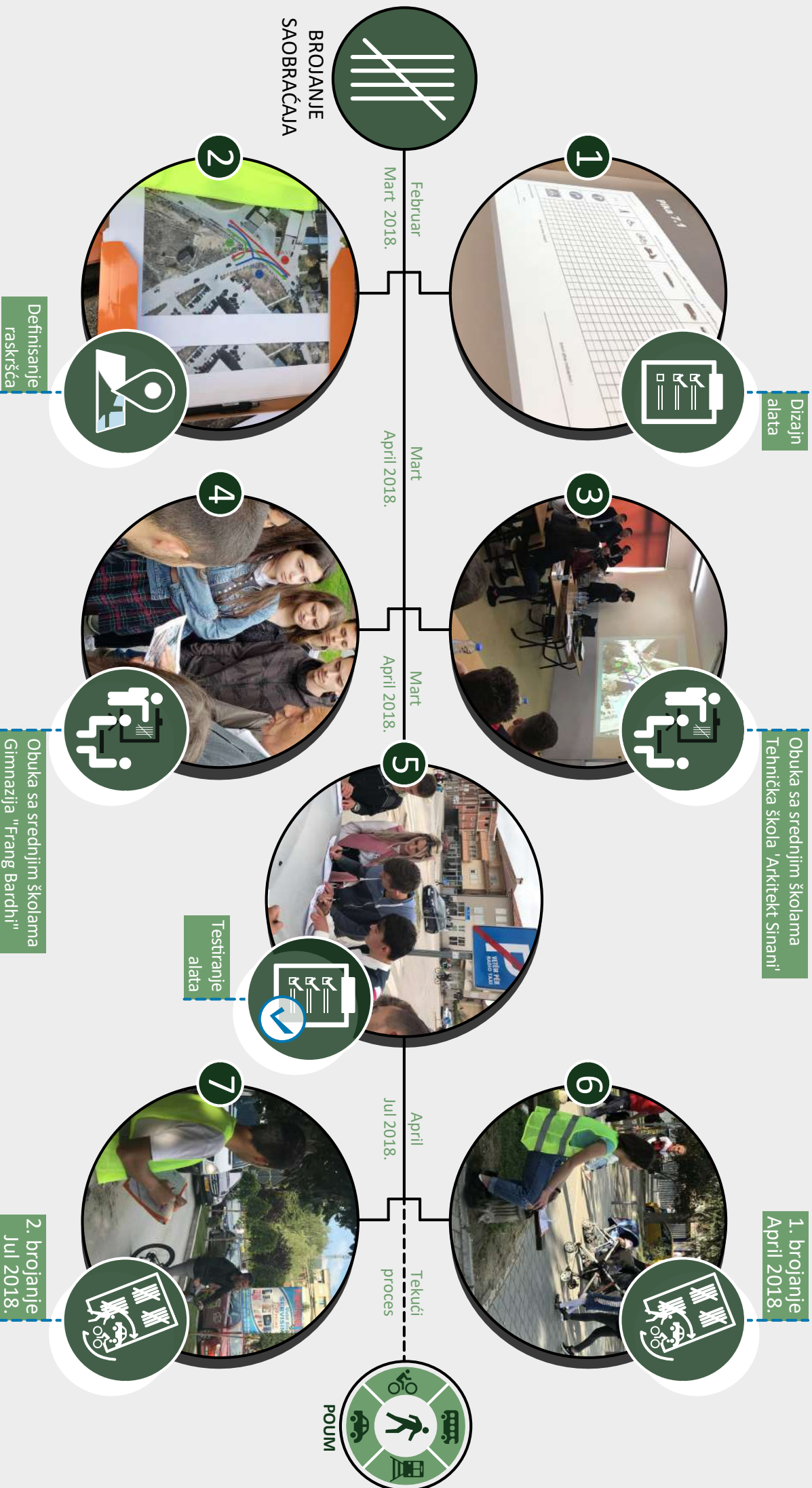
2. period brojanja
saobraćaja
(25, 28, 29. Jul)



102 obučena brojača saobraćaja
Srednje škole, Omladinski
centri, Članovi NVO



Slika 27. Proces brojanja saobraćaja u Južnoj Mitrovici





Slika 28. Operativni tim u Severnoj Mitrovici

Ankete u vezi sa mobilnošću trebale bi biti osmišljene i sprovedene na odgovarajući način za lokalnu kulturu. Neke studije pokazuju da anonimne online ankete donose bolje rezultate; pored toga, oni su jeftini, lako ponovljivi za buduće procene i omogućuju automatsko prikupljanje i analizu odgovora (WBCSD, 2015).

Za opštine Južna Mitrovica i Severna Mitrovica, osoblje UN-Habitata pomoglo je u pripremi tematskih onlajn upitnika (za opštu populaciju i fokus grupe), koje su takođe pregledale i odobrile odgovarajuće radne grupe POUM-a u obe opštine pre pokretanja. Odgovarajući procesi za sprovođenje ovog istraživanja, poput identifikacije ciljanih grupa i veličine uzorka, pripreme upitnika, pokretanja i terenskog rada (radi podsticanja šireg učešća građana) detaljno su opisani u nastavku.

2.3.1. Definisane ciljnih grupa

Većina pitanja u vezi sa mobilnošću u anketi usmerena je na širu populaciju, ne samo stanovnike, već i putnike, posetioce i turiste, kako bi imali bolji odraz gradske dinamike.

Međutim, poseban fokus treba posvetiti i grupama oštećenim u kretanju, koje uključuju starije ljude, trudnice i osobe sa fizičkim i vizuelnim invaliditetom (WBCSD, 2015.).

S tim u vezi, ciljna grupa mora predstavljati celu populaciju (u smislu slučajnog odabira prema polu, starosnim grupama, obrazovanju itd.).

Anketa je sprovedena sa:

- Opštim stanovništvom;
- Ciljnim grupama;
- Institucijama;

Istraživanje stanovništva predloženo je za sledeće pokazatelje:

- Pristupačnost grupama oštećenih u pokretljivosti;
- Kvalitet javne površine;
- Vreme putovanja na poslu;
- Intermodalna integracija (ako postoji);
- Udobnost i zadovoljstvo;
- Sigurnost i bezbednost;
- Ekonomska prilika;
- Emisije koje zagađuju vazduh;
- Emisije sa efektom staklene bašte;
- Zagušenja i kašnjenja;
- Energetske efikasnosti.

2.3.2. Definisane veličine uzorka

Veličinu anketnog uzorka treba odrediti s obzirom na veličinu populacije (koja se ne menja puno za populacije veće od 20.000), podnošljivi nivo pouzdanosti (s 95% koji se najčešće koristi), prihvatljiva margina greške (obično 5 %) i razumnu raspodelu odgovora (smatra se 50% kada su očekivani odgovori na svako pitanje nepoznati) (WBCSD, 2015). Slika 29 prikazuje veličine uzorka na osnovu veličine populacije i drugih razrađenih varijabli.

Veličine uzoraka za ankete u Južnoj i Severnoj Mitrovici odabrane su na osnovu njihove populacije, procene za 2017. godinu (najnoviji dostupni podaci o stanovništvu pre početka procesa anketiranja). Za Južnu Mitrovicu, koja ima oko 70 000 stanovnika (između 50 000 - 100 000), veličina uzorka je 383 ispitanika. Dok je za Severnu Mitrovicu, sa populacijom od oko 20 000, odabrana veličina uzorka 382.

Trenutni podaci o razvrstavanju po polovima i starosnim grupama nisu dostupni niti su procenjeni ni za jednu od opština. Poslednji dostupni povezani podaci potiču iz popisa stanovništva sprovedenog 2011. godine, kada su sadašnje teritorije Južna Mitrovica i Severna Mitrovica bile jedna opština Mitrovica. U 2011. godini, opština Mitrovica je imala 71.909 stanovnika, od toga 36.275 (50,44%) muškog pola i 35.634 (49,55%) ženskog pola.⁶ Ukupna populacija bila je mlada populacija,

Granica greške 5%; nivo pouzdanosti 95%; distribucija odgovora 50%	
Veličina stanovništva	Veličina uzorka
1000	278
5000	357
10000	370
50000	382
100000	383
500000	384
1000000	384
1500000	385
2000000	385
5000000	385
10000000	385

Slika 29. Veličine uzoraka na osnovu veličine populacije (WBCSD, 2015)

s tim da je više od polovine bilo mlađe od 30 godina. Slika 30 prikazuje rodni sastav među starosnim grupama u Mitrovici u 2011. godini.

Kao što se vidi na slici, najveća starosna grupa je bila starost od 0-14 godina, što je predstavljalo oko 28% ukupne populacije. Radna snaga (15-64 godine) predstavljala je oko 65% (46.484) ukupne populacije, dok su stariji (65+ godina) činili 7% ukupne populacije.

Međutim, samo 22,5% (10.456)⁷ od ukupne radno sposobne populacije bilo je zaposleno, od čega 74,6% muškaraca i 25,4% žena. Većina zaposlenih (71,5%) živi i radi u istom naselju u okviru Mitrovice, a sledi broj onih (12,7%) koji putuju u druge opštine na Kosovu, kako je prikazano u Tabeli 15.

Opština	Ukupna populacija (2017)	Veličina uzorka
Južna Mitrovica	69,346 ³	383
Severna Mitrovica	12,211 ^{4 5}	382

Tabela 14. Veličina uzorka za Južnu i Severnu Mitrovicu

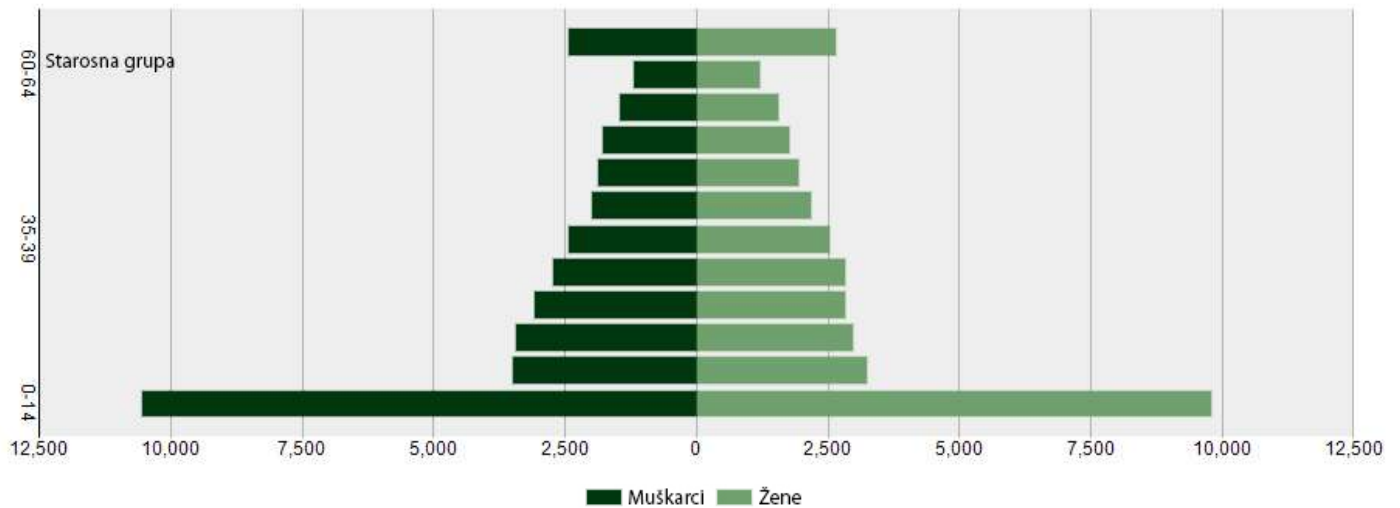
³ Agencija za statistiku Kosova. (2018). Procenjena populacija u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici (na dan 31. decembra 2017. godine).

⁴ Agencija za statistiku Kosova. (2018). Procenjena populacija u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici (na dan 31. decembra 2017. godine).

⁵ Prema opštini Severna Mitrovica, procenjuje se da je njeno stanovništvo dvostruko veće od broja zvaničnih podataka; dakle, oko 20.000.

⁶ Agencija za statistiku Kosova (2011). Popis stanovništva 2011: Stanovništvo prema polu, starosti i opštini 2011.

⁷ Kosovska agencija za statistiku. (2011). Popis stanovništva 2011: Zaposleni koji putuju između kuće i mesta rada, pola i opštine 2011.



Slika 30. Stanovništvo Južnu i Severnu Mitrovicu prema polu i starosti (KAS, 2011)

Mesto rada	Muškarci	Žene	Ukupno
Ista opština i naselje kao i trenutno uobičajeno prebivalište (unutar Mitrovice)	5,531	1,947	7,478 (71.5%)
Ista opština kao i trenutno uobičajeno prebivalište, ali različito naselje (unutar Mitrovice)	523	138	661 (6.3%)
Različita opština od one u kojoj trenutno živi (druga opština na Kosovu)	987	346	1,333 (12.7%)
Druge zemlje	75	15	90 (1%)
Nepoznato	685	209	894 (8.5%)
Ukupno	7,801 (74.6%)	2,655 (25.4%)	10,456 (100%)

Tabela 15. Zaposleni koji putuju između kuće i mesta rada prema polu i mestu rada (KAS, 2011)

Zbog nedostatka drugih podataka, pretpostavlja se da je trenutni sastav stanovništva prema polu i starosti za obe opštine isti kao i njihov zajednički prikaz u 2011. Na osnovu pretpostavljenog sastava stanovništva, obe opštine ciljale su svoje opšte stanovništvo (kroz rodno uravnoteženo učešće), sa specifičnijim fokusom na radno sposobno stanovništvo (bez obzira da li je zaposleno ili nezaposleno), kao i na mlade,

starije i ljude sa fizičkim invaliditetom i oštećenjima vida. Tabela 16 prikazuje veličinu uzorka za ciljane grupe.

Međutim, treba napomenuti da ako gradovi i dalje prate situaciju mobilnosti putem godišnjih istraživanja, tada bi ciljnu veličinu uzorka trebalo modifikovati u skladu sa opštim promenama stanovništva, po mogućnosti na osnovu izmerenih zvaničnih podataka.

Opština/kategorija	Južna Mitrovica	Severna Mitrovica
Mladi	100	15
Stariji	50	12
Fizički invalid	25	7
Oštećenje vida	25	10
Trudnice i roditelji sa kolicima	x ⁸	10

Tabela 16. Ciljne grupe u Južnoj i Severnoj Mitrovici

⁸ Uključeno u onlajn anketu sa opštom populacijom u Južnoj Mitrovici.

2.3.3. Dizajniranje sadržaja upitnika (za opštu populaciju i ciljane grupe)

Anketese obično grade u dva glavna dela, prvi prikuplja demografske podatke ispitanika koji se odnose na njih, a drugi informacije o njihovom ponašanju, izazovima, potrebama i preferencijama (zavisno od toga šta istraživanje želi postići).

Postojale su dve vrste upitnika dizajnirane za Južnu Mitrovicu i Severnu Mitrovicu, jedna usmerena na njihovu opštu populaciju, a druga usmerena na ciljane grupe u Južnoj

Mitrovici i Severnoj Mitrovici, prikupili su podatke i informacije o demografskim podacima, putovanjima na posao (uključujući javni prevoz i sigurnost), privatna vozila, biciklizam, šetnja i javni prostori.

Sadržaj upitnika za ciljane grupe (mladi, stariji, fizički invalidi i osobe sa oštećenim vidom) za obe opštine predstavljen je u Tabeli 17.

Upitnici bi trebali biti pregledani od strane radnih grupa POUM-a i drugih zainteresovanih strana i revidirani po potrebi pre pokretanja.

Odeljci	Prikupljeni podaci/informacije
<i>Demografske informacije</i>	Prebivalište (životno područje) (npr. Urbano, ruralno), pol, starosna grupa, obrazovna kvalifikacija, radni status, veličina i sastav domaćinstva, broj vozila (npr. Automobili, motocikli, bicikli), posedovanje i vrsta vozačke dozvole.
<i>Putovanje</i>	Tokovi mobilnosti i svrhe do centra grada, primarni način (automobilom, motociklom, javni prevoz, privatni prevoz, bicikl, pešačenje) putovanja na posao po frekvenciji, prosečnom vremenu putovanja i udaljenosti, satima vožnje, uticaju mreža mobilnosti na odabir posla ili škole, pitanja i potrebe u vezi sa javnim prevozom, percepcija sigurnosti.
<i>Javni prevoz</i>	Koji je najvažniji aspekt javnog prevoza - šta je to što ohrabruje ljude da koriste ili ne javni prevoz.
<i>Privatna vozila</i>	Učestalost vožnje automobila, motocikla ili skutera, glavna pitanja za vozače (uključujući zagušenja i parkiranje), percepcija sigurnosti, verovatnoća zamene vožnje javnim prevozom.
<i>Korišćenje bicikle</i>	Vlasništvo bicikla, učestalost vožnje (i razlozi zbog kojih se češće ne vozi bicikl, uključujući dostupnost i dizajn biciklističkih staza), glavni izazovi za biciklizam, percepcija sigurnosti, biciklističke sklonosti.
<i>Pešačenje i javni prostori</i>	Učestalost hodanja (i glavni razlozi za češće hodanje), sklonost ka šetnji uopšteno, procena udobnosti hodanja, fizički poremećaji i druge prepreke (uključujući dostupnost trotoara i kvalitet javnih prostora), percepcija sigurnosti, korišćenje javnih prostora, zadovoljstvo postojećim javnim prostorima, percepcija povezanosti javnih prostora, potrebe stanovništva za povećanim korišćenjem javnih prostora (uključujući pristup, dizajn prilagođen deci, povećane zelene površine, ekonomske i kulturne aktivnosti).

Tabela 17. Struktura upitnika i vrsta podataka prikupljenih za opštu populaciju Južne Mitrovice i Severne Mitrovice

Ciljne grupe	Prikupljeni podaci/informacije
<i>Mladi</i>	Primarni način odlaska u školu / univerzitet / posao, sklonost putovanju, percepcija poštovanja vozača dozvoljenih ograničenja brzine, prisustvo zona male brzine, horizontalne i vertikalne signalizacije, pločnici oko škola / univerziteta;
<i>Stariji</i>	Zadovoljstvo parkingom (broj mesta, lokacija, pristup), pristup autobuskim stajalištima, broj mesta u javnom prevozu, kvalitet trotoara;
<i>Fizički invalidi</i>	Zadovoljstvo parkingom (broj mesta, lokacija, pristup), pristup stajalištima javnog prevoza i vozilima, osiguravanje prostora za invalidska kolica u javnom prevozu, kvalitet trotoara, lakoća prelaska puta;
<i>Oštećenje vida</i>	Zadovoljstvo pristupom stajalištima i vozilima javnog prevoza, kvalitetom trotoara, sistemima za navođenje i upozorenje za slabovide duž trotoara, signalima na pešačkim prelazima;
<i>Trudnice i roditelji sa kolicima</i>	Zadovoljstvo kvalitetom trotoara i šetališta, pešačkim pristupom parkiralištima i autobuskim stajalištima, dostupnošću klupa i stolica na autobuskim stajalištima i javnim prostorima, brojem mesta u javnom prevozu.

Tabela 18. Vrsta podataka prikupljenih putem upitnika za ciljne grupe u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici

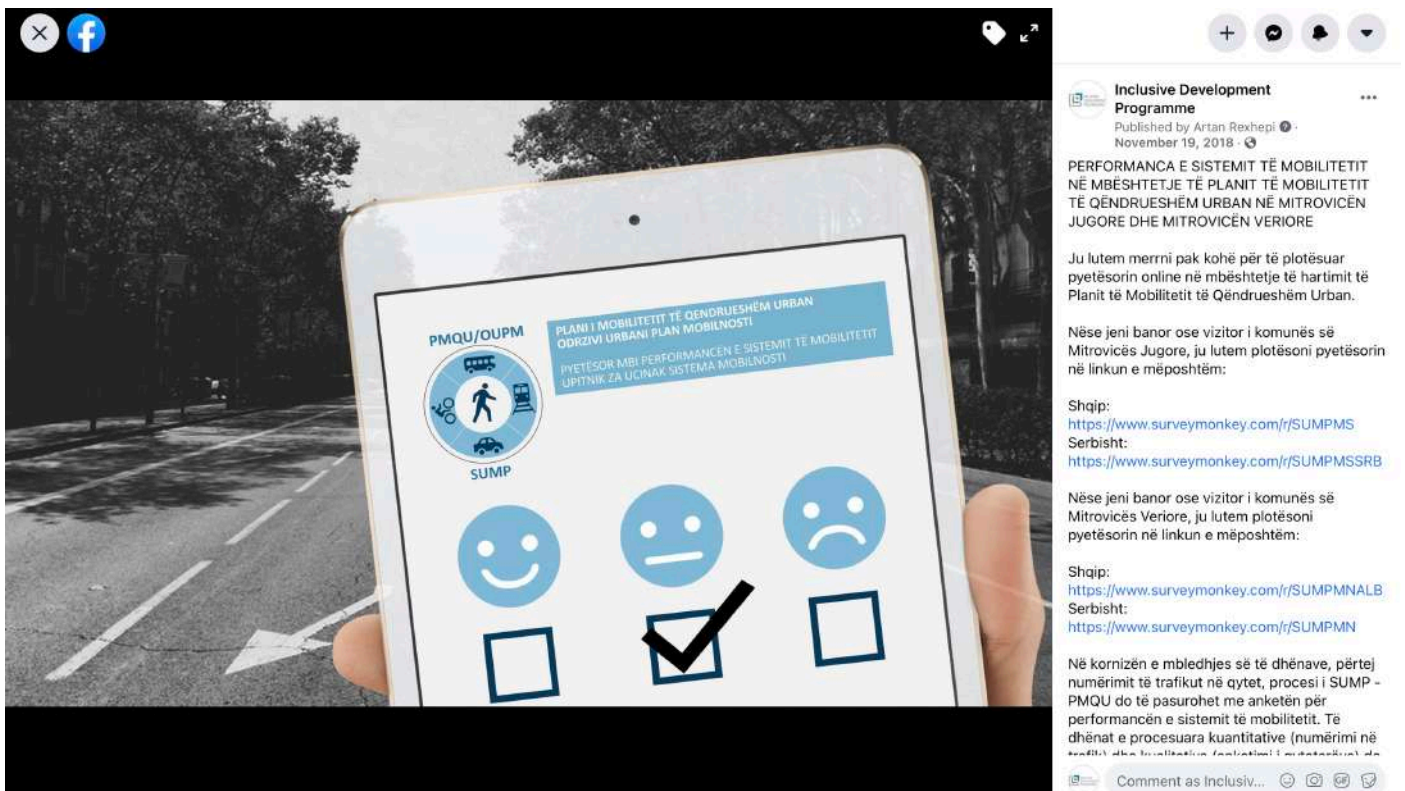
2.3.4. Pokretanje ankete i podsticaj učešća građana

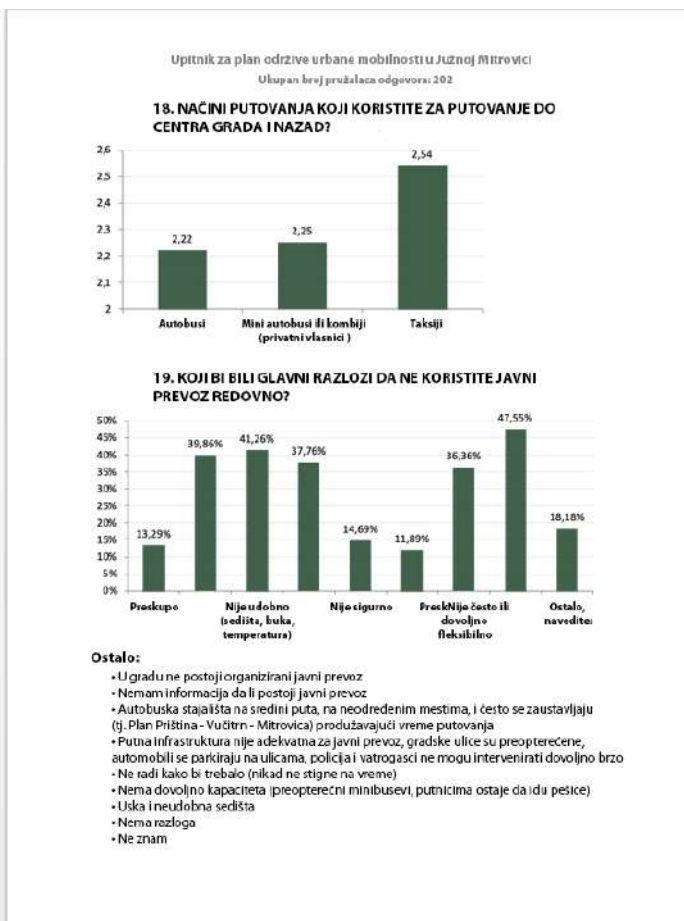
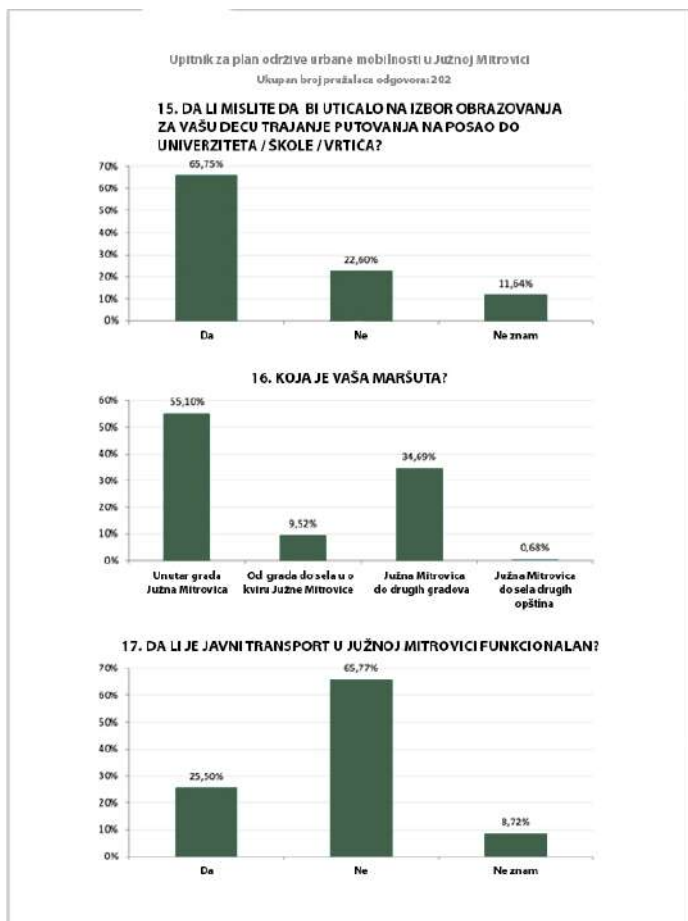
Ankete stanovništva povezane sa mobilnošću treba sprovoditi tokom meseci u kojima je prosečni dnevni protok saobraćaja u rasponu od +/- 2% prosečnog godišnjeg protoka saobraćaja (WBCSD, 2015). Ne bi se smele održavati na (državne ili školske) praznike ili posebne događaje (npr. Koncerte i festivale, sportske događaje, parade), dan

nakon promene letnjeg i zimskog vremena ili za vreme ekstremnih vremenskih uslova (WBCSD, 2015.).

Onlajn istraživanja za Južnu i Severnu Mitrovicu pokrenuta su u novembru 2018. i ostala su otvorena do februara 2019. Povezani postovi na društvenim mrežama (posebno na Facebook-u) koji promovišu istraživanja dosegli su oko 11.500 osoba.

Slika 31. Pokretanje online ankete za Južnu i Severnu Mitrovicu (UN-Habitat, 2020)





Slika 32. Izvodi odgovora na online upitnik - Južna Mitrovica

2.3.5. Sprovođenje dodatnih intervjua ili fokus grupa sa zainteresovanim stranama (ako je potrebno)

Tokom perioda istraživanja održani su i direktni intervjui i fokus grupe sa uključenim akterima, poput institucija i zainteresovanih strana. Severna Mitrovica obavila je dva intervjua sa predstavnicima institucija poput Policijske stanice i Vatrogasne stanice i ostalih šest sa lokalnim preduzećima, dvema udruženjima, kompanijom TAXI, privatnom autobuskom kompanijom i profesorom tehničke škole.

Radna grupa za POUM za Južnu Mitrovicu održala je fokus grupe sa lokalnim institucijama, kao što su Autobuska stanica, Glavni centar porodične medicine, Kosovska policija (region Mitrovice), Kosovski telekom, kao i drugi subjekti koji pružaju komunalne usluge, kako bi bolje razumeli njihove prepreke tokom terenske operacije i da dobiju njihove sugestije za rešavanje ovih problema. Održani su i dodatni naknadni sastanci i konsultacije sa pružiocima komunalnih usluga (kompanija za sakupljanje otpada „UNITETI“, regionalni vodovod, KEDS), kosovskom carinom i taksi kompanijama.

Slika 33. Fokus grupa sa lokalnim vlastima i pružiocima komunalnih usluga u Južnoj Mitrovici (UN-Habitat, 2019)





Slika 34. Tematska radna grupa za zaštitu životne sredine - Severna Mitrovica, UN-Habitat

2.4. Obrada i analiza podataka

2.4.1. Prikupljanje i klasifikacija podataka

Podatke kvantitativnog (brojanje saobraćaja) i kvalitativnog (ankete i intervju) istraživanja treba prikupiti, klasifikovati i obraditi u skladu s tim pre nego što se dostave na dalju analizu. Podaci terenskih merenja treba obraditi numerički i kartografski za

svako mesto brojanja (27 osmatračkih mesta u Južnoj Mitrovici i 19 osmatračkih mesta u Severnoj Mitrovici) i razvrstati ih u određene mape prema tački snimanja, periodu, danu i vremenskim slotovima.

Dok podacima iz procesa online anketiranja pristupaju putem interneta direktno svaka opština i osoblje UN-Habitata, za svaku ciljanu grupu.

Slika 35. Izvodi iz obrađenih podataka (Južna Mitrovica)

Maja e numrit të automteve në udhëkryqin 1 [E merkure - 25.07.2018]										
ora	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	Nr. i përgjithshëm m.15 min.
drejtimi 1.1										
17.00-17.15	70	4	6	25	2	0	0	0	0	107
17.15-17.30	120	6	6	65	0	0	0	0	0	197
17.30-17.45	131	7	3	57	3	2	0	0	0	203
17.45-18.00	85	4	3	37	0	2	0	0	0	111
Gjithashtu	386	31.5	9	184	7.5	2	0	0	0	629

Qarkullimi i përgjithshëm në udhëkryq										
ora	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	Nr. i përgjithshëm m.15 min.
17.00-18.00										
Drejtimi 1.1	386	31.5	9	184	7.5	2	0	0	0	0
Drejtimi 1.2	0	0	0	131	6	1.5	42	25.5	0	296
Drejtimi 1.3	18	4.5	0	0	0	0	367	19.5	3	400
Drejtimi 1.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gjithashtu	404	36	9	315	13.5	3.5	409	36	3	1229

TË PLOTËSOHET VETEM PJESA ME NGJYRE TË VERDHE DHE GJELBËR										
ora	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	Nr. i përgjithshëm m.15 min.
drejtimi 1.2										
17.00-17.15	0	0	0	43	0	1	8	4	0	56
17.15-17.30	0	0	0	31	0	0	8	4	0	43
17.30-17.45	0	0	0	32	2	1	13	5	0	53
17.45-18.00	0	0	0	25	2	1	13	4	0	45
Gjithashtu	0	0	0	131	6	1.5	42	25.5	0	296

Nëse udhëkryqi është katërdjegësh (kater hyrje i formës "X"), atëherë plotësohen të gjitha tabelat										
ora	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	Nr. i përgjithshëm m.15 min.
drejtimi 1.3										
17.00-17.15	4	0	0	0	0	0	95	3	1	103
17.15-17.30	2	0	0	0	0	0	66	1	2	71
17.30-17.45	6	3	0	0	0	0	89	1	3	102
17.45-18.00	6	0	0	0	0	0	117	2	0	125
Gjithashtu	18	4.5	0	0	0	0	367	19.5	3	400

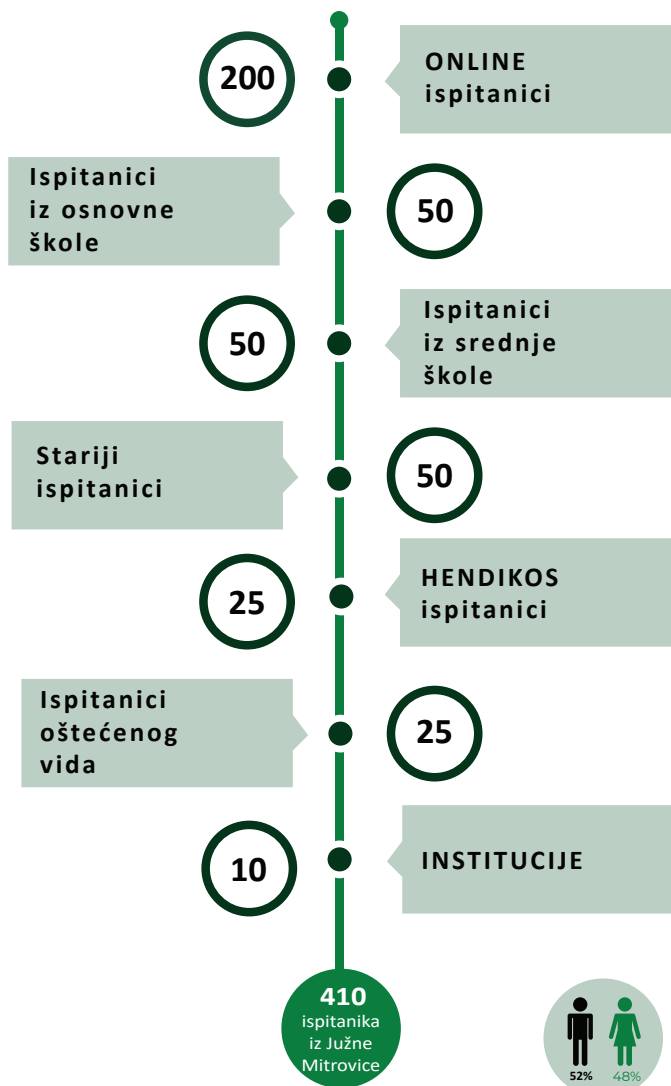
Nëse udhëkryqi është tre degësh (i ka vetëm tri hyrje), atëherë plotësohen tri tabelat										
ora	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	Nr. i përgjithshëm m.15 min.
drejtimi 1.4										
17.00-17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15-17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30-17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45-18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gjithashtu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nëse udhëkryqi është tre degësh (i ka vetëm tri hyrje), atëherë plotësohen të gjitha tabelat										
ora	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	AU	BUS+AK	Biçikl	Nr. i përgjithshëm m.15 min.
drejtimi 1.4										
17.00-17.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.15-17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.30-17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.45-18.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gjithashtu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

- Pika 13 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 14 vetem kembesore 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 15 Vetura dhe PIKA 15 Kembesore 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 16 Vetura dhe PIKA 16 Kembesore 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 17 Vetura dhe PIKA 17 Kembesore 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 18 5/21/2019 3:53 PM
- PIKA 19 Vetura dhe PIKA 19 Kembesore 5/21/2019 3:53 PM

- Pika 15 K (25_04_18)_dhe_ (25_07_18)
- Pika 15 K (28_04_18)_dhe_ (28_07_18)
- Pika 15 K (29_04_18)_dhe_ (29_07_18)
- Pika 15 V (25_04_18)_dhe_ (25_07_18)
- Pika 15 V (28_04_18)_dhe_ (28_07_18)
- Pika 15 V (29_04_18)_dhe_ (29_07_18)

numerim_sheshit1 4.1.qpj	numerim_sheshit1 4.1.shp	numerim_sheshit1 4.1.stx	numerim_sheshit1 4.2.dbf
numerim_sheshit1 4.2.prj	numerim_sheshit1 4.2.qpj	numerim_sheshit1 4.2.shp	numerim_sheshit1 4.2.stx

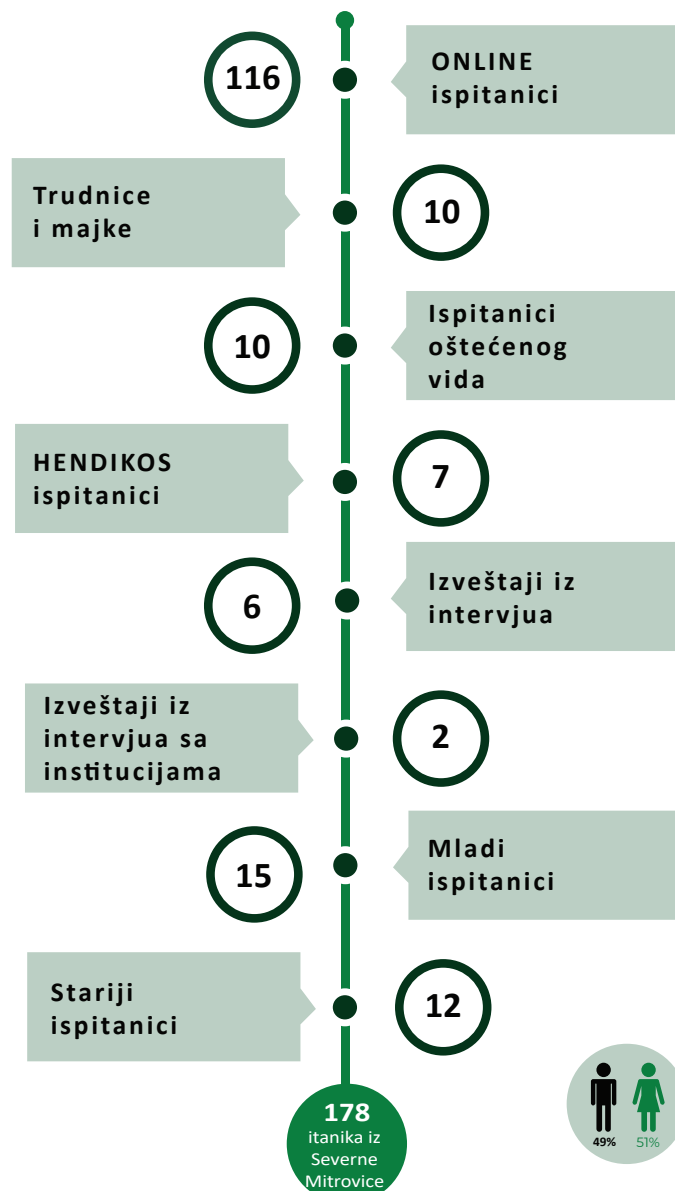


Slika 36. Sastav ispitanika koji su učestvovali u istraživanju za Južnu Mitrovicu

2.4.2. Obrada podataka i dostava na analizu

Numeričke podatke obrađivali su angažovane lokalne NVO za sprovođenje procesa merenja na terenu u Excel-u i kartografske podatke u QGIS-u, georeferencirane u sistemu KosovoRef. Dostavljali su sve podatke u štampanom i digitalnom formatu radnim grupama POUM-a (koordinatorima), zajedno sa izveštajima o posmatranju lokacije (za svaku tačku brojanja).

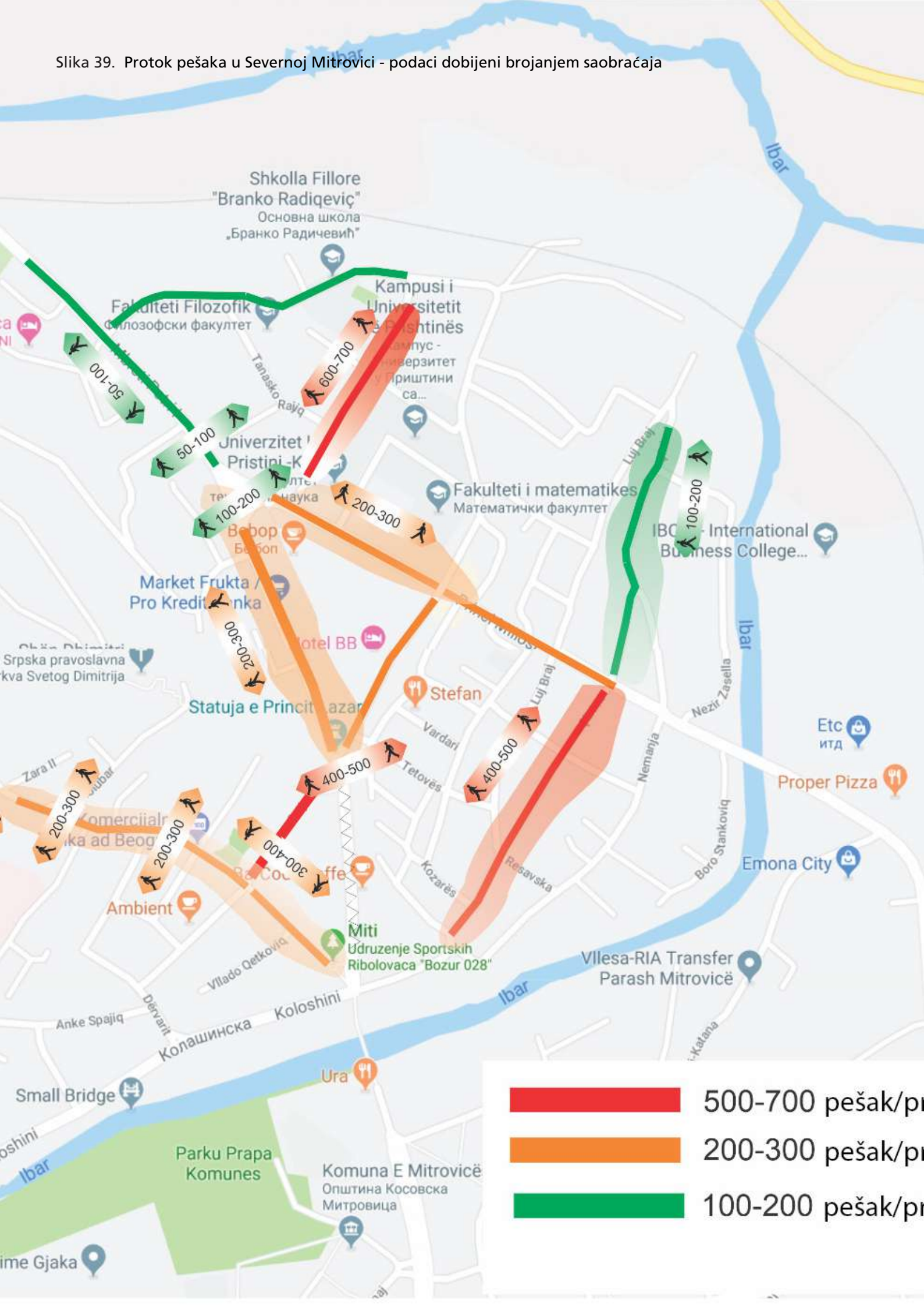
Podaci dobijeni anketama vizualizovani su u grafikone, takođe podeljeni sa širom javnošću putem platformi društvenih medija. Primeri takvih infografika za Južnu i Severnu Mitrovicu prikazani su na grafikonima 40-42.

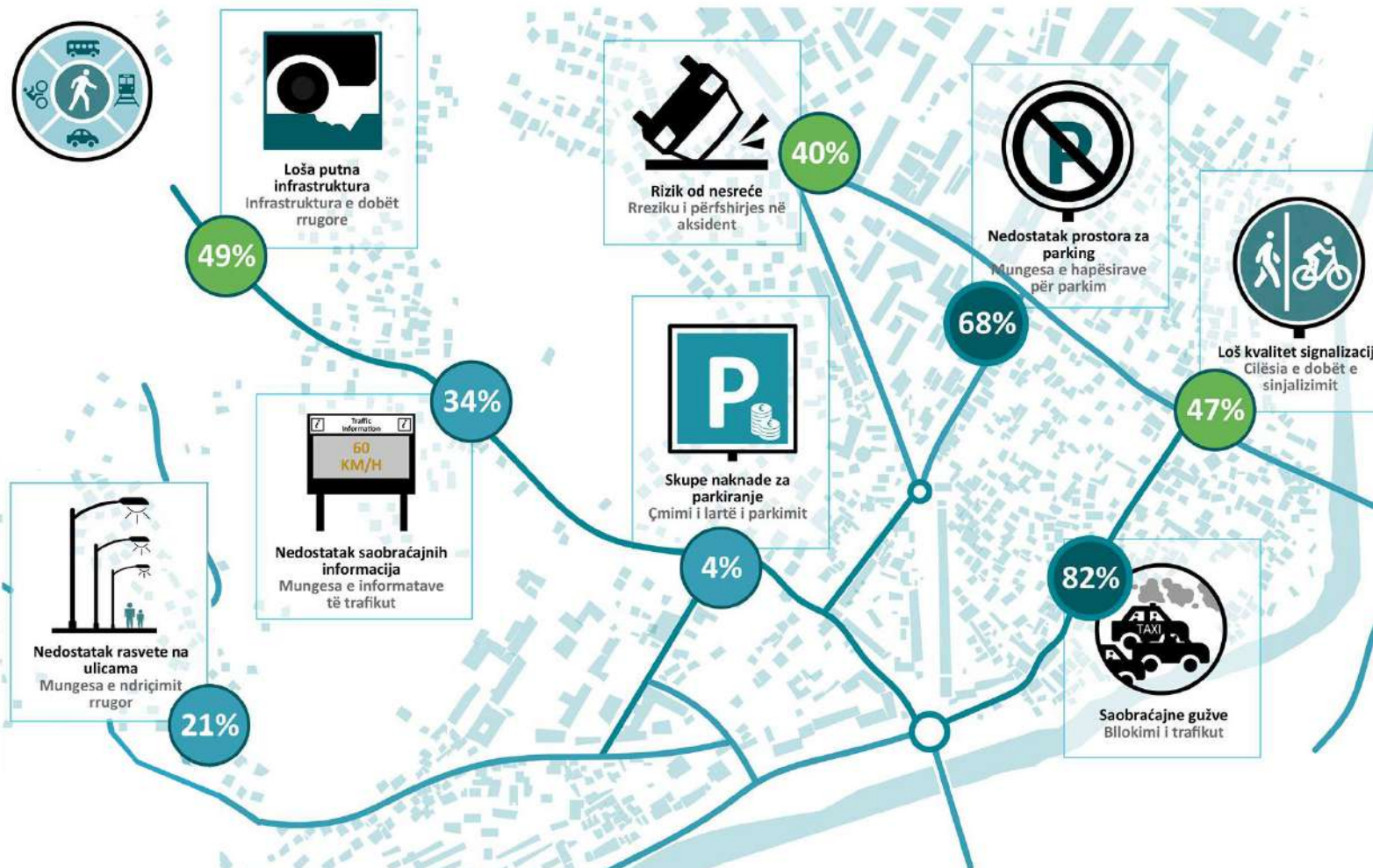


Slika 37. Sastav ispitanika koji su učestvovali u istraživanju za Severnu Mitrovicu

Svi podaci prikupljeni terenskim merenjima i anketama stanovništva, sirovi i obrađeni, dostavljaju se saobraćajnim stručnjacima ili drugim uključenim stranama u procesu analize situacije mobilnosti.

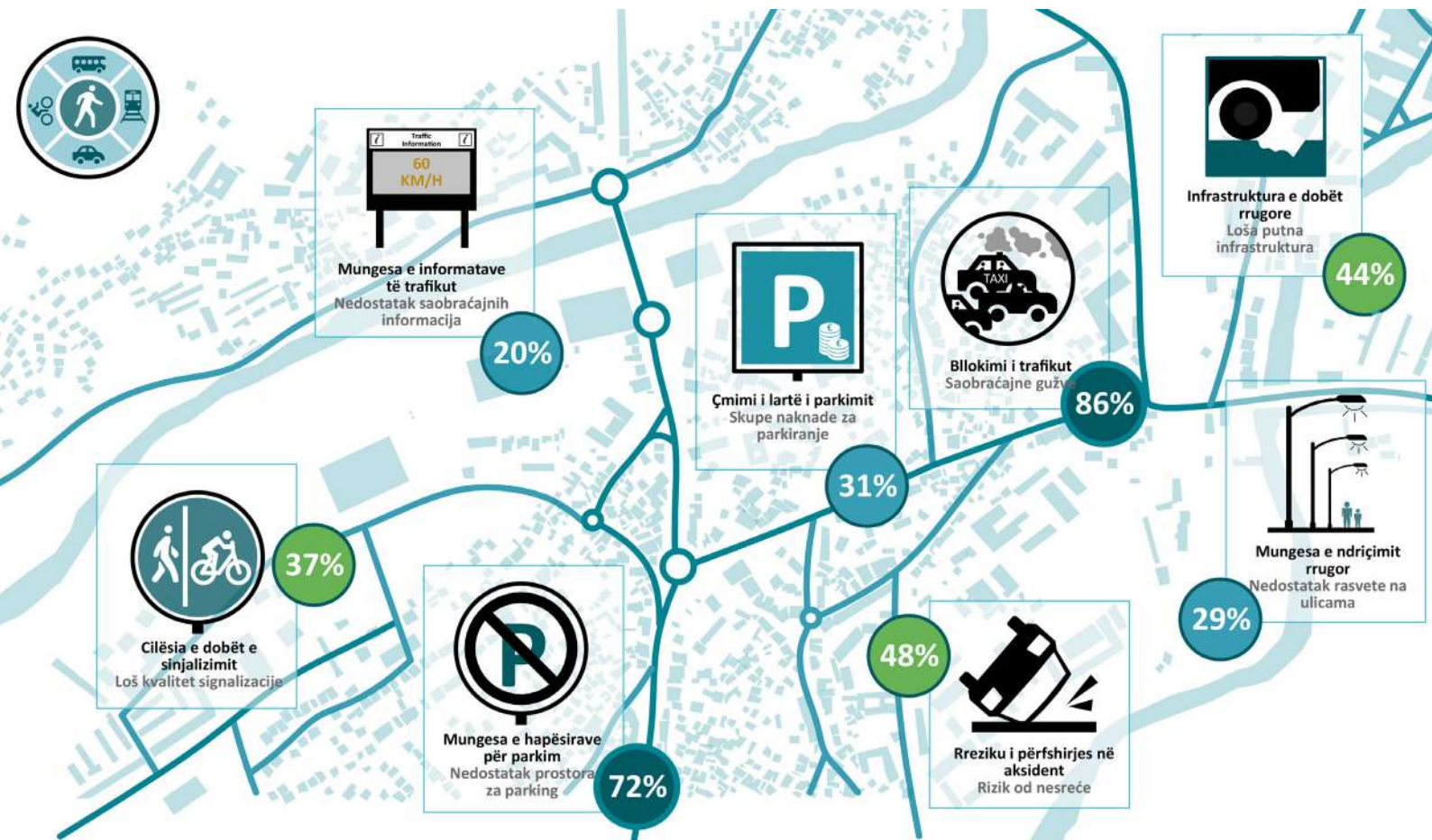
Slika 39. Protok pešaka u Severnoj Mitrovici - podaci dobijeni brojanjem saobraćaja





Slika 40. Glavna pitanja koja vozači vozila / motocikala imaju u Severnoj Mitrovici

Slika 41. Glavna pitanja koja vozači vozila / motocikala imaju u Južnoj Mitrovici



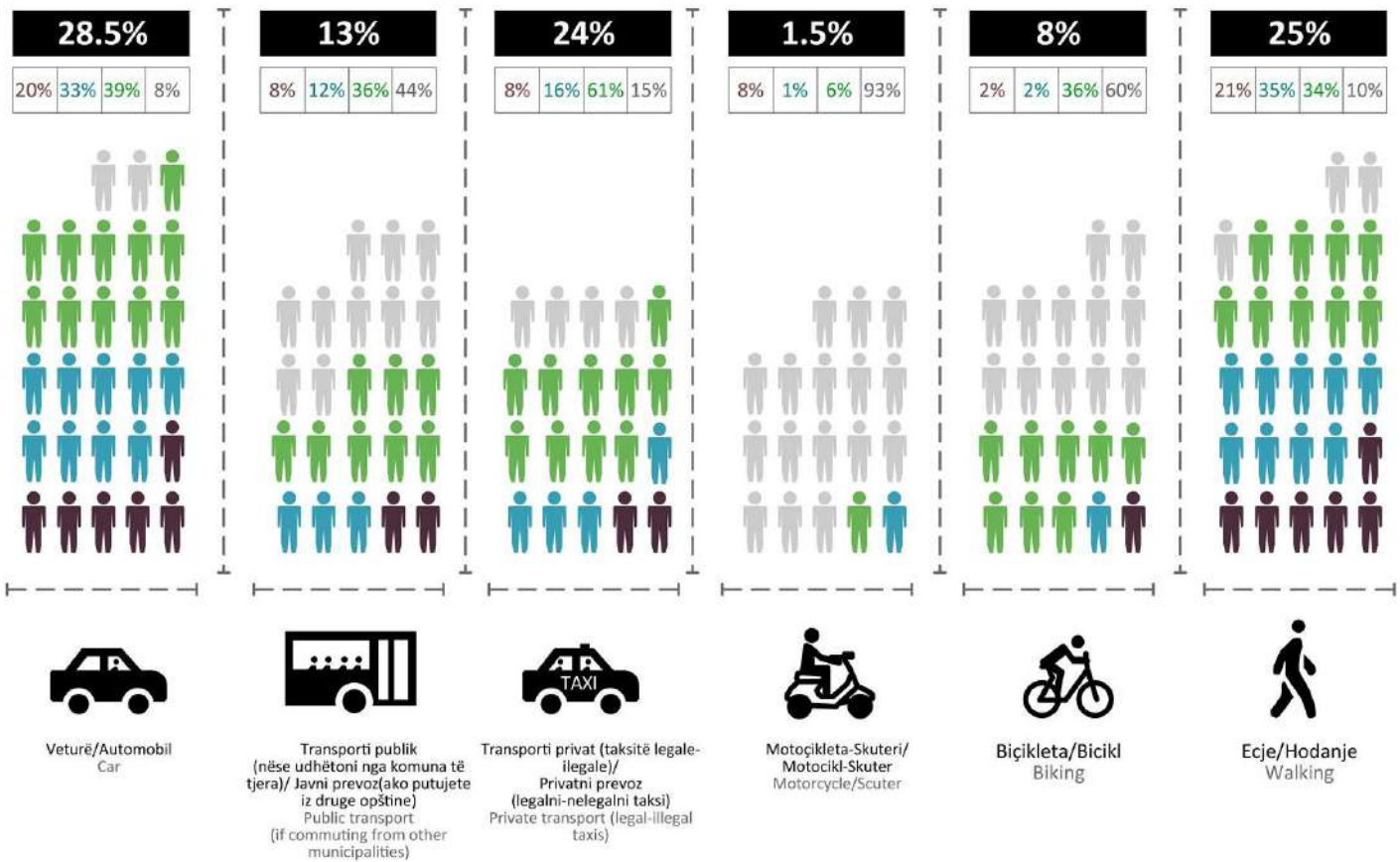
Asnjëherë/Nikada
Never

Nganjëherë/Ponekad
Sometimes

Shumicën e kohës/Uglavnom
Most of the time

Gjithmonë/Uvek
Always

MËNYRA KRYESORE E UDHËTIMIT TË QYTETARËVE NË KOMUNËN E MITROVICËS JUGORE
GLAVNI NAÇIN PREVOZA GRAĐANA JUŽNE MITROVICE
PRIMARY MODE OF COMMUTING IN THE MUNICIPALITY OF MITROVICA SOUTH



Slika 42. Primarni naçin putovanja na posao u Južnoj Mitrovici

POSTIGNUTA ODREDNICA 2

Evidentirana je postojeća situacija, ponašanje i potrebe.



500 CAMERA



3. ANALIZA SITUACIJE MOBILNOSTI



Analiza mobilnosti je sveobuhvatna procena mobilnosti koja pomaže u identifikovanju srodnih deficita mobilnosti, glavnih problema i prilika za poboljšanje sistema mobilnosti. To bi trebao biti multisektorski, zasnovan na podacima (prikupljen kroz postojeće baze podataka, terenska merenja i istraživanja stanovništva u bliskoj saradnji sa vlasnicima podataka), uključiv i participativan proces, kako bi se bolje razumeo i opšti kontekst i specifična pitanja i potrebe. Građani bi trebali biti uključeni u procenu trenutne situacije učestvovanjem u procesu anketiranja,

Slika 43. Analiza situacije mobilnosti



sastancima opština i drugim procesima donošenja odluka kako bi se osiguralo da se njihov glas čuje, a njihove potrebe zastupaju i pravilno rešavaju. Kao takva, analiza situacije mobilnosti ključna je za definisanje odgovarajućih politika mobilnosti koje treba preduzeti, a istovremeno služi i kao polazna osnova na osnovu koje se može meriti napredak (Rupprecht Consult, 2019).

3.1. Procena trenutne situacije

Analiza mobilnosti je sveobuhvatna analiza postojećih planova i strategija transporta i mobilnosti, mreža, (svih) načina i ostalih srodnih aspekata održivosti, koja pomaže u identifikovanju glavnih problema mobilnosti i mogućnosti za buduća poboljšanja u datom kontekstu i resursima (Rupprecht Consult, 2019).

3.1.1. Pregled nalaza u vezi sa mobilnošću

Situacija mobilnosti trebala bi se zasnivati na nalazima koji proizlaze iz srodnog planiranja (npr. Korišćenje zemljišta, energija, životna sredina, ekonomski razvoj, socijalna uključenost, zdravlje i sigurnost) i sektorskih strategija i planova mobilnosti (npr. o pešačenju, biciklizmu, javnom prevozu,


3.1 Procena trenutne situacije

3.1.1. Pregledajte nalaze u vezi sa mobilnošću

3.1.2. Utvrdite povezane probleme i mogućnosti

3.2 Osnova

3.2.1. Postavite osnovu za merenje budućeg napretka

 Odrednica 3:
Procena trenutne
situacije

Južna Mitrovica	Severna Mitrovica
<p>Merenje na terenu</p> <ul style="list-style-type: none"> •Gust saobraćaj na glavnim putevima povezanim sa centrom grada (gužve u saobraćaju često produžavaju uobičajene špic periode putovanja); •Zakršeni putni čvorovi i raskrsnice (čiji se ICU kreće od 70-80%) zbog neadekvatne kontrole saobraćaja (nekontrolisani i neprimereno korišćeni znakovi PRINOS ili STOP) i prekomernih sukoba unutar ili u njihovoj blizini (posebno između okretanja vozila i prelaska pešaka); •Nedostatak odgovarajuće saobraćajne signalizacije (posebno navigacijskih znakova i oznaka na raskrsnicama); •Neadekvatno parkiranje u stambenim naseljima, glavnim putevima i raskrsnicama (smanjenje LOS puteva). 	<p>Merenje na terenu</p> <ul style="list-style-type: none"> •Pešačenje glavnog gradskog puta (iako je promovisanje aktivne mobilnosti i stvaranje sigurnog prostora za pešake) stvorilo je negativne efekte na motorizovani protok prometa; •Trenutna putna mreža podnosi opterećenje vozila na putevima i raskrsnicama, ali neće moći podneti procenjeni budući protok saobraćaja. Dva glavna puta i glavna raskrsnica počeli su pokazivati prve znakove povećane gustine saobraćaja gde je stopa zasićenja 0,5-0,6. (Postojeća JIL kreće se od 50-60%). Situacija u ostalim delovima raskrsnice je bolja i zasićenost varira od 0,2-0,5 (postojeći ICU kreće se od 20-50%); •Pitanja vezana za saobraćaj: nepropisno parkiranje, usporen protok saobraćaja, zauzimanje javnih prostora motornim vozilima i robom, nedostatak slobodnog prostora za šetnju, blokiran ili nepostojeći pristup trotoarima, mali broj parkirališta (privatnih ili javnih), ne operativni semafori, nekoordinisana ili zajednička ulaganja u saobraćaj dolaze i sa kosovskog i iz srpskog sistema itd.
<p>Ankete stanovništva</p> <ul style="list-style-type: none"> •Većini ispitanika primarni način putovanja je privatnim vozilima (28,5%), pešačenjem (25%) i privatnim prevozom (poput taksija, 24%); •32,85% ispitanika koristi svoje automobile svakodnevno i 37,96% nekoliko puta nedeljno; •2,4% ispitanika vozi bicikl dnevno i 6,4% nekoliko puta nedeljno; •73,33% ispitanika redovno hoda; •65,77% ispitanika izjavilo je da javni prevoz nije funkcionalan (zbog dugog trajanja putovanja, nedostatka komfora, neodržavanja, nedostatka informacija o rutama i voznim redovima, nedostatka frekvencije i fleksibilnosti itd..). 	<p>Ankete stanovništva</p> <ul style="list-style-type: none"> •Većini ispitanika primarni način putovanja je privatnim vozilima (27%), pešačenjem (30%), privatnim prevozom (poput taksija, 18%) itd.; •36,36% ispitanika koristi svoje automobile svakodnevno i 28% nekoliko puta nedeljno; •1,02% ispitanika vozi bicikl dnevno i 4,08% nekoliko puta nedeljno; •83,16% ispitanika redovno hoda; •59% ispitanika izjavilo je da javni prevoz nije funkcionalan (previše prljav, neudoban (sedišta, buka, temperatura), nema informacija o rutama i redu vožnje, nije čest ili dovoljno fleksibilan, trajanje putovanja, nije pouzdan, nije siguran, preskup itd.).
<p>Ostali nalazi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nedostatak gradskog javnog prevoza; •Nedostatak sredstava za finansiranje POUM politika; •Nedostatak profesionalizovanih ljudskih resursa; •Nedostatak međuinstitucionalne saradnje; •Nedostatak mreže javnih prostora (praćen lošom pešačkom i biciklističkom infrastrukturom i lošim pristupom za osobe sa invaliditetom). 	<p>Ostali nalazi</p> <ul style="list-style-type: none"> •Nema dovoljno parking mesta u gradu; •Veliki broj starih vozila; •Nedostatak trotoara i biciklističkih staza i odgovarajuće infrastrukture za osobe sa posebnim potrebama; •Nedostatak sredstava za finansiranje POUM politika; •Nedostatak profesionalizovanih ljudskih resursa; •Značajan nedostatak horizontalne i vertikalne prometne signalizacije; •Loše železničko stanje.

Tabela 19. Glavni nalazi za Južnu i Severnu Mitrovicu

putnom prevozu, parkiranju, teretnom prometu), lokalni prevoznici, kao i određena terenska merenja i ankete stanovništva. Pregled trenutnog razvoja transporta i mobilnosti trebao bi uključiti planiranje i saobraćajnu situaciju, dostupnost usluga i objekata, sigurnost saobraćaja i usluge javnog prevoza za putnike i teret unutar funkcionalnog urbanog područja.

Analizu situacije mobilnosti u Južnoj Mitrovici i Severnoj Mitrovici radila su dva iskusna stručnjaka za mobilnost, jedan domaći i drugi međunarodni, na osnovu informacija i podataka proizašlih iz kancelarijskog pregleda povezanih planova i dokumenata transporta i mobilnosti, brojanja saobraćaja, anketa o mobilnosti, intervjuja i radionice. Glavni nalazi za obe opštine predstavljeni su u donjoj tabeli.

3.1.2. Identifikovanje povezanih problema i mogućnosti

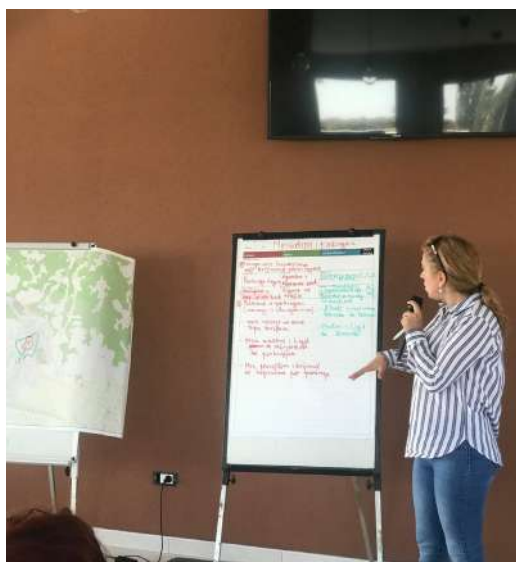
Glavni problemi i mogućnosti trebaju se identifikovati na osnovu postojećih informacija i stručnih procena nalaza iz kancelarijskog pregleda, terenskih merenja i anketa stanovništva, u bliskoj saradnji (diskusija i analiza) sa ključnim akterima i građanima. Trebali bi se pozabaviti pristupom uslugama i mogućnostima rada, socijalnom sigurnošću, sigurnošću na putevima, zagađenjem, zaštitom klime, obrascima upotrebe zemljišta i otpornošću mreže.

Tabela 20. Obrazac izveštavanja koji se koristi za identifikovanje glavnih problema i mogućih opcija za poboljšanje tokom Prve radionice zainteresovanih strana

Problem	Uticao	Alternativno rešenje
Glavni problem 1: ...		
Potproblem 1.1:	Uticao 1.1 Uticao 1.2	Rešenje 1.1.1 Rešenje 1.1.2
Potproblem 1.2:	...	Rešenje 1.2.1 Rešenje 1.2.2
...		...
Glavni problem 2: ...		
Potproblem 2.1:	Uticao 2.1 Uticao 2.2	Rešenje 2.1.1 Rešenje 2.1.2
...

Na osnovu glavnih nalaza, stručnjaci za mobilnost koji podržavaju razvoj POUM-a u opštinama Južna Mitrovica i Severna Mitrovica identifikovali su glavne probleme i mogućnosti vezane za mobilnost u obe opštine. Utvrđeni problemi za svaku opštinu su dalje diskutovani i razrađivani među odgovarajućim lokalnim strukturama za planiranje (POUM radne grupe) i njihovim ključnim akterima (uključujući Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture, predstavnike susednih opština, lokalne OCD, povezane sa saobraćajem, udruženja i pružaoци usluga) tokom Prve radionice zainteresiranih strana (oktobar 2019). Kroz grupnu diskusiju i rad, članovi radionice identifikovali su glavne probleme koji su u osnovi uzroci, uticaji i potencijalna alternativna rešenja (mogućnosti), koristeći obrazac prikazan u Tabeli 20.

Tematska područja pokrivala su javni prevoz unutar urbanog područja, regionalni transport i ruralni pristup, tranzitni saobraćaj i stanje puteva, nemotorizovani transport, zagađenje vazduha (uzroci i rešenja, kao i upravljanje klimatskim promenama), sigurnost na putevima i sprovođenje zakona i upravljanje parkingom. Rezimirani problemi i mogućnosti za pojedine opštine prikazani su u tabelama 21 i 22.



Slika 44. Prva radionica zainteresovanih strana (oktobar 2019)

Tabela 21. Rezimirani problemi i mogućnosti u Južnoj Mitrovici

Problemi	Mogućnosti
<p>Javni transport</p> <ul style="list-style-type: none"> •Nedostatak javnog prevoza (prevoz putnika pružaju privatni operateri - ne posebno za urbano područje); •Trenutne usluge prevoza u lošem stanju - 66% ispitanika smatra da su nefunkcionalne, nepouzdana, neudobne, retke i nemaju informacije (raspored); •Nema vozova i slaba regionalna povezanost. 	<ul style="list-style-type: none"> •Dobro organizovani autobuski sistem koji pokriva celo urbano područje (i širi region); •Poboljšanje efikasnosti transportnog sistema; •Stvaranje javnog tranzitnog organa za upravljanje prevozom; •Mogućnost korišćenja lakih železnica (koristeći postojeću železničku prugu); •Funkcionalizacija linija i poboljšanje pruga.
<p>Tranzitni saobraćaj, lokalna obilaznica i stanje puteva</p> <ul style="list-style-type: none"> •Nedostatak kompletnog inventara puteva (u vezi sa putnom mrežom, kategorizacijom, trotoarom); •Deficiti u drumskom saobraćaju (zagušenja u saobraćaju, nedostatak sigurnosti na putevima, loša putna infrastruktura, posebno u ruralnim područjima, loš kvalitet saobraćajne signalizacije, nedostatak osvetljenja puteva, nedostatak saobraćajnih informacija); •Opterećena saobraćajna raskrsnica (zbog saobraćajnih deonica, geometrijskih elemenata raskrsnica, broja traka i prilagođavanja saobraćaja na ulazu u raskrsnicu). 	<ul style="list-style-type: none"> •Bez povećanja putnih kapaciteta u centru grada; •Poboljšati pristup selima koja nisu povezana sa asfaltiranom putnom mrežom; •Preduzeti mere za smirivanje saobraćaja, zajednički prostor, zone bez automobila ili pešačke zone; •Preduzeti dodatne mere u vezi sa upravljanjem parkingom, inteligentnim upravljanjem prometom i poboljšanjem sistema javnog prevoza, atraktivnim javnim prostorima.
<p>Nemotorizovani saobraćaj</p> <ul style="list-style-type: none"> •Nedostatak biciklističkih staza i šetališta; •Nedostatak odgovarajuće pristupačnosti za osobe sa invaliditetom; •Deficiti: zloupotreba trotoara kao parking mesta, zauzeti trotoari / pešački prostori (stubovi za struju, stubovi, betonske saksije, ambulanta prodajna meta, stolovi itd.), oštećeni trotoari, ne održavanje, nedostatak osvetljenja itd; •Niska upotreba bicikla (zbog nedostatka infrastrukture, loše sigurnosti na putu, nedostajućih biciklističkih objekata)). 	<ul style="list-style-type: none"> •Poboljšanje pešačke i biciklističke infrastrukture (uključujući pristup za osobe sa invaliditetom); •Kampanje koje promovišu hodanje i biciklizam; •Stvaranje atraktivnih i pogodnih javnih prostora za život, pozivajući stanovnike i posetioce da se zadržavaju i uživaju u gradu (uključujući poboljšanje osvetljenja i zelene površine); •Stvaranje zona bez automobila.

Problemi	Mogućnosti
Zagađenje vazduha i ublažavanje klimatskih promena <ul style="list-style-type: none"> •Loš kvalitet vazduha (posebno zimi - nedostatak otvorenih zelenih površina, upotreba starih transportnih vozila i nedostatak odgovarajuće kontrole); •Emisije povezane sa transportom ne mogu se proceniti; •Klimatske promene ne smatraju se glavnim problemom (zbog drugih socio-ekonomskih problema). 	<ul style="list-style-type: none"> • Cilj smanjenja emisija CO₂ (sledeći ciljeve EU za smanjenje emisija CO₂ iz transporta za 60% do 2050. godine); •Povećavanje zelenih površina.
Sigurnost u saobraćaju / sprovođenje zakona <ul style="list-style-type: none"> •Nedostatak sigurnosti u drumskom saobraćaju (91% ispitanika tvrdi da se ne poštuju ograničenja brzine, posebno oko škola); •Nedostatak znakova za smirivanje i signalizaciju saobraćaja. 	<ul style="list-style-type: none"> •Primena ograničenja brzine i pojačana policijska kontrola; •Poboljšana rasveta na putu.
Upravljanje parkiranjem <ul style="list-style-type: none"> •Nedostatak parking mesta (i visoke cene parkinga u gradu). 	<ul style="list-style-type: none"> •Stvaranje novih parking mesta i pravilno upravljanje parkingom.

Tabela 22. Rezimirani problemi i mogućnosti u Severnoj Mitrovici

Problemi	Mogućnosti
Javni prevoz <ul style="list-style-type: none"> •Nedostatak javnog prevoza u gradu (postoje autobusi, ali samo za međuopštinski saobraćaj); •Nefunkcionalna autobuska stanica; •Veliki broj taksi vozila; •Loše funkcionisanje železničkog saobraćaja, loša infrastruktura, loši vozovi, nedosledan vozni red; •Nedostatak uslova za nemotorizovani javni prevoz i nedostatak svesti o važnosti aktivnog kretanja. 	<ul style="list-style-type: none"> •Registracija autobuske stanice, autobuskih prevoznika i linija javnog prevoza (minivan); •Regulisanje taksi usluga odlukom lokalnih vlasti - taksi stanica; •Rekonstrukcija modernizacija železnice; •Izgradnja infrastrukture za nemotorizovani transport i promocija putem kampanja.
Tranzitni saobraćaj, lokalna obilaznica i stanje puteva <ul style="list-style-type: none"> •Ne postoji obilaznica i postojeći saobraćaj ne ispunjava zahteve lokalnog i tranzitnog saobraćaja; •Konfiguracija terena (2/3 postojećih puteva su uske); •Eksproprijacija privatnih poseda radi bolje i lakše cirkulacije; •Nedostatak dokumentacije - interni propisi. 	<ul style="list-style-type: none"> •Stvaranje istočne obilaznice i novog mosta koji povezuje centar mobilnosti (autobuska stanica i železnička stanica) sa nacionalnim putem M.2.2; •Jednosmerni putevi na ulazu i izlazu iz naselja; •Odobrenje POUM-a gde se rešava parking, saobraćajna signalizacija, sigurnost saobraćaja, cirkulacija saobraćaja; •Namenski budžet za eksproprijaciju; •Izrada, odobravanje i praćenje sprovođenja prostornih planova.
Nemotorizovani saobraćaj <ul style="list-style-type: none"> •Grad Severna Mitrovica nije u potpunosti prohodan za nemotorizovani prevoz (pešaci, osobe sa invaliditetom, bicikli, elektro mobilnost); •Nepropisno parkiranje vozila; •Delimično nefunkcionalna javna rasveta; •Psi lualice. 	<ul style="list-style-type: none"> •Izgradnja biciklističkih staza i promocija biciklističkih politika, uspostavljanje iznajmljivanja bicikla, promocija zdravog načina života, uspostavljanje javnog gradskog prevoza, stvaranje novih pešačkih zona i podizanje svesti o zaštiti životne sredine; •Izgradnja infrastrukture i mreže taktilnih staza, zvučna signalizacija, rampe i donji trotoari za osobe sa invaliditetom.

Problemi	Mogućnosti
<p>Zagađenje vazduha i ublažavanje klimatskih promena</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uticaj ljudskih aktivnosti na kvalitet vazduha, klimatske promene i nesprovođenje zakona i nedostatak svesti o zaštiti životne sredine; • Nedostatak biciklističkih linija, zelenih javnih prostora i uslova za sprovođenje aktivnog kretanja. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sprovođenje zakona, administrativnih uputstava i lokalnih propisa, redovni postupak praćenja kvaliteta vazduha, promocija ekološkog grada; • Subvencije za Blue-tech, hibridna i električna vozila; • Izrada strategija (veza) između prostornog planiranja, zaštite životne sredine (plan javnog prostora) i POUM-a; • Promovisanje susedskog sporta, rekreacije i pružanje boljih uslova.
<p>Sigurnost u saobraćaju /sprovođenje zakona</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neadekvatna saobraćajna infrastruktura; • Nedostatak horizontalne i vertikalne signalizacije i nepoštovanje postojeće saobraćajne signalizacije; • Deficit broja parkirnih mesta; • Neadekvatni i uzurpirani trotoari (loše stanje trotoara); • Nepostojeća infrastruktura za bicikle; • Nedostatak ulične rasvete; • Brza vožnja, prebrza vožnja, neprikladna vožnja zbog vremenskih prilika; • Vožnja pod uticajem psihotropnih supstanci i bez vozačke dozvole; • Korišćenje telefona (vozači kao i pešaci); • Tehnički neispravna vozila. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sprovođenje zakona; • Postavljanje saobraćajne signalizacije; • Uređenje parking mesta; • Besplatni i rekonstruisani trotoari; • Izgradnja biciklističkih staza; • Instalacija i održavanje ulične rasvete; • Podizanje svesti svih aktera u saobraćaju; • Povećana kontrola saobraćaja.
<p>Upravljanje parkingom</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veliki broj automobila, nedovoljno parking mesta, besplatan parking (bez naknade); • Neregulisani javni prevoz; • Izgradnja zgrada bez parkinga za stanovnike zgrada; • Teško kretanje vozila za hitne slučajeve, gašenje požara i policije. 	<ul style="list-style-type: none"> • Osnivanje javnog preduzeća za upravljanje parkingom; • Uspostavljanje parking zona i naplata naknade za parkiranje, rezervisani broj mesta i simbolična naplata za stanovnike, zabrana parkiranja u nekim ulicama, uklanjanje nepravilno parkiranih vozila sa ulica; • Registracija TAXI udruženja (ograničen broj) i regulacija TAXI stajališta (sankcionisanje ilegalnih taksi vozila); • Promena smera kretanja u nekim ulicama.

Slika 45. Sastanak radne grupe za mobilnost kao sastavni deo opštinskog tima za planiranje sa ekspertom za saobraćajč Niklasom Siebberom (Severna Mitrovica-UN-Habitat)



3.2. Uspostavljanje osnove

3.2.1. Postaviti osnovu za merenje budućeg napretka

Nalazi iz analize situacije mobilnosti služe kao polazna osnova na osnovu koje se može meriti napredak. Polazna osnova trebala bi uključivati status, trendove i problematična područja svih načina prevoza koji se koriste u datom kontekstu i nivo multimodalnosti (integracija načina), kao i relevantne aspekte održive mobilnosti (kao što su zagađenje vazduha, buka u saobraćaju, sigurnost na putevima, kvalitetni javni prostori itd.).

Primer osnovne analize prikazan je na Slici 46. Ona predstavlja način definisanja statusa transportnog sistema u smislu dominantnog načina prevoza, kvaliteta infrastrukture, sigurnosti i mogućnosti života, životne sredine i zdravlja, jednake dostupnosti, sprovođenja mera, kao i preliminarne preporuke (Rupprecht Consult, 2019).

Polazna godina za Južnu i Severnu Mitrovicu bila je 2018. i 2019. godina, tokom koje su prikupljeni podaci iz terenskih merenja i anketiranja stanovništva za analizu situacije mobilnosti.

Slika 46. Primer osnovne analize

FUNKCIJE / NAČINI TRANSPORTA	UDEO MODELA	KVALITET INFRASTRUKTURE	SIGURNOST I MOGUĆNOST ŽIVLJENJA	ŽIVOTNA SREDINA I ZDRAVLJE	PRAVNA DOSTUPNOST	STATUS MERE	GLAVNE PREPORUKE
Hodanje	12%	Loš	Mnogo nesreća na putnim prelazima u blizini škola	Sve je manje učenika koji pešače do škole	Nekim područjima nedostaje pešački pristup parkovima i sportskim objektima	Niska aktivnost. Nova kampanja 'šetnja do škole'	Potrebne su mere sigurnosti u saobraćaju
Biciklizam	7%	Umeren	Biciklisti se često osećaju nesigurno, atraktivnim biciklističkim stazama u parkovima	Niska upotreba daje male koristi	Malo je biciklističkih traka uz glavne puteve	U toku su napor na mapiranju biciklističke mreže. Nizak budžet za nove mere.	Povećati budžet gradske uprave za biciklističke mere
Javni prevoz (autobus, tramvaj, metro, voz itd.)	16%	Dobar	Neke autobuske stanice trebaju popravak, uveče se osećaju nesigurno	Instaliran je novi vozni park, smanjen uticaj na kvalitet vazduha	Snižena cena za nezaposlene, ali su retki autobusi do siromašnih predgrađa	Visoka aktivnost, planirana strategija javnog prevoza.	Napredak u pravom smeru, nastavite dalje
Deljenje vozila (automobil, bicikl, e-skuter itd.)	0.5%	Umeren	E-skuteri koji blokiraju staze	Niska upotreba daje male koristi	Ponude za deljenje dostupne su samo u centru	Nema aktivnosti, isključivo privatno vođena oblast	Potrebna odgovarajuća regulativa i znanje
Privatni motorizovani prevoz (automobil, motocikl, itd.)	64.5%	Dobar	Mnogo nesreća sa ljudima koji hodaju ili voze bicikl	Visoka upotreba automobila snažno utiče na kvalitet vazduha i nivo buke	Putne mreže dobro pokrivaju sve delove grada	Visoka aktivnost, nova obilaznica je u izgradnji	Uvesti mere za smanjenje automobilske prometa u centru grada kada se završi obilaznica
Multimodalnost (železnička stanica, petlja)	n/a	Dobar	Nova železnička stanica je atraktivna. Nepouzdana promena u neravno vreme podstiču upotrebu automobila	Glavna autobuska stanica nalazi se na pešačkoj udaljenosti od glavne železničke stanice	Nema ponuda Park & Ride na periferiji. Nedostatak sigurnog parkirališta za bicikle za e-bicikle na glavnim čvorištima.	Niska aktivnost	Uključite lokaciju čvorova i P + R i B + R u strategiju javnog prevoza
Teret	n/a	Dobar	Gust saobraćaj kamiona u centru stvara sigurnosni rizik	Kamioni u centru uzrokuju zagađenje vazduha i buku	Sva industrijska područja su dobro povezana	Niska aktivnost	Razviti strategiju za preusmeravanje saobraćaja teške robe iz centra
ANALIZA	Automobil je dominantan način prevoza	Potrebno je poboljšati pešačku i biciklističku infrastrukturu	Sigurnosti u saobraćaju treba dati prioritet	Zagađenje vazduha od automobila i kamiona je najveći problem	Poboljšati autobuske veze sa periferijom	Kapacitet treba ojačati na nekoliko polja	

POSTIGNUTA ODREDNICA 3

Procena trenutne situacije.

Problem	Uticaj	Alternativno resenje	CI Kr/D
---------	--------	----------------------	------------

Glavni problem 1
Nepostojanje gradskog prevoza unutar grada

Pod-problem 1.1:
Nefunkcionalna autobuske stаницe

Uticaj 1.1
Nepostojanje informacija o polascima i redovima vožnje

Resenje 1.1.1
Registracija prevoznika

Pod-problem 1.2:
Preveliki broj TAXI vozila

Uticaj 1.2
Stvaraju gužve u saobraćaju i ometaju istog

Resenje 1.1.2
Registracija autobuske stаницe

Resenje 1.2.1
Regulacija taxi službi odlukom lokalnih vlasti

Resenje 1.2.2
Uvođenje ličnog javnog prevoza (kovi)

Problem br. 2

Pod-problem 2.1
Loše funkcionisanje železničkog saobraćaja

Loša infrastruktura

Uticaj
Loše funkcionisanje železničkog saobraćaja



4. PREDLOG KONCEPTA / IZRADA SCENARIJA



Strateški pravac POUM-a definiše se na osnovu analize problema i mogućnosti, kroz razvoj različitih scenarija, zajedno sa građanima i akterima. Ovi scenariji pomažu poboljšanju razumevanja kako bi urbana mobilnost u gradu mogla izgledati u budućnosti; stoga informisanje i nadahnuće za kasniji razvoj gradske vizije (Rupprecht Consult, 2019).

Iako opštinama nedostaju dovoljna finansijska sredstva za sprovođenje svih mogućih mera za postizanje održivosti sistema mobilnosti, trebale bi identifikovati i odrediti prioritete najhitnijih izazova kojima se treba pozabaviti u kontekstu datog POUM-a (lokalni strateški prioriteti, situacija mobilnosti, ljudski resursi)

i vremenski okvir. Posebnu pažnju treba posvetiti uključivanju potreba vezanih za mobilnost ranjivih grupa, uključujući decu, žene, osobe smanjene pokretljivosti, starije osobe, domaćinstva sa niskim primanjima i manjinske grupe; stoga bi se viziranje, postavljanje ciljeva i planiranje ciljeva i planiranje mera (i kratkoročno i dugoročno) za razvoj POUM-a trebalo izvoditi kroz sveobuhvatne i participativne procese.

Slika 47. Predlog koncepta/Izrada scenarija



Predlog koncepta i razvoj scenarija

Faza 2
ELTIS

Odrednica 4:
Vizioniranje i postavljanje ciljeva i zadataka

4.1 Vizioniranje i razvijanje scenarija sa građanima i akterima

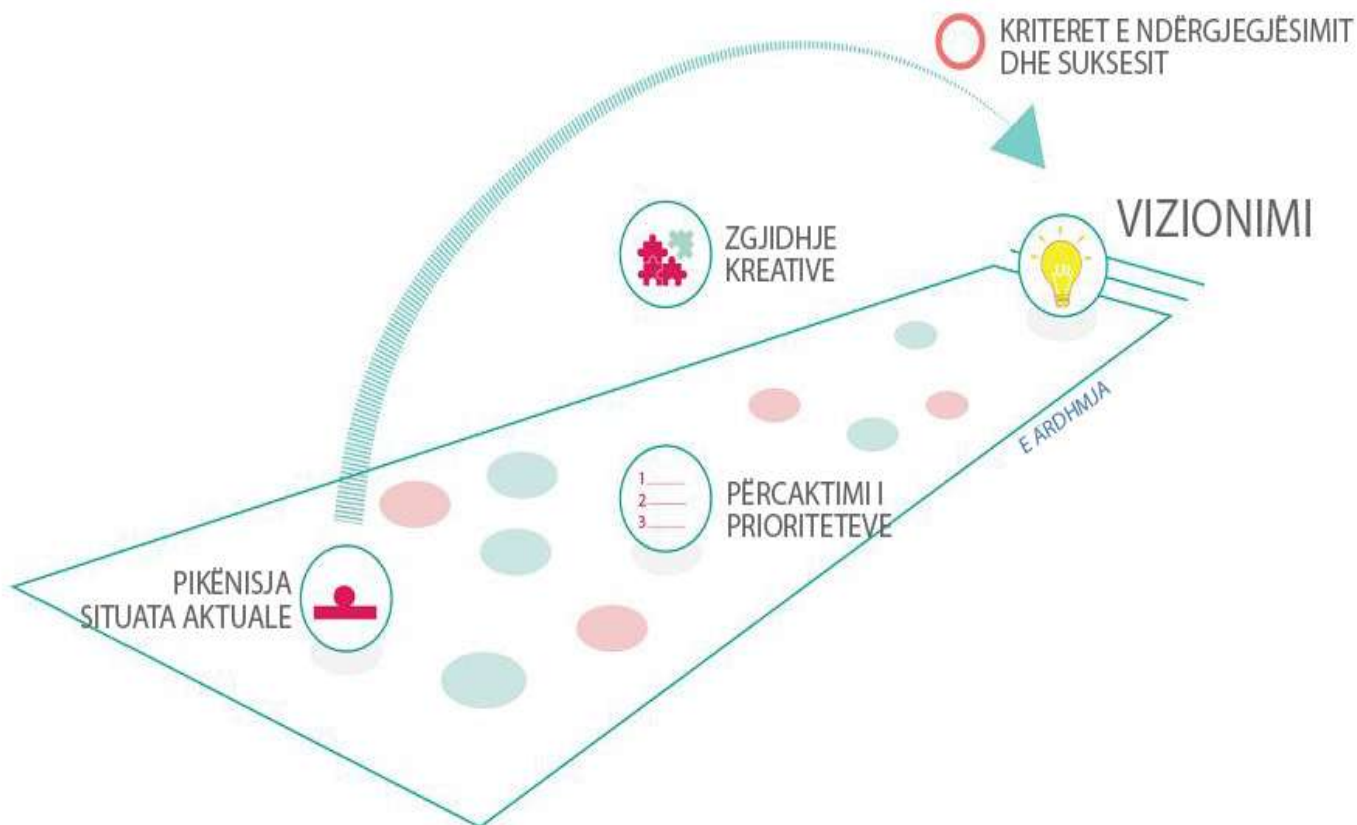
- 4.1.1. Vizioniranje i razvoj scenarija
- 4.1.2. Uključenost građana i aktera

4.2 Evaluacija razvojnih scenarija

- 4.2.1. Procena rizika i koristi u smislu finansijske, ekološke i socijalne održivosti
- 4.2.2. Consultation of development scenarios with groups of interest

4.3 Razvoj POUM-a i njegovih ciljeva i zadataka

- 4.3.1. . Izrada predloga plana mobilnosti za grad, uključujući ciljeve i zadatke
- 4.3.2. Konsultacije konačnog predloga razvojnog koncepta plana održive mobilnosti sa grupama od interesa.



Slika 48. Proces vizioniranja, UN-Habitat Kosovo

4.1. Vizioniranje i razvijanje scenarija sa građanima i akterima

4.1.1. Vizioniranje i razvoj scenarija

Šta je „Vizija“

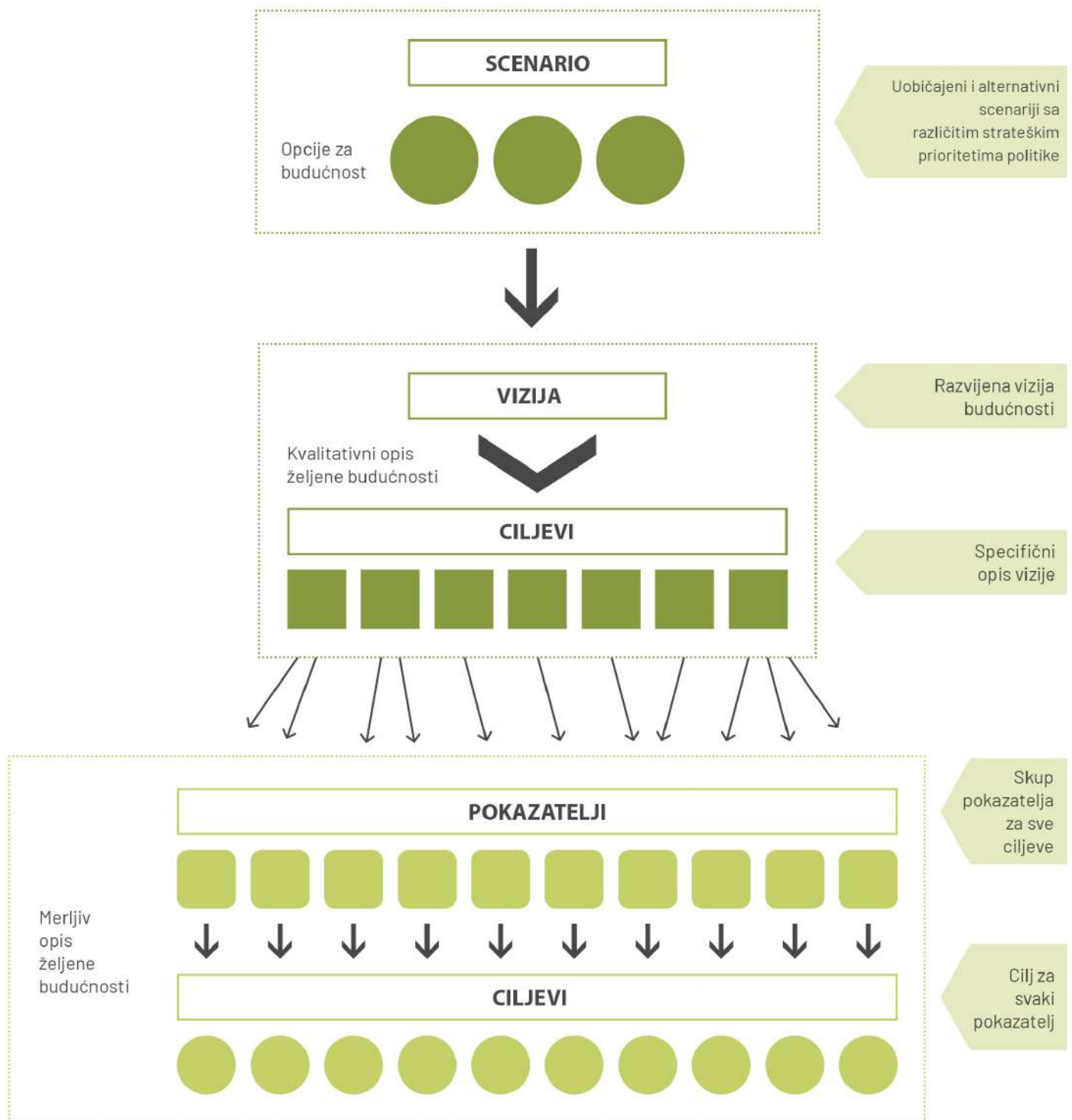
Vizija je kvalitativni opis željene urbane budućnosti koji služi za usmeravanje razvoja ciljeva, strateških pokazatelja i ciljeva i odabir prikladnih mera tokom procesa POUM-a. Obično ima dugoročni horizont - koji može ići i duže od vremenskog okvira POUM-a, predviđajući situacije za 20-30 godina. (Rupprecht Consult, 2019).

Iako težimo široko prihvaćenoj viziji mobilnosti, presudno je razgovarati o različitim scenarijima i njihovim uticajima sa građanima i akterima. Predstavljanje različitih potencijalnih budućnosti i zajedničko razmišljanje o njima stvorice zajedničko razumevanje budućih opcija. Takođe pomaže stvoriti svest o međuzavisnosti i kompromisima između različitih politika i sektora, složenosti strateških odluka koje treba doneti i rizicima sa kojima se suočavaju. Cilj je raspravljati i raditi na zajedničkom razumevanju koji su scenariji ili povezani elementi poželjni. Stoga angažman građana i aktera podržava izgradnju šireg vlasništva i prihvatanje ciljeva i

mera koje će kasnije biti odabrane (Rupprecht Consult, 2019.).

4.1.2. Uključenost građana i zainteresovanih strana

Uključivanje građana trebalo bi se odvijati tokom celog ciklusa POUM-a, ali njihov stepen uključenosti varira između koraka. Tabela 23. predlaže korake i aktivnosti tokom kojih treba doneti važne odluke, a proces planiranja će imati koristi od ideja, vizija i predanosti lokalnog stanovništva. Kao što se vidi, naglasak se uglavnom stavlja na zajedničku identifikaciju problema vezanih za mobilnost,



Slika 49. Pregled glavnih koraka (scenariji, vizija, dugoročni ciljevi, ciljevi) faze 2, (Rupprecht Consult, 2019)

raspravu o mogućim budućim scenarijima, vizioniranje, definisanje strateških prioriteta i validaciju paketa mera, kao i u procesima sprovođenja.

Kada se organizuje radionicu sa zainteresovanim stranama, radionica bi trebala biti što je moguće veća. To ima dve glavne prednosti: Prvo, učesnici se osećaju uključenima i imaju osećaj vlasništva nad rezultatima. Drugo, međusobno se uspostavlja lične veze koje pomažu u

smanjivanju sadašnjih i budućih sukoba. Poželjno je snažno učestvovanje pozvanih zainteresovanih strana. To se može postići tako što im se da uloga u radionici. Oni mogu biti moderatori Radne grupe, lokalni stručnjaci ili izlagači na plenarnim sesijama (kao što je prikazano u Tabeli 24). Uključivanje zainteresovanih strana stvorice kreativnu atmosferu i osećaj vlasništva nad rezultatima (Sieber Niklas, Stručni prikaz prve radionice zainteresovanih strana, 2019).

Aktivnost	Uloga građana
Situacija mobilnosti i analiza;	Identifikovati važne probleme sa građanima;
Predlog koncepta i razvoj scenarija;	Diskutovati o mogućim budućim scenarijima;
Razvijanje vizije, ciljeva i zadataka POUM-a;	Sarađivati na zajedničkoj viziji grada;
Izrada plana aktivnosti, pokazatelja i ciljeva;	Povratne informacije od građana o strateškim prioritetima;
Mere i odgovornosti;	Potvrditi pakete mera sa građanima;
Usvajanje POUM-a;	Uključiti građane u usvajanje i proslavu;
Sprovođenje i odredbe;	Informisati i uključiti građane tokom sprovođenja;
Evaluacija sprovedenih mera.	Naučene lekcije i zatvoriti ciklus sa građanima.

Tabela 23. Uključivanje građana u POUM proces (Rupprecht Consult, 2019)

WG	Pitanje	Prezentacija
1	Javni prevoz;	Predstavnik autobuske stanice;
2	Tranzitni saobraćaj, lokalna obilaznica, stanje puteva;	Šef javnih službi i infrastrukture;
3	Regionalni transport i ruralni pristup;	Grupa za tehničku infrastrukturu;
4	Nemotorizovani saobraćaj;	Studentska grupa / NVO / osobe ograničene mobilnosti;
5	Zagađenje vazduha: Uzroci i lekovi;	Odeljenje za životnu sredinu;
6	Bezbednost u saobraćaju / sprovođenje zakona;	Policija i / ili inspekcija;
7	Upravljanje parkingom;	Odeljenje za javne službe / službenik za saobraćaj;
8	Ublažavanje klimatskih promena.	Predstavnici NVO-a.

Tabela 24. Primer: Pitanja radne grupe i mogući izlagači

4.2. Evaluacija razvojnih scenarija

Vizioniranje i razvoj scenarija trebaju biti participativni procesi zasnovani na strateškim prioritetima i situaciji mobilnosti u opštini. Scenariji pomažu da se bolje razumeju faktori koji utiču na urbanu mobilnost i rizici i mogućnosti povezani sa trenutnim trendovima i mogućim promenama okolnosti. Izrada različitih scenarija pomaže u proceni trenutnih trendova, potencijalnih promena i prioriteta politike. Odabrani scenario pomaže razvoju vizije, ciljeva i realnih ciljeva i pokazatelja.

Šta je 'Scenario'

Scenario je opis određenog niza događaja u budućnosti koji su relevantni za urbanu mobilnost, uključujući verovatne efekte spoljnih faktora (poput demografskih i ekonomskih prilika), kao i uticaja strateških političkih prioriteta (kao što je snažna aktivna pokretljivost ili fokus elektromobilnosti). (Rupprecht Consult, 2019).

Tokom Prve radionice zainteresovanih strana, nakon identifikovanja problema i prilika, radne grupe Južne Mitrovice i Severne Mitrovice razvile su svoje prve POUM koncepte, dugoročne i kratkoročne ciljeve, SMART ciljeve i grubo definisale naredne korake.

Kratkoročni ciljevi su intervencije koje bi se mogle finansirati sredstvima koja je obezbedila Opština.

Dugoročni ciljevi su intervencije za koje je potrebna dugoročna priprema i moguće spoljno finansiranje.

Gr.	Rešenje	SMART cilj	Naredni koraci
Nemotorizovani prevoz	<ul style="list-style-type: none"> - Stvaranje zona bez automobila; - Rekonstrukcija trotoara; - Posebni trotoari. 	<ul style="list-style-type: none"> - Stvaranje mreže sigurnih javnih prostora; - Mreža biciklističkih linija; - Mreža pešačkih linija. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dizajn planova za sveobuhvatnu mrežu; - Preuzmi odgovornost na to ko: <ol style="list-style-type: none"> 1. Izrađuje plan mreže javnog prostora; 2. Sastavlja plan mreže biciklističkih linija; 3. Izrađuje nacrt mreže pešačkih linija.

Tabela 25. Dugoročni ciljevi u Južnoj Mitrovici - primer: nemotorizovani prevoz (strukturu radionice i vežbe razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)

Kratkoročni ciljevi (Severna Mitrovica)			
Gr.	Rešenje	SMART cilj	Naredni koraci
Javni prevoz	Regulisanje TAXI stanica.	<ul style="list-style-type: none"> Registracija i ograničenje TAXI vozila sa uvođenjem u zakonski okvir do 2021. Određivanje novih lokacija za TAXI stanice. 	<ul style="list-style-type: none"> - Analiziranje; - Uredba; - Sprovođenje; - Utvrđivanje sledećih aktivnosti (koraka).
	Kampanja o važnosti korišćenja javnog prevoza.		
	Registracija prevoznika.	<ul style="list-style-type: none"> Naplata prihoda. Pomoć za saobraćaj. Ograničavanje broja prevoznika prema potrebama građana u opštini. 	<ul style="list-style-type: none"> - Obaveštavanje postojeće prevoznike sa svim procesima kako bi udovoljili zahtevima za registraciju.
	Registrowanje autobuske stanice.	Ispunjavanje svih uslova / kriterijuma da bi autobuska stanica bila u potpunosti funkcionalna.	<ul style="list-style-type: none"> - Pribavite dozvolu za upotrebu. - Priznavanje svih optužbi i ispunjavanje uslova za funkcionisanje u pravnom okviru.
	Postavljanje transportnih linija.	Otvaranje transportnih linija na regionalnom nivou, nemogućnost lokalnih linija.	<ul style="list-style-type: none"> - Pronađite načine za dobijanje redovnih linija.

Tabela 26. Kratkoročni ciljevi u Severnoj Mitrovici - primer: javni prevoz (strukturu radionice i vežbe razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)

Na tabelama u nastavku (tabele 25 i 26) prikazani su primeri razvijeni tokom prve radionice dugoročnih ciljeva za južnu Mitrovicu, odnosno kratkoročnih ciljeva za severnu Mitrovicu. Tokom ove vežbe definišu se SMART ciljevi kao i sledeći koraci u odnosu na ponuđena rešenja. Ove tabele koje su razvijene tokom radionica uvek su prve ideje o kojima zajedno raspravlja šira grupa zainteresovanih strana, a koje bi opštinske institucije trebale ponovo konsultovati kako bi se videla njihova relevantnost i izvodljivost.

4.2.1. Procena rizika i koristi u smislu finansijske, ekološke i socijalne održivosti

Tokom Prve radionice zainteresovanih strana razvijen je veliki broj ciljeva i smart ciljeva. Oni se moraju filtrirati kako bi se dobili jasni rezultati za naredne faze. U slučaju obe Mitrovice, ovo je filtriranje obavio međunarodni stručnjak za saobraćaj. Kako bi se razgovaralo o finansijskoj, ekološkoj i

socijalnoj održivosti, razvijeni su paketi vežbi (pogledajte primer u nastavku). Ovde je svrha (za sva prioriteta područja) utvrđivanje odgovornih osoba za sprovođenje aktivnosti, mogućih izvora finansiranja, mogućih ograničenja i rizika, potreba za obukom osoblja itd.

Tokom druge radionice zainteresovanih strana, radne grupe iz obe opštine razvile su ciljeve, odrednice i aktivnosti za njihovo postizanje.

Uključene tematske grupe:

- Regionalni javni prevoz;
- Koncept za centar grada;
- Putna infrastruktura i upravljanje saobraćajem;
- Biciklistička strategija;
- Zaštite životne sredine;
- Sistem javnog gradskog prevoza;
- Upravljanje parkingom;
- Bezbednosti u saobraćaju.

Tabela 27. Rezultati radnih grupa tokom druge radionice zainteresovanih strana. Primer: Biciklistička strategija (okvir radionice i vežbe je razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)

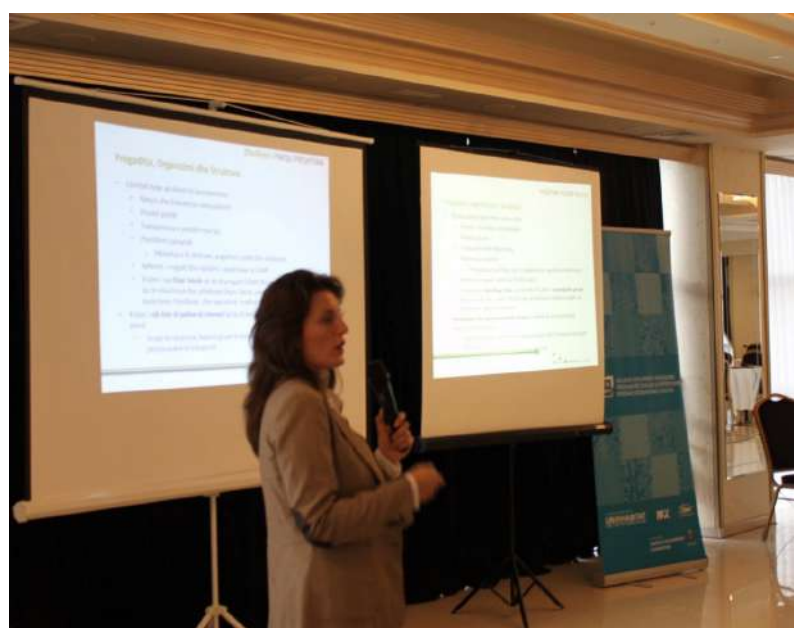
Paket	Biciklistička strategija						
Cilj 1	Primeniti biciklističku mrežu 2025;						
Cilj 2	Promovisati bicikle u 2020;						
Cilj 3							
Odgovorna agencija za sprovođenje	Odeljenje radova;						
Tela koja donose odluke	Skupština opštine;						
Potrebno je odobrenje od	Ministarstvo; Ostalo: Skupština opštine;						
Dokumenti koji će se predstaviti organu koji donosi odluke	Planirajte biciklističku mrežu; Plan za promotivne aktivnosti;						
Potrebna finansijska sredstva (procena)	Ne znam	>10,000 \$	10 – 50,000 \$	50 – 100,000 \$	100 - 250,000 \$	250 - 1,000,000 \$	>1,000,000 \$
Mogući izvori finansiranja	Gradski budžet 2020 -2025;						
Potrebe za obukom osoblja	Modul online obuke za sve uključene članove osoblja;						
Moguća ograničenja / rizici	Gradsko veće ne shvata prioritet za vožnju biciklom;						
Mere za smanjenje rizika	Uključite dobre argumente za biciklizam u dokument odluke.						

Br	Odrednica	Datum	Opis
1	Kritična masa	7/2020	Demonstracija kritične mase biciklima
2	Koncept odobren	9/2020	Koncept za biciklističku mrežu odobrio je Gradsko veće

Tabela 28. Odrednice i aktivnosti na njihovom postizanju. Primer: Biciklistička strategija (okvir radionice i vežbe je razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)

Broj odrednice	Aktivnost	Rok	Odgovorna osoba
1	Razviti plan za biciklistički događaj	1/2020	Leonardo DiCaprio
1	Organizovati finansijska sredstva za događaj	2/2020	George Sorrows
2	Razviti koncept biciklističke mreže	8/2020	John Lennon

Tabela 29. Lista aktivnosti potrebnih za postizanje svake odrednice. Primer: Biciklistička strategija (okvir radionice i vežbe je razvio saobraćajni stručnjak Niklas Sieber)



Slika 50. Deljenje EU POUM platformi kojima se opštine mogu pridružiti (sa leve strane), razmena iskustava POUM-a Prištine (sa desne strane) tokom POUM-ove druge radionice zainteresovanih strana

Sledeće bitne komponente treba uzeti u obzir prilikom organizovanja radionica i sastanaka u okviru POUM procesa:

- Snažno učestvovanje zainteresovanih strana tokom radionica, s tim da se zainteresovane strane neprestano informišu i daje im se mogućnost da učestvuju u procesu;
- Racionalan proces donošenja odluka koji se postiže proračunima zasnovanim na modelu i racionalnim određivanjem prioriteta mera prema potrošnoj efikasnosti principa isplativosti. Ovo je neophodno za dobijanje donatorskih sredstava za velike investicije;
- Snažna politička podrška POUM-u koja se postiže učestvovanjem u radionicama i odlukama donesenim u opštinskim većima, posebno u pogledu budućih budžetskih obaveza;
- Izrada investicionog plana u periodu od 10 do 20 godina koji daje buduće smernice za javni budžet;
- Razvoj stabilnih administrativnih institucija koje osiguravaju održivost, npr. organi za javni prevoz.

4.2.2. Konsultacije razvojnih scenarija sa grupama od interesa

Pored opštinskih radnih grupa (koje je imenovao gradonačelnik) kao vođe procesa POUM, sastanaka i radionica sa različitim zainteresovanim stranama, rešenja ponuđena planom uvek treba konsultovati sa širom grupom ljudi, uključujući opštu populaciju. Konsultacije sa ovim scenarijima mogu se obaviti na nekoliko načina, uključujući otvaranje izložbe u opštinskoj sali sa svim mogućim scenarijima, glasanje o scenarijima od strane građana, deljenje putem interneta i primanje povratnih informacija, organizaciju konferencija za štampu i medije itd. Važno je da u takvom sveobuhvatnom procesu odabrani scenario odražava rešenje prihvatljivo većini zainteresovanih strana, uključujući građane.

4.3. Razvoj POUM-a i njegovih ciljeva i zadataka

Zajednička vizija i ciljevi su temelji svakog POUM-a. Ovde razrađene vežbe vizioniranja sa zainteresovanim stranama i građanima (pogledajte prethodna poglavlja), utiru put ka željenoj budućnosti na osnovu rezultata situacije mobilnosti i uticaja scenarija.

Praćenje procesa je odgovornost koordinatora POUM-a, kao i opštinskih radnih grupa koje su nakon održavanja svih radionica dobile doprinos od zainteresovanih strana i građana, da konačno razviju ciljeve i zadatke POUM-a koji bi trebali rešavati važne probleme i koji bi trebali pokriti sve načini prevoza u funkcionalnom urbanom području.

Šta je 'Cilj'

Široka izjava koja opisuje poboljšanje koje grad traži. Ciljevi preciziraju pravce za poboljšanje i prioritetna područja, ali ne i sredstva za njegovo postizanje. (Rupprecht Consult, 2019).

4.3.1. Izrada predloga plana mobilnosti za grad, uključujući ciljeve i zadatke

Nakon završetka Druge radionice zainteresovanih strana, obe Mitrovice su nastavile sa POUM postupkom, nadovezujući se na glavne rezultate radionica. Od svih vežbi korišćenih u radionici (objašnjene u ovom dokumentu) moguće je stvoriti dobru osnovu za dalji rad na konačnom određivanju kratkoročnih ciljeva, plana aktivnosti, pokazatelja i ciljeva. Na osnovu ovog procesa, južna Mitrovica, kao i severna Mitrovica, uz pomoć lokalnih i međunarodnih saobraćajnih stručnjaka razvili su svoje odgovarajuće konceptualne predloge / razvoj okvira koji uključuju kratkoročne i dugoročne ciljeve.

Ukratko, ovo je postupak koji treba slediti nakon ove faze:

- Definirati dugoročne i kratkoročne ciljeve za sva prioritetna tematska područja (U slučaju obje Mitrovice to su bili: Regionalni javni prevoz, Gradski javni prevoz, Centar grada, Putna infrastruktura, Aktivni modusi, Zaštita životne sredine, Upravljanje parkingom i Bezbednost u saobraćaju). *Napomena: Ova se područja mogu razlikovati u definiciji, rangiranju ili prioritetu, u zavisnosti od profila različitih gradova i njihovoj situaciji mobilnosti;
- Buduće strukturisanje i nastavak POUM procesa;
- Umrežavanje i spoljna podrška (U svakom slučaju, nijedan grad ne funkcioniše samostalno, posebno kada je reč o mobilnosti i transportnoj mreži. Stoga bi u ovom trenutku trebalo razmotriti saradnju sa ostalim susednim opštinama. Pored zajedničkog planiranja budućih procesa intervencija, trebali biste osigurati da ova saradnja postoji tokom celog procesa razvoja plana);
- Paket mera za sva prioritetna tematska područja, uključujući rokove, odgovorne institucije i približne troškove ulaganja.

4.3.2. Konsultacije konačnog predloga razvojnog koncepta plana održive mobilnosti sa grupama od interesa

Što se tiče scenarija, isti postupak konsultacija konačnog koncepta plana trebao bi proći kroz komentare i povratne informacije građana i grupa od interesa. Konsultacije sa konačnim konceptom i vizijom mogu se obaviti na nekoliko načina, uključujući otvaranje izložbe u opštinskoj sali sa svim mogućim scenarijima, glasanje o scenarijima od strane građana, mrežno deljenje i primanje povratnih informacija, organizaciju konferencija za štampu i medije itd. Važno je da u takvom sveobuhvatnom procesu odabrani scenario odražava rešenje prihvatljivo većini zainteresovanih strana, uključujući građane. Rezultati planiranja održive urbane mobilnosti mogu biti uspešni samo ako građani razumeju viziju i ako podržavaju njene šire ciljeve (Rupprecht Consult, 2019).

**Pojašnjenje:* Krajem 2019. i tokom 2020. godine Južna Mitrovica je razvila predlog koncepta i fazu razvoja scenarija. Direktno uključivanje javnosti, sastanci i radionice sa njima nisu bili mogući fizički zbog mera zaštite od pandemije. Slika 51 prikazuje održavanje konferencije u avgustu 2020. godine na kojoj su zamenik gradonačelnika, direktor javnih službi i infrastrukture, koordinator POUM-a i predstavnici UN-Habitata medijima (kako bi došli do javnosti) predstavili plan i otvorili javnu raspravu da dobiju povratne informacije od građana.

Međutim, u normalnim situacijama toplo se preporučuje da se građani, osim ostalih zainteresovanih strana, uključe u proces izrade dokumenta (Tabela 23). Stvaranje širokog vlasništva i prihvatanje POUM-a je neophodno za osiguravanje da plan odražava adekvatna rešenja koja se odnose na zahteve i potrebe svih učesnika u saobraćaju.



Slika 51. Objavljivanje nacrta plana i otvaranje javnih konsultacija. POUM konferencija, Južna Mitrovica, 2020

POSTIGNUTA ODREDNICA 4

VIZIJA definisana, kratkoročni i dugoročni ciljevi postignuti.



5. MERE, ODGOVORNOSTI I PLAN AKTIVNOSTI



Primena procesa razvoja POUM-a koji karakterišu snažni participativni element i postupni pristup rešavanju najizazovnijih područja urbane mobilnosti - rezultira sveobuhvatnom strategijom razvoja urbane mobilnosti. Stoga se preporučuje izrada i isporuka POUM-a, s tim da je obrazloženje dobro koordinisano i usmereno na postizanje održivih rezultata mobilnosti kako na strateškom, tako i na operativnom nivou.

Nakon vizije i definisanih ciljeva i zadataka, proces planiranja prelazi sa strateškog na operativni nivo. Ova faza se fokusira na mere za postizanje dogovorenih ciljeva. Ovde je POUM završen i njegovo sprovođenje pripremljeno odgovaranjem na sledeća pitanja:

Šta ćemo konkretno uraditi?

Šta će biti potrebno i ko će šta raditi?

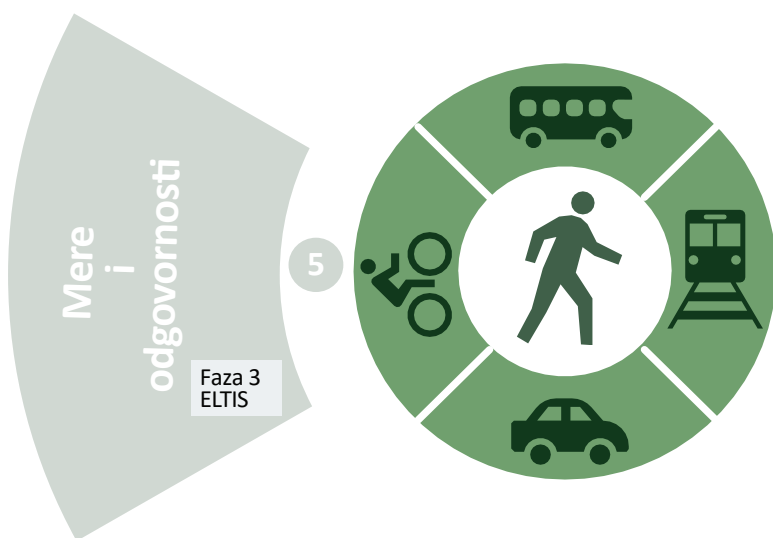
Da li smo spremni za početak?

Razvoj efikasnih paketa mera je srž održivog planiranja urbane mobilnosti. Samo dobro odabrane mere osiguraće postizanje definisanih ciljeva. Izbor bi se trebao temeljiti na diskusiji sa ključnim zainteresovanim stranama, transparentno proceniti mere izvodljivosti i doprinosa ciljevima i razmotriti iskustva sa drugih mesta sa sličnim politikama. Kako bi se maksimizirale sinergije i pomoglo u savladavanju barijera, trebali bi se definisati integrisani paketi mera. Rano planiranje evaluacije i praćenja svake mere (ili paketa mera) osigurava da se uzme u obzir kada se kasnije raspravlja o odgovornostima i budžetima (Rupprecht Consult, 2019).

5.1. Izrada plana aktivnosti, pokazatelja i ciljeva

Sledeći korak se sastoji od definisanja niza strateških pokazatelja koji omogućavaju praćenje napretka postignutog u postizanju svakog od ciljeva. Osnovni pokazatelji trebali bi biti merljivi, razumljivi i povezani sa ciljevima.

Slika 52. Mere, odgovornosti i plan aktivnosti



Odrednica 5:
Usvajanje POUM-a

5.1 Izrada plana aktivnosti, pokazatelja i ciljeva

5.1.1. Izrada plana aktivnosti, pokazatelja i ciljeva

5.1.2. Dogovorite merljive ciljeve

5.2 Davanje prioriteta aktivnostima

5.2.1. Dogovoriti se o prioritetima, odgovornostima i vremenskom rasporedu

5.3 Konsultacije plana aktivnosti sa grupama od interesa

5.3.1. Informacije i prilika za povratne informacije koje se donose donosiocima odluka, građanima i drugim zainteresovanim stranama i pružaju povratne informacije koje se razmatraju radi dogovora o akcijama.

5.4 Osigurati političko i institucionalno vlasništvo

5.4.1. Obaveza dobijena od relevantnih javnih subjekata za izdvajanje dovoljnog javnog budžeta za popunjavanje stečenih nedostataka u finansiranju.

5.1.1. Utvrditi pokazatelje za sve ciljeve

Pri izradi liste / odabiru pokazatelja za POUM, postoji niz ključnih načela koje treba uzeti u obzir:

- **Prihvatljivost:** Odražavanje potrebe za prihvatanjem od strane onih koji će ih primeniti;
- **Dostupnost:** Važna je potreba za lakim dobivanjem podataka,
- **Jasnoća:** Pokazatelji bi trebali biti jednostavni i nedvosmisleni;
- **Ograničenost u broju:** veći fokus na pokazatelje povezane sa nekoliko glavnih mera;
- **Uporedivost:** Važno je usvojiti definicije / metode koje su zdrave, praktično izvedive i dosledne u svim merama.

Šta je 'Pokazatelj'

Pokazatelj je jasno definisan skup podataka koji se koristi za praćenje napretka u postizanju određenog kratkoročnog ili dugoročnog cilja. Strateški pokazatelji omogućavaju merenje ukupnih performansi POUM-a i stoga pružaju osnovu za njegovu procenu. Na detaljnijem nivou, pokazatelji mera omogućavaju praćenje učinka pojedinih mera. (Rupprecht Consult, 2019).

Tabela 30. Lista pokazatelja učinka POUM– (POUM 2020. - 2028. Južna Mitrovica)

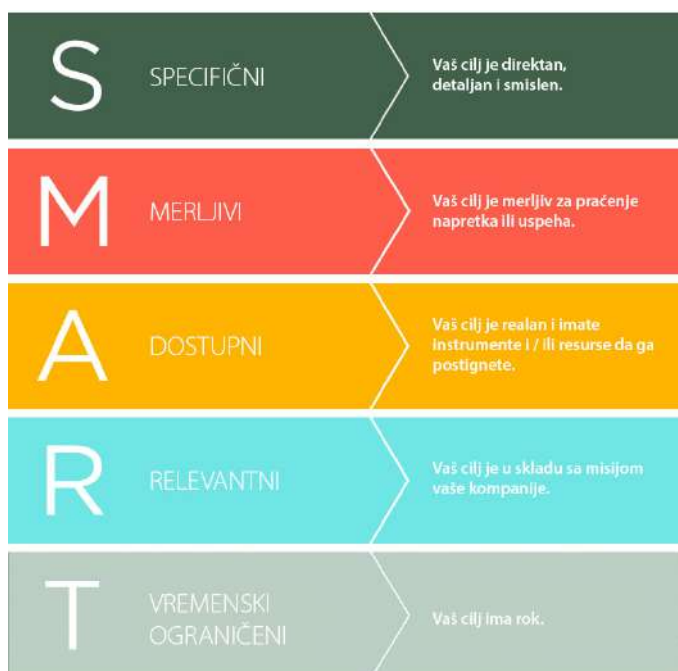
Element	Br.	Naziv pokazatelja	Doprinos ciljevima POUM-a				
			Mrežna Efikasnost	Pristupačnost	Sigurnost	Životna sredina	Kvalitet života
Transport Sistem	1	Saobraćaj se uliva u centar grada i nivo tranzitnog saobraćaja	✓			✓	
		Proporcija putovanja javnim prevozom na posao	✓		✓	✓	
		Povećanje ukupnog broja putovanja javnim prevozom		✓			
Bezbednost na putu	2	Broj saobraćajnih nesreća (smrtni slučajevi i povrede)			✓		✓
		Nesreće u drumskom saobraćaju u kojima su učestvovali pešaci i biciklisti			✓		✓
		Nadzor brzine - sprovođenje zakona			✓		✓
Pristupačnost i mobilnost	3	Praćenje biciklizma: Modalni podeljenost (udeo putovanja biciklom) i lokalni nivoi biciklizma		✓		✓	✓
		Praćenje pešaka: Modalni podeljenost (udeo putovanja pešačenjem) i lokalni nivoi pešačenja		✓		✓	✓
Parking	4	Stopa popunjenosti parking mesta	✓	✓			
		Ponašanje u pogledu parkiranja (prema propisima)	✓		✓		
Životna sredina	5	Nadzor kvaliteta vazduha: Koncentracija azot-dioksida (NO ₂) i PM10				✓	✓
Društveni	6	Nivo javnog zadovoljstva uslugama javnog prevoza					✓
		Vlasništvo automobila		✓			✓
		Zadovoljstvo kvalitetom pešačkog i biciklističkog okruženja		✓		✓	✓

Pokazatelji pomažu u merenju ukupnih učinaka POUM-a. Razvojni i nadzorni tim i lokalni političari će se postepeno pripremati za projekte koji su neophodni i najprikladniji za sprovođenje POUM-a. Pored ciljeva planiranja, Skupština opštine će takođe pratiti i trenutna dešavanja. Razvoj jakog okvira za praćenje i evaluaciju kao deo POUM-a pomoći će pružiti dokaz o efikasnosti POUM-a i njegovih mera.

5.1.2. Dogovoriti merljive ciljeve

Nakon definisanja pokazatelja, za svakog od njih treba postaviti ciljeve. Ciljevi predstavljaju konkretan oblik predanosti u POUM-u, navodeći šta želite postići i do kada. Postavljanje jasnih ciljeva ima dve glavne svrhe. Prvo, pruža transparentnost i jasne smernice kako želite promeniti saobraćaj i mobilnost u gradu. Drugo, omogućava gradovima da shvate u kojoj meri treba postići ciljeve. Ako su strateški osnovni pokazatelji i ciljevi dobro definisani, donosioci odluka i javnost moći će ih lako razumeti i mogu biti podsticaj za postizanje boljih rezultata (Rupprecht Consult, 2019).

Ciljevi u paketima mera za Južnu Mitrovicu i Severnu Mitrovicu su u početku definisani kao SMART ciljevi tokom Prve radionice zainteresovanih strana, da bi bili definisani tokom druge Radionice zainteresovanih strana, zajedno sa odrednicama i aktivnostima (objašnjeno u poglavlju 4.2.1, vidi primere). U



Slika 53. SMART ciljevi

Šta je 'Cilj'

Ciljevi su izraz ciljane vrednosti strateškog pokazatelja. Preciznije, oni definišu šta bi trebalo postići u poređenju sa trenutnom situacijom u određenoj godini. Ciljevi bi trebali biti „SMART“ (Rupprecht Consult, 2019).

Pri postavljanju ciljeva, poželjno je uključiti i zainteresovane strane kako biste bili sigurni da imaju široku podršku. Trebali biste biti oprezni pri postavljanju ciljeva, jer oni moraju biti realni. To ne znači da ne možete biti ambiciozni, ali trebate pažljivo i iskreno proceniti što se može postići s obzirom na data finansijska i profesionalna sredstva koja imate.

ovom slučaju, učesnici radionice dobili su listu mogućih rezultata kako bi usmerili svoj rad i bili što realniji u odnosu na postavljene ciljeve. Sledeći primer ilustruje potencijalnu listu pod Zaštita životne sredine. Treba napomenuti da je ovu listu sastavio međunarodni stručnjak za saobraćaj na osnovu vežbi održanih tokom Prve radionice zainteresovanih strana.

5.2. Prioritizacija aktivnosti

POUM radna grupa, uz odobrenje političke grupe, treba da nastavi sa prioritizacijom aktivnosti u okviru paketa mera. Prioritizaciju treba izvršiti na osnovu interesa opštine za određene intervencije, projekte potrebne za građane, projekte koji imaju stratešku ulogu za opštinu itd. Rangiranje treba da uzme u obzir opštinsku sposobnost da sprovodi projekte, u ovom slučaju one projekte koji mogu biti finansijski pokriveni od strane opštine. Za ostale projekte koje opština ne može pokriti, prijave se moraju pripremiti za dobijanje sredstava od spoljnih donatora. Za identifikovane mere i naredne projekte treba izvršiti određene ekonomske i tehničke studije (prethodna studija izvodljivosti), studiju izvodljivosti, analizu troškova i koristi (CBA), a zatim projekte pripremiti sa potrebnom dokumentacijom. Neki projekti i priprema zahtevaju blisku saradnju i zajedničke napore

Mogući ciljevi

Odaberite jedan ili više ciljeva za koje smatrate da su najprikladniji za sprovođenje u vašem gradu. Po potrebi dodajte ostale ciljeve:

- Lobirajte kod centralne vlade za strože ekološke propise;
- Podizanje svesti o zaštiti životne sredine i klimatskim promjenama.

Moguće odrednice

Odaberite jednu ili više odrednica za koje smatrate da su najprikladniji za sprovođenje u vašem gradu. Po potrebi dodajte ostale odrednice:

- Sastanak sa Ministarstvom saobraćaja radi lobiranja za ekološke propise;
- Sprovođenje kampanja za podizanje svesti o održivom transportu;
- Gradsko veće prihvatilo ograničenja pristupa za stara i vozila koja zagađuju okolinu.

Moguće aktivnosti

Razvijte aktivnosti i naznačite rok i odgovornu osobu. Evo nekoliko predloga. Dodajte i vaše ideje:

- Lobirajte kod centralne vlade za strože ekološke propise, kao što su:
 - Redovno meriti kvalitet vazduha; uspostaviti stanice za merenje kvaliteta vazduha;
 - Nadgledati kvalitet goriva;
 - Redovni obavezni pregled vozila u pogledu nivoa emisije i sigurnosti;
 - Poboljšati obdarenost i kapacitete jedinica za pregled vozila;
 - Subvencionisati ugradnju katalitičkih pretvarača u starije automobile;
 - Obezbediti finansijske podsticaje za kupovinu vozila sa niskim emisijama;
- Napravite kampanju za odnose s javnošću radi promovisanja strožih propisa o zaštiti životne sredine;
- Organizovati dane bez automobila;
- Organizovati redovne biciklističke događaje, poput Kritične mase;
- Organizovati događaje u vezi sa parkiralištem;
- Regulisati ulaz starih vozila u centar grada. Pre toga pažljivo proučite zakonska ograničenja.

Potrebe za koordinacijom:

- Bicikli;
- Usporavanje saobraćaja u centru grada.

sa više jedinica na lokalnom ili nacionalnom nivou. Početak rada na ovim projektima stoga bi u početku trebao uključivati potpisivanje sporazuma o partnerstvu.

5.2.1. Dogovaranje o prioritetima, odgovornostima i vremenskom rasporedu

Od relevantnih odeljenja u opštini (Odeljenje za javne službe i infrastrukturu, Odeljenje za planiranje i urbanizam, Odeljenje za

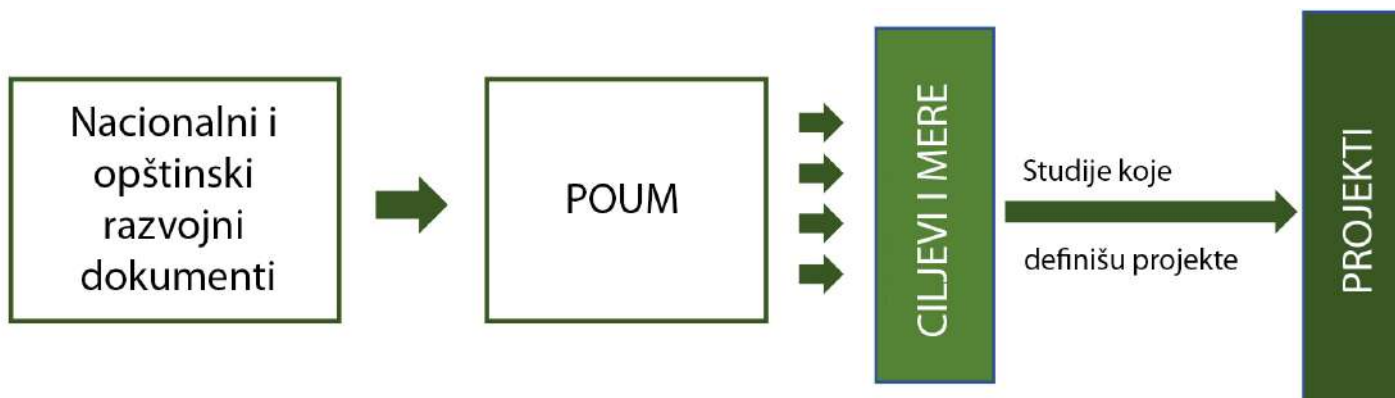
finansije i ekonomski razvoj, Odeljenje za geodeziju, katastar i imovinu), preporučuje se uspostavljanje POUM tima za razvoj i nadzor.

U smislu potencijalne uloge i odgovornosti, ova grupa će se uglavnom baviti:

— Koordinacija strateških saobraćajnih pitanja koja utiču na grad i šire područje (putovanje na posao), u pripremi, praćenju, sprovođenju i pregledu prostorne strategije za opštinu u celini;

- Razvoj i primena POUM-a kako bi se osiguralo kontinuirano poboljšanje u razvoju i koordinaciji strategije održive mobilnosti sa posebnim naglaskom na poboljšanje postizanja dogovorenih ciljeva (i investicionih programa koji ih podržavaju);
- Delovanje kao forum za rešavanje bilo kakvih sukoba interesa koji bi se mogli pojaviti u pitanjima koja se odnose na razvoj i isporuku POUM-a;
- Revizija i modifikacija programa sprovođenja POUM-a kako bi se ispunili ciljevi POUM-a;

- Davanje predloga donosiocima odluka u vezi sa finansiranjem POUM-a i ulaganjem u mere programa POUM-a;
- Dogovaranje o predviđenim intervencijama ako ciljevi nisu ispunjeni;
- Pružanje mehanizama koji osnažuju tehničko osoblje / službenike da postignu pružanje usluga;
- Koordiniranje aktivnosti POUM-a sa širom agendom transporta;
- Praćenje napretka u sprovođenju POUM-a i izveštavanje gradskog veća / gradonačelnika.



Slika 54. Osnova za pripremu POUM projekata– (POUM 2020. - 2028. Južna Mitrovica)

5.3. Konsultacije plana aktivnosti sa grupama od interesa

Dijalog plana aktivnosti trebao bi proći kroz komentare i povratne informacije od grupa od interesa, građana i drugih zainteresovanih strana. Savetovanje sa planom aktivnosti može se obaviti na nekoliko načina, uključujući sastanke ili radionice, javne rasprave, online deljenje i primanje povratnih informacija, ankete, platforme društvenih medija itd. Važno je da u takvom sveobuhvatnom procesu plan aktivnosti odražava najizvodljiva rešenja.

5.3.1. Informacije i prilika za povratne informacije koje se donose donosiocima odluka, građanima i drugim zainteresovanim stranama i pružaju povratne informacije koje se razmatraju radi dogovora o aktivnostima

Da bi se konačno osiguralo da su aktivnosti predviđene u paketima mera odgovarajuće, da se bave problemima različitih interesnih grupa u gradu i poboljšaju uslovi za većinu njih, njihov angažman je ključan prilikom konsolidacije plana aktivnosti. Štaviše, njihovo angažovanje moglo bi biti potrebno

u procesu za sprovođenje određenih mera. Na primer, regionalni organi, privatni vlasnici zemljišta, organi javnog prevoza itd. Spoljne zainteresovane strane mogu dodati dodatnu vrednost meri ili će olakšati njeno sprovođenje. Takvi primeri su biciklistička udruženja, poslovna udruženja ili susedni gradovi (CIVITAS, 2018).

5.4. Osigurati političko i institucionalno vlasništvo

Politička podrška potrebna je prilikom rešavanja problema i usmeravanja na primenu u urbanim sistemima mobilnosti i transporta. Urbana uprava i odgovorne institucije važni su za ocenu, planiranje i primenu urbane infrastrukture i usluga.

Bez obzira na to koliko su dobre preporuke politika, njihovo sprovođenje zavisi od toga koliko su ovi institucionalni i upravljački okviri prikladni u svrhu usmeravanja, upravljanja, određivanja resursa i isporuke. U mnogim gradovima formalne institucije koje utiču na transportni sektor često deluju na manje nego poželjan način, posebno u zemljama u razvoju (UN-Habitat, 2013).

5.4.1. Obaveza dobijena od relevantnih javnih subjekata da će izdvojiti dovoljan javni budžet za popunjavanje stečenih nedostataka u finansiranju

Održiva urbana mobilnost je nova sfera delovanja lokalne uprave na Kosovu. Štaviše, to nije plan koji zahteva trenutni pravni okvir Kosova i nekoliko opština koje su izradile ovaj plan to su uradile na svoju ruku ili uz spoljnu podršku. To takođe utiče na podršku i promovisanje ovih planova, a posebno na datu političku podršku. Dalje, opštinske vlasti karakterišu nedovoljni resursi (ljudski, tehnički i finansijski), nedostatak finansija, proceduralna ograničenja (za nestandardne planove, a ne prema zakonu kao što je POUM) itd.

Prema tome, finansiranje mera koje proizilaze iz ovog plana novo je polje na Kosovu i lokalni i centralni nivo trebalo bi dalje istraživati nove inovativne načine. Možda bi se ovo regulisalo da se na centralnom nivou uspostavi NPUM (nacionalno planiranje urbane mobilnosti) iz kojeg će proizići POUM-ovi za opštine i njihova međusobna povezanost omogućiti bolju finansijsku saradnju između dva nivoa vlasti (lokalne i centralne).

Tabela 56 ilustruje kako se POUM može finansirati lokalnim opštinskim politikama. Pored ovog i nacionalnog finansiranja, postoje i druge mogućnosti finansiranja,

Slika 55. Prištinski parking kao primena mere koja proizlazi iz POUM-a u Prištini, Izvor: prishtinaparking.com



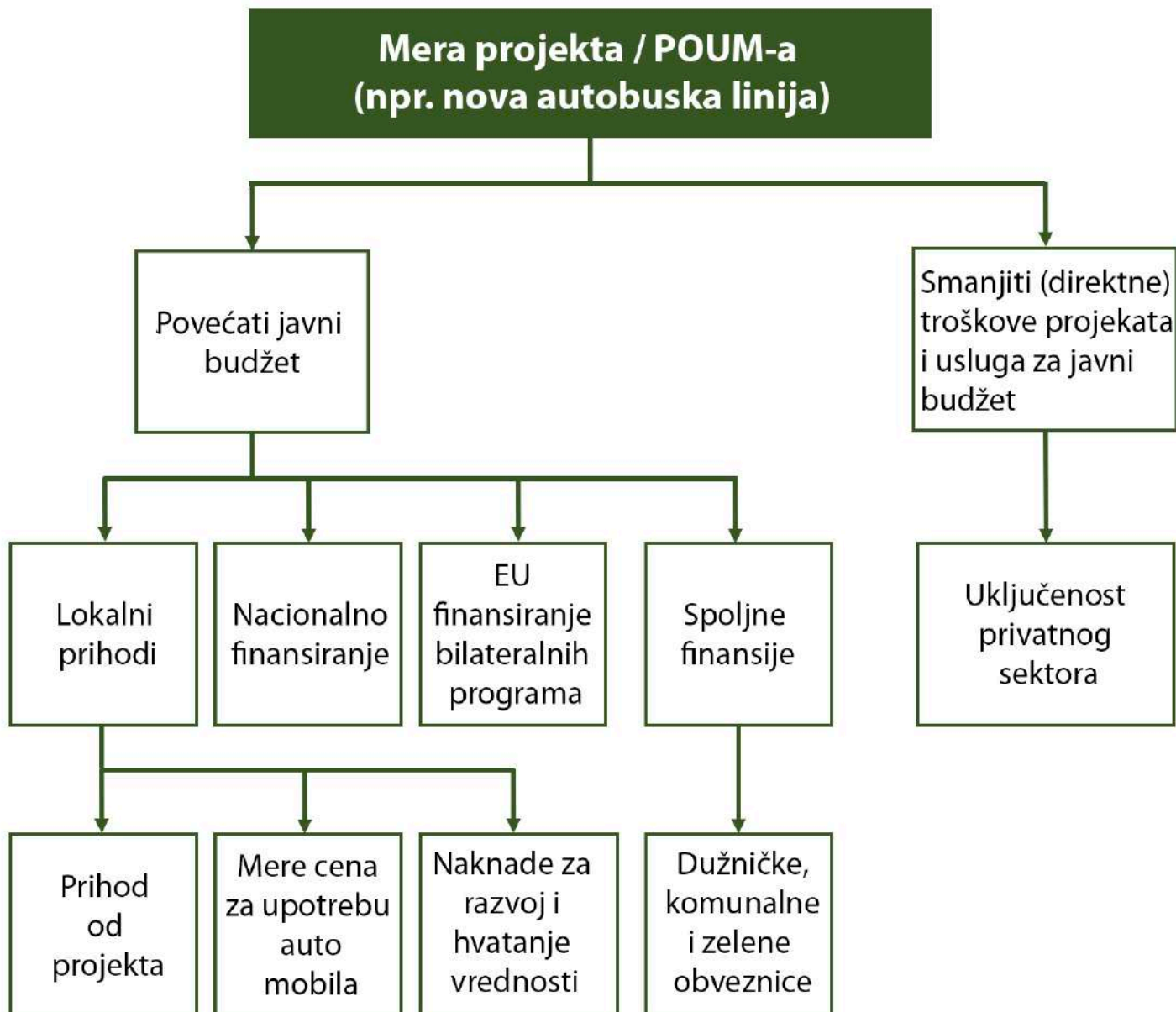
poput mehanizama finansiranja Evropske unije, dužničkih mehanizama i spoljnog finansiranja, uključivanje privatnog sektora (JPP u razvoj infrastrukture i angažiranje privatnih kompanija kao pružaoca usluga).

Južna Mitrovica nakon odobrenja POUM-a započela je izradu tri opštinska propisa:

- Nacrt propisa o gradskim i gradsko-perifernim linijama transporta;
- Nacrt propisa o upravljanju parkingom;
- Nacrt propisa o transportu.

Kroz ove propise stvoriće se mehanizmi za uključivanje privatnog sektora kao pružalaca usluga definisanjem strogih pravila o njihovom poslovanju u gradu. Na primer, one kompanije koje preuzmu upravljanje gradskim saobraćajnim linijama imaće posebne uslove za vozila koja će koristiti, parkirališta će imati stroga pravila o svom mestu, rasporedu, ceni, uslovima itd.

Shërbimet	Çmimorja					
	ZONA 1		ZONA 2		ZONA 3	
	Për orë	Ditore	Për orë	Ditore	Për orë	Ditore
Parkim me kohë të caktuar	€ 1.00	€ 7.50	€ 0.50	€ 5.00	€ 0.30	€ 1.50
Parkim me Laura	€ 0.30	€ 1.50	€ 0.30	€ 1.50	€ 0.30	€ 1.50
	Mujore	Vjetore	Mujore	Vjetore	Mujore	Vjetore
Parkim të rezervuar për persona fizik dhe juridik	€ 100.00	€ 1,000.00	€ 70.00	€ 700.00	€ 50.00	€ 500.00
Parkim për banorët rezident - Vetura 1	€ 10.00	€ 100.00	€ 7.00	€ 70.00	€ 5.00	€ 50.00
Parkim për banorët rezident - Vetura 2	€ 30.00	€ 300.00	€ 15.00	€ 150.00	€ 10.00	€ 100.00
Parkim për banorët rezident - Vetura 3+	€ 45.00	€ 450.00	€ 30.00	€ 300.00	€ 15.00	€ 150.00



Slika 56. Pregled finansiranja i instrumenata finansiranja (Finansiranje i finansiranje mera održive urbane mobilnosti, ELTIS 2019)

POSTIGNUTA ODREDNICA 5

POUM usvojen na skupštini opštine.



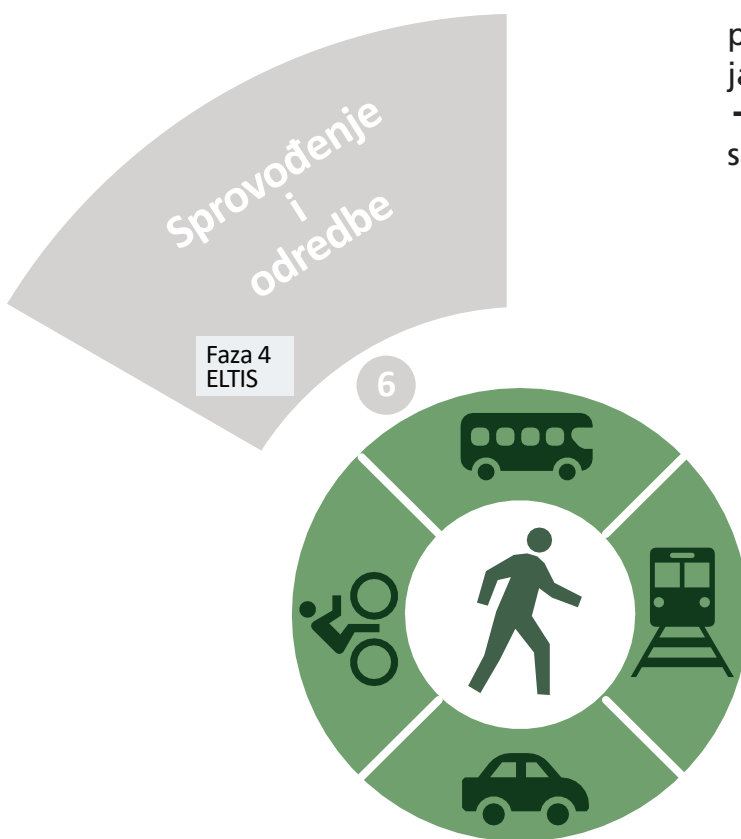
6. SPROVOĐENJE/ODREDBE



Nakon što POUM odobri vaša skupština opštine, započinjete sa fazom sprovođenja. Ovo je ujedno i najduža faza ovog procesa, jer se odvija paralelno sa predviđenom dužinom plana. Dakle, praćenje, evaluacija i komunikacija trebaju biti sistematični.

Kako je POUM strateški dokument, on ne precizira detaljno kako će se svaka akcija sprovesti. Ovaj postupak pripada opštinskim službenicima, odgovornim službama (javne službe i infrastruktura, finansije, zaštita životne sredine, nabavke), kao i stranama uključenim u proces kao izvršni partneri opštine. Sprovedbeni partneri u ovom slučaju mogu biti kompanije koje sprovode studije izvodljivosti, međunarodne i lokalne organizacije koje pomažu opštinama u izradi unutrašnjih propisa o određenim saobraćajnim pitanjima, druge strane

Slika 57. Sprovođenje/odredbe



📍 Odrednica 6:
Procena sprovedbenih
mera

uključene u konfiguraciju javno-privatnog partnerstva (na primer linije javnog prevoza u gradu ili čak i upravljanje parkiranjem) itd.

Usvajanje i primena POUM-a stvara preduslove za pristup finansijskim resursima EU, odnosno mogućnost prijavljivanja na tendere za inovativna transportna, ekološka i energetska rešenja, što povećava konkurentnost i kapacitet raspoloživih finansijskih resursa kosovskih opština.

Projekti koji se mogu finansirati iz različitih fondova koji podržavaju održivu urbanu mobilnost uključuju:

- Razvoj infrastrukture za preduzeća javnog prevoza, fokusiran na primenu energetski efikasnih rešenja;
- Razvoj infrastrukture i parking sistema koji dopunjuju javni prevoz;
- Nabavka i modernizacija putničkog voznog parka iz karbonskog parka za prevoznike u javnom prevozu;
- Primena sistema kontrole i upravljanja saobraćajem (ITS) u urbanim sredinama;

6.1 Dogovor o merama i odgovornostima

6.1.1. Sve mere su identifikovane, definisane i opisane

6.2 Upravljanje sprovođenjem

6.2.1. Koordinacija sprovođenja mera

6.2.2. Nabavka roba i usluga

6.3 Praćenje, prilagođavanje i komuniciranje

6.3.1. Praćenje napretka i prilagođavanje

6.3.2. Obaveštavanje i uključivanje građane i zainteresovanih strana

6.4 Pregled i naučene lekcije

6.4.1. Analiza uspeha i neuspeha

6.4.2. Deljenje rezultata i naučenih lekcija

6.4.3. Razmatranje novih izazova i rešenja

<p>Mobilise your City</p> <p>Sasank Vemuri</p> <p>Coordinator of the Secretariat</p> <p>MobiliseYourCity Partnership</p> <p>Rue Archimède 61</p> <p>1000 Brussels – Belgium</p> <p>M: +32 4 560 46 158</p> <p>E: Sasank.Vemuri@giz.de</p> <p>I: http://mobiliseyourcity.net</p>	<p>GIZ Office Kosovo</p> <p>Director</p> <p>David Oberhuber</p> <p>Rr. Anton Çetta Nr. 1</p> <p>10000 Pristina</p> <p>+381 38 233 002 100</p> <p>giz-kosovo-buero@giz.de</p>	<p>EBRD Kosovo</p> <p>Arianit Blakaj</p> <p>blakaj@ebrd.com</p> <p>+38345 270 300</p> <p>World Bank</p> <p>Country Office Contacts</p> <p>Pristina, Kosovo</p> <p>Rruga Prishtinë - Fushë</p> <p>Kosovë 10060 Pristina</p> <p>+383-38-224-454-1100</p> <p>wbg-kosovo@worldbank.org</p>
<p>Horizon 2020 - Research and Innovation Program</p> <p>Mobility for growth – urban (CIVITAS 2020)</p> <p>https://civitas.eu/</p>	<p>INTERREG program - projects for sustainable regional development</p> <p>http://www.interreg4c.eu/interreg-europe</p>	<p>URBACT III program</p> <p>knowledge sharing projects.</p> <p>http://www.urbact.eu</p>

Slika 58. Evropski strukturni i investicioni fondovi i druge finansijske opcije

- Uvođenje jedinstvenog sistema karata i modernih informacionih sistema za putnike, izgradnja i unapređenje biciklističkih ruta i staza;
- Pilot instalacija stanica za punjenje električnih automobila i druge srodne male infrastrukture;
- Uvođenje drugih rešenja za čistu mobilnost i inovativnih tehnologija ako se identifikuju prema planovima održive urbane mobilnosti.

6.1. Dogovor o merama i odgovornostima

Jednomkadase mere i aktivnosti postave unutar paketa mera, sledeći korak bio bi imenovanje

zainteresovanih strana odgovornih za sprovođenje. Ponekad realizator može biti više zainteresovanih strana ili institucija i u ovom slučaju odgovornost će pasti na obje strane za sprovođenje zadataka za koje su dodeljene. Ponekad se neke opštine, kao u slučaju Južne Mitrovice i Severne Mitrovice, identifikovanjem potencijalnih spoljnih donatora kao realizatora smatraju ulaznom tačkom za primanje spoljnih sredstava i podrške.

Ponekad su za sprovođenje mere potrebne i druge zainteresovane strane, osim gradskog odeljenja, npr. regionalni organi, privatni vlasnici zemljišta, javni prevoz. Spoljne

zainteresovane strane mogu dodati dodatnu vrednost meri ili će olakšati njeno sprovođenje. Takvi primeri su biciklistička udruženja, poslovna udruženja ili susedni gradovi. Uključivanjem spoljnih zainteresovanih strana i civilnog društva, opštine mogu dobiti nove informacije istovremeno kada se ove grupe integrišu u proces planiranja, čineći predložene promene šire prihvaćenim (CIVITAS, 2018).

6.1.1. Sve mere su identifikovane, definisane i opisane

Preporučuje se predstavljanje mera u akcionom planu na način koji daje pregled portfolia. Tabela 31 može se upotrebiti kao obrazac u tu svrhu, predstavljajući opis mera i paketa mera.

Procena približnog budžeta za svaku od mera je vrlo važna u ovoj fazi, jer tada pomaže opštinskim institucijama da utvrde mere i projekte koje će opština uključiti u svoje budžetske linije i druge za koje će trebati videti mogućnosti spoljnog finansiranja.

6.2. Upravljanje sprovođenjem

Konačni uspeh planskog dokumenta uvek leži u njegovom efikasnom sprovođenju. Čak i ako

je POUM uspešno razvijen do ove faze, njegov se uspeh meri u fazi sprovođenja. Osnovna radna grupa POUM-a, zainteresovane strane i druge uključene strane moraju se i dalje kontinuirano angažovati kako bi se olakšao efikasan postupak sprovođenja.

U vreme kada su ove smernice razvijene, Južna Mitrovica je bila na početku organizacije faze primene nakon odobrenja dokumenta, dok je Severna Mitrovica bila na ivici da odobri plan u svojoj skupštini opštine. Stoga, kao i u prethodnim poglavljima, i ovde nedostaje njihovo iskustvo. U ovom trenutku ćemo pokušati da pružimo opšte smernice, takođe zasnovane na smernicama EU, kako bismo opštinama na Kosovu pružili opšti ciklus ovog procesa.

6.2.1. Koordinacija sprovođenja mera

Da bi se uspešno upravljalo fazom sprovođenja, uloge i odgovornosti svake osobe / institucije uključene u proces moraju se tačno znati. Opštinski koordinator u ovom slučaju mora delovati na osnovu hijerarhije zadataka koji se moraju pratiti i ocenjivati tokom celog procesa. Uloga i odgovornost osoba / institucija uključenih u proces moraju biti formalizovane i odobrene tako da se u slučaju eventualnog neuspeha projekta zna adresa

Tabela 31. Primer rezimea primene mere putne infrastrukture (POUM Južne Mitrovice, 2020.-2028.)

Kratkoročni period (2020 - 2021)	Srednjoročni period (2022 - 2025)	Dugoročni period (2026 - 2030)	Opis mera	Institucija odgovorna za sprovođenje	Približni trošak investicije
Povećati sigurnost i poboljšati kapacitet na 5 pogođenih raskrsnica	Povećati sigurnost i poboljšati kapacitet na 5 pogođenih raskrsnica	Povećati sigurnost i poboljšati kapacitet na 5 pogođenih raskrsnica	Mera uključuje niz raskrsnica u centru grada. Stoga bi na početku ove mere trebalo preduzeti studiju kako bi se utvrdila prioritarna područja / lokacije na kojima će se mera sprovoditi.	Opština Južna Mitrovica	80.000
Kružni put - obilaznica u južnom delu grada			Predviđeno UDP-om i MDP-om. Nova veza / nova obilaznica donose novi kapacitet i sigurniju vezu za vozače. Lokacija Industrijskog parka usko je povezana sa izgradnjom i funkcionalizacijom jugoistočne obilaznice, jer bi se novim preduzećima koja se tamo nalaze osigurale funkcionalne veze sa državnim putem "N2" i regionalnim putevima R -101 i R -220.	Opština Južna Mitrovica i MI	2 000 000
Poboljšanje saobraćajne signalizacije	Poboljšanje saobraćajne signalizacije	Poboljšanje saobraćajne signalizacije		Opština Južna Mitrovica	50 000
Reorganizacija kretanja transporta u zavisnosti od strukture saobraćaja			U zavisnosti od strukture saobraćaja, doći će do raspodele kretanja po različitim osovinaama puteva (u smislu upotrebe).	Opština Južna Mitrovica	50 000
Izgradnja puteva „Ali Zeneli“			Predviđeno UDP-om i MDP-om. Stambeni, netranzitivni putevi koji bi povećali protok u gradu	Opština Južna Mitrovica i MI	700 000
Izgradnja puteva „Lah Nimani“ i „Agim Ramadani“			Predviđeno UDP-om i MDP-om. Stambeni, netranzitivni putevi koji bi povećali protok u gradu	Opština Južna Mitrovica i MI	600 000

na koju treba tražiti odgovornost. U slučaju da se nekoliko projekata sprovodi paralelno, mimo glavnog koordinatora, za svaki projekat treba postojati lider koji treba imati jasan plan rada sa aktivnostima i vremenskim okvirom

koji treba podeliti sa celim timom uključenim u taj projekat. Koordinator POUM-a bi trebao održavati blizak kontakt sa tim liderima i po potrebi organizovati sastanke sa njima.



Slika 59. Prištinski autobusi, Foto: (@MZV)

6.2.2. Nabavka robe i usluga

Nabavka usluga i robe presudna je za sprovođenje POUM-a. Standardni postupak nabavke u javnoj upravi takođe je regulisan zakonom na Kosovu. Javne nabavke na Kosovu regulisane su Zakonom br. 04 / L-042 koji je usvojila Skupština Kosova 2011. godine. Prema ovom zakonu, dva centralna tela za javne nabavke na Kosovu ostaju: Regulatorna komisija za javne nabavke i Telo za razmatranje nabavki, dok Centralna Agencija za nabavku prelazi na Ministarstvo finansija, rada i transfera. Generalno, zakonodavstvo o javnim nabavkama je u skladu sa evropskim standardima, ali uprkos tome usklađenost se znatno povećala samo u najnovijoj verziji zakona. Kosovo još uvek treba da poboljša pravni okvir u oblasti javnih nabavki, a proces promena mora biti širi, uključujući mišljenje svih zainteresovanih strana (Institut RIINVEST, 2014). Međutim, izazovi mogu nastati u ideji da POUM predviđa mere koje zahtevaju 'zelenu nabavku', a nedostatak inovativnih i zelenih usluga i preduzeća na tržištu može izazvati poteškoće u 'ispravnom' sprovođenju mera.

Opština Priština započela je jednu od mera sprovođenja POUM-a glavnom reformom javnog prevoza. Kao deo toga 2017. godine bila je i oprema novim autobusima za pružanje održivih i modernih usluga i smanjenje zagađenja. Finansiranje projekta osigurano je kreditom Evropske banke za obnovu i razvoj.

6.3. Praćenje, prilagođavanje i komuniciranje

Na razvojnom i nadzornom timu i lokalnim političarima biće da se postepeno pripremaju za projekte koji su neophodni i najprikladniji za sprovođenje u njihovom gradu. Razvoj snažnog okvira za praćenje i evaluaciju kao deo POUM-a pomoći će pružiti dokaz o efikasnosti POUM-a i njegovih mera.

6.3.1. Praćenje napretka i prilagođavanje

It often happens that the measures envisaged Često se dešava da mere predviđene u radu nailaze na poteškoće u procesu njihove primene na terenu. Stoga, sa početkom sprovođenja svake mere, treba uspostaviti mehanizme praćenja i, ako je potrebno, mehanizam prilagođavanja. To znači da ako u procesu sprovođenja mere naiđe na poteškoće, a ponekad je čak i njeno sprovođenje nemoguće, tada njen odgovorni tim mora preispitati meru i izvršiti potrebne promene. Iz prakse se zatvaranje određenih puteva u gradu smatra jednom od najtežih mera za sprovođenje jer nailaze na snažno protivljenje stanovnika, a posebno preduzeća

Etape procesa nabavke	Elementi koje treba razmotriti
Korak 1: Priprema i planiranje	<ul style="list-style-type: none"> •Definisanje potrebe u smislu funkcija; •Otvoreni i ograničeni postupak; •Konkurentski dijalog i pregovori; •Korišćenje zajedničkih nabavki.
Korak 2: Objavljivanje i transparentnost	<ul style="list-style-type: none"> •Pristup tržištu; •Korišćenje specifikacija zasnovanih na učinku; •Dodatne specifikacije proizvoda, usluga i radova.
Korak 3: Podnošenje ponuda i odabir ponuđača	<ul style="list-style-type: none"> •Korišćenje kriterijuma za odabir i dodelu.
Korak 4: Procena ponuda i dodela	<ul style="list-style-type: none"> •Troškovi životnog ciklusa.
Korak 5: Sprovođenje i upravljanje ugovorima	<ul style="list-style-type: none"> •Obaveze praćenja i izveštavanja; •Standardi kvaliteta i bonus / malus šeme.

Tabela 32. Postupak nabavke. Izvor: EU Vodič za javne nabavke za praktičare (EC 2018)

Obrasci kriterijuma za zelene javne nabavke

Kriterijumi EU GPP razvijeni su kako bi se olakšalo uključivanje zelenih zahteva u dokumentaciju o javnom nadmetanju. Iako usvojeni kriterijumi EU GPP-a imaju za cilj postizanje dobre ravnoteže između ekoloških performansi, razmatranja troškova, dostupnosti tržišta i jednostavnosti provere, naručiocu mogu odabrati, u skladu sa svojim potrebama i nivoom ambicije, uključiti sve ili samo određene zahteve u svoju tendersku dokumentaciju.

Za gradsku mobilnost postoje obrasci kriterijuma za sledeća područja. Svaka od njih sastoji se od nekoliko potkategorija, npr. nabavka autobusa, automobila, drugih vozila, itd. u dokumentu o drumskom prevozu. Dostupni su na svim jezicima EU:

- Projektovanje, izgradnja i održavanje puteva;
- Putna rasveta i saobraćajna signalizacija;
- Drumski transport.

Za više informacija:

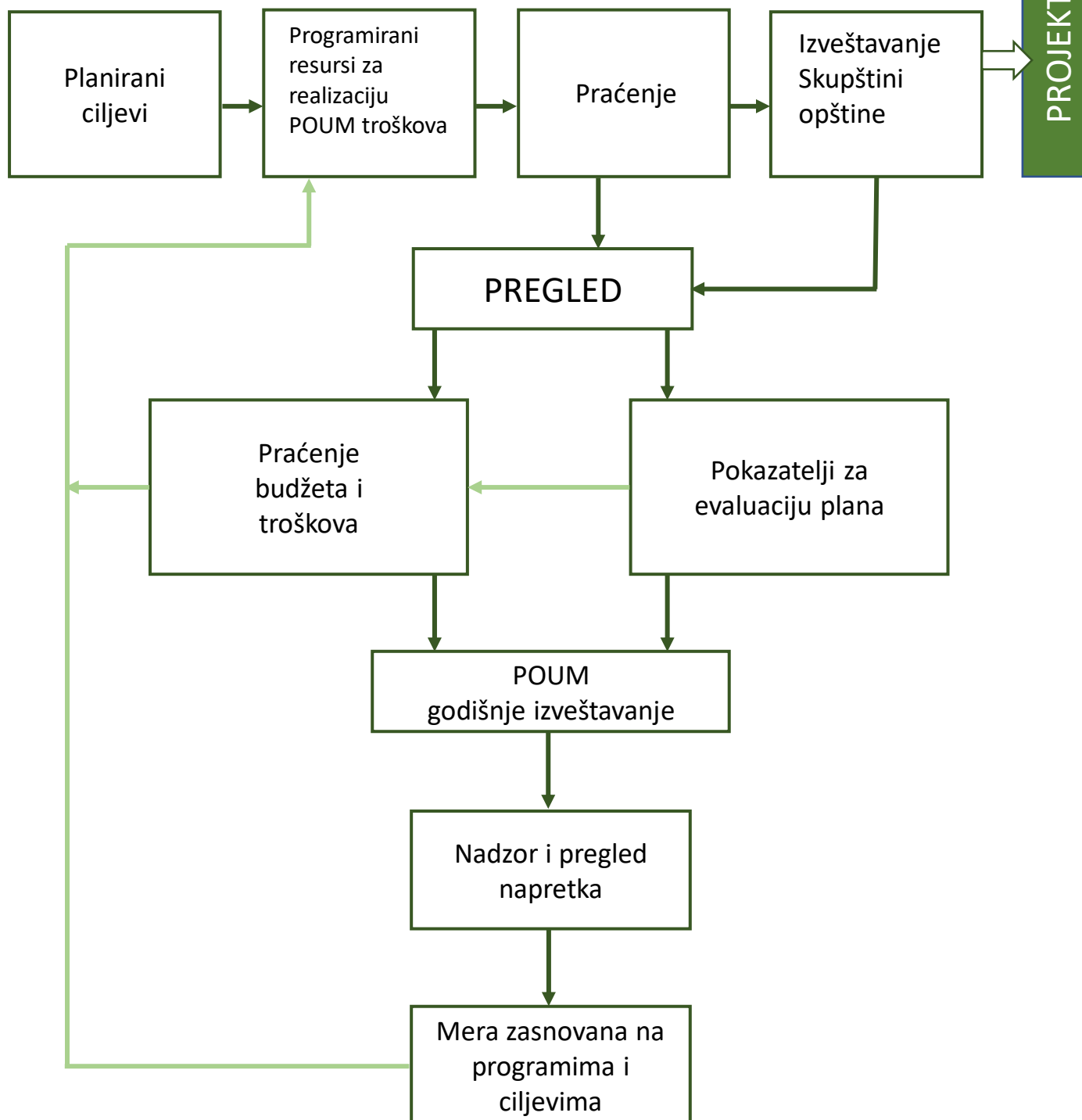
https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

na prvim spratovima zgrada duž ulica, mera koja direktno utiče na njihov rad. Stoga, ako meru postane nemoguće sprovesti, treba pronaći alternativne mogućnosti komunikacije i dogovora sa zainteresovanim stranama i građanima, a u takvim slučajevima treba napraviti potrebne kompromise u korist svih strana.

6.3.2. Informisanje i uključivanje građane i zainteresovanih strana

Nekoliko puta je u ovoj smernici naglašeno da je angažman građana u procesu POUM-a od vitalnog značaja. Međutim, njihov angažman ne treba razmatrati samo u fazi planiranja već i tokom celog procesa sprovođenja.

POUM PRAĆENJE



Slika 60. Praćenje POUM-a- (POUM 2020-2028 Južna Mitrovica)

Promene koje će se dogoditi u infrastrukturi, prevozu, zatvaranju puteva, biciklističkih staza utiču na svakodnevni život građana i obično su studije pokazale da su oni skloni u početku se usprotiviti velikim promenama u gradu, a posebno onima koje utiču na njihov svakodnevni život. Da bi oni postali delom

promene, da bi pravilno razumeli ukupnu korist od tih promena, oni moraju biti važan deo faza sprovođenja i njihov doprinos mora biti od vitalnog značaja, posebno u situacijama kada će njihov svakodnevni život, prihodi i ponašanja biti više pogođeni.

6.4. Pregled i naučene lekcije

Izrada POUM-a dug je i skup proces u ljudskom / profesionalnom i finansijskom smislu. Zaista, takve procese karakterišu neočekivani događaji, usputni izazovi, mobilizacija mnogih aktera itd. Nijedan proces, posebno ove veličine, ne ide glatko, pogotovo jer je POUM kontinuirani ciklus, tako da u određenim fazama moramo se zaustaviti i razmisliti o onome što smo naučili iz procesa, a koji je uspeh koji postizemo u njegovoj primeni.

6.4.1. Analiza uspeha i neuspeha

U 4. fazi kada smo postavili viziju, ciljeve i pakete mera, bili smo uvereni i oduševljeni danom kada ćemo moći ispuniti očekivanja prema njima. Stoga, nakon završetka ciklusa planiranja i primene POUM-a, moramo analizirati uspehe i neuspehe koje smo imali. Kroz razumevanje onoga što je prošlo dobro, a šta ne, stvorimo novu bazu, tako da će prikupljene lekcije biti polazna osnova u sledećoj generaciji POUM-a.

Da bismo bolje razumeli koji su bili naši uspesi i neuspesi u procesu planiranja i sprovođenja

(ponekad jedan može biti uspešan, a drugi ne), moramo uspostaviti mehanizme procene i merenja. Na primer, ako je tokom procesa planiranja sve bilo u redu sa definicijom vizije, ciljeva i mera, oni su se možda promenili u tom procesu, možda nisu imali pravi uticaj, možda ih nisu prihvatili građani itd. U merenju uticaja koji je POUM imao, moramo biti oprezni da uvek uključimo građane i zainteresovane strane, jer ono što imaju reći o procesu i njegovim ishodima ključno je za poboljšanje sledećeg ciklusa planiranja.

6.4.2. Deljenje rezultata i naučenih lekcija

Iako uvek na papiru pripremamo detaljne planove rada i prateće aktivnosti, procese planiranja uvek karakterišu neočekivani događaji i izazovi. Iz takvih procesa dobijamo najveće pouke. Iskustva, izazove i pouke naučene iz procesa razvoja POUM-a dobro je podeliti sa drugima (drugim gradovima na Kosovu, regionu ili čak u Evropi). I ovo je glavna svrha ovih smernica, razmena iskustava Južne Mitrovice i Severne Mitrovice sa drugim opštinama na Kosovu, kako bi im olakšali izradu takvih dokumenata.

PRIMER DOBRE PRAKSE

Ljubljana, Slovenija: Privremeno zatvaranje ulice što dovodi do trajnog redizajna urbanog prostora

Grad Ljubljana iskoristio je Evropsku nedelju mobilnosti 2013. godine kako bi započeo četvoromesečno privremeno zatvaranje centralne Slovenske ulice za sva motorna vozila. Ovo je bio korak ka transformaciji urbanog prostora u novu javnu pešačku ulicu, kojoj je dostupan samo javni prevoz, biciklizam i šetnja. Sadrži novo urbano opremanje i zeleni prostor. Četiri meseca kasnije, krajem januara 2014., nivo CO2 opao je za 70%, poboljšavajući kvalitet života, kvalitet vazduha i nivo buke. Na osnovu pozitivnih rezultata i povratnih informacija šire javnosti, Ljubljana je zatvaranje trajno postavila u septembru 2015. godine.



Autor: Matic Sopotnik, grad Ljubljana, prikupljeno od strane EUROCIITIES
Slika: Grad Ljubljana
Izvor: (Rupprecht Consult, 2019).



nudi priliku za razmenu studija slučaja o iskustvu POUM-a vašeg grada, zatim portal CIVITAS za razmenu i deljenje sa drugima koji rade na POUM-u (<https://civitas.eu>) itd.

6.4.3. Razmatranje novih izazova i rešenja

Nakon što ste identifikovali uspehe i neuspehe, pregledali i procenili sprovođenje vašeg POUM-a, stvorili ste dobru osnovu za pripremu rešenja za mobilnost sledeće generacije. Tokom godina naravno (uzimajući u obzir preko 10-godišnji ciklus POUM-a) razvija se novi tehnološki razvoj, stvaramo nove veštine i menjaju se naši transportni sistemi. Stoga u novim ciklusima planiranja moramo uzeti u obzir novi razvoj i mogućnosti kako bismo ponudili nova i inovativna rešenja na našim gradskim transportnim sistemima. Štaviše, ako nam je prvi POUM ciklus poslužio za poboljšanje putne infrastrukture, njegov sledeći ciklus može biti povezan sa automatizacijom prevoznih sredstava, zamenom autobusa trolejbusima ili drugim efikasnijim i ekološki prihvatljivijim rešenjima.



Slika 61. Deljenje POUM procesa Južne Mitrovice i Severne Mitrovice (levo) i doprinos ažuriranju POUM smernica, 6. evropska konferencija o održivim planovima urbane mobilnosti, Groningen 2019

Slika 62. AKO - Kolegijumi za prostorno planiranje, GIS procena u kosovskim opštinama, UN-Habitat 2019

Pored vlastite saradnje koju možete imati sa drugim opštinama na Kosovu, u ovim slučajevima je dobro koristiti postojeće platforme tako da što više opština bude uključeno u proces i međusobno se razmenjuju. Na Kosovu je takva platforma AKO - Asocijacija kosovskih opština i kolegijumi za prostorno planiranje u okviru nje. Platforma ELTIS (<http://www.eltis.org/discover/case-studies>)

POSTIGNUTA ODREDNICA 6

Procenjene sprovedene mere.

ZAKLJUČCI



Brzi, nekoordinisani i neplanirani rast gradova na Kosovu nesumnjivo je uticao na postojeću saobraćajnu mrežu, stvarajući tako velike probleme sa zagušenjima, zagađenjem vazduha, sigurnošću itd. Ulaganja u putnu infrastrukturu bila su brojna u poslednjih 20 godina i njihova svrha povezuje opštine, Kosovo i region, utiče na ekonomiju i razvoj, istovremeno ima ekološki i socijalno negativan uticaj direktno povezan sa kvalitetom života. Povećanje broja automobila, koncentracija stanovnika u centralnim urbanim oblastima, koncentracija ključnih poslova u centralnim urbanim oblastima doveli su kosovske gradove do ozbiljnog saobraćajnog problema. Zagušenja, zagađenje vazduha, nedostatak parking prostora, nedostatak zelenih površina, nedostatak trotoara i biciklističkih staza onemogućili su misiju naših gradova da prođu kroz održivu transportnu tranziciju. Stoga je bavljenje problemima gradskog prevoza prioritetno pitanje kosovskih opština i kao takvo treba se baviti pravilnim i održivim procesom planiranja kako bi se ispunili zahtevi za mobilnošću u novom urbanom kontekstu Kosova.

Iako su POUM-ovi uobičajena praksa u mnogim gradovima u Evropi i širom sveta, oni ostaju relativno novi koncept na Kosovu. Do nedavno, planiranje transporta i mobilnosti u kosovskim gradovima uglavnom se odvijalo motornim prevozom; međutim, nekoliko gradova je već počelo da se kreće ka održivijim politikama mobilnosti, uključujući Prištinu (POUM odobren 2019. godine), Južnu Mitrovicu (2020.), Severnu Mitrovicu (2021.), kao i Uroševac, Gnjilane, Podujevo i Gračanica (u toku) i neki druge opštine koje su razvile posebne akcione planove za poboljšanje saobraćajnih performansi u svojim urbanim područjima.

Kako je Kosovo novo u ovoj oblasti, a opštinama nedostaje stručnosti za izradu takvih dokumenata, UN-Habitat Kosovo je iskoristio postupak izrade POUM-a praćen opštinama Južna Mitrovica i Severna Mitrovica kako bi razvio kontekstualizovane smernice koje mogu poslužiti kao smernice drugim opštinama na Kosovo u smislu pripreme njihovih POUM-ova. Uprkos pristupu i metodologiji koji slede obe opštine, ovaj dokument je takođe zasnovan na međunarodnim smernicama i najboljim praksama (posebno Evropskim smernicama za razvoj i sprovođenje POUM-a i smernicama UN-Habitata prema planiranju i dizajnu za održivu urbanu mobilnost) i prilagođen da odgovara lokalnom kontekstu.



REFERENCA



Adell, E. & Ljungberg, T. 2014. The Poly-SUMP Methodology. How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region. Link: <https://poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP-SUMP-guidelines-FINAL.pdf>

CIVITAS. 2018. Standards for developing a Sump Action Plan. Link: https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/SUMP_Action_Plan/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. 2018. Sustainable Urban Mobility in South East European Countries (SUMSEEC). Link: https://balkangreenenergynews.com/wp-content/uploads/2018/11/SUMSEEC-Roadmap-for-SEE_en.pdf

European Commission (EC). 2007. Green Paper: Towards a new culture for urban mobility. Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=EN>
European Commission (EC). 2009.

Action Plan on Urban Mobility. Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009DC0490>

European Commission (EC). 2013. A concept for Sustainable Urban Mobility Plans. Link: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF

Ministry of Environment and Spatial Planning (MESP) & Ministry of Transport and Post-Telecommunication (MTPT). 2004. Spatial Development Report for the Transport Sector.

Ministry of Environment and Spatial Planning (MESP). 2010. Kosovo Spatial Plan 2010 – 2020+

Ministry of Infrastructure (MI). 2015. Road Safety Strategy and Action Plan in Kosovo. Version 1.6.

Ministry of Infrastructure (MI). 2015. Sectorial and Multimodal Transport Strategy 2015 – 2025 and the 5-year Action Plan.

Mott MacDonald. 2019. Prishtina Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Link: https://prishtinaonline.com/uploads/sump_pristina_final_report_en_a.pdf

Prishtina Institute for Political Studies (PIPS). 2019. SUMP – A joint commitment! Towards an overarching institutional coordination and policy development in drafting and implementing SUMPs. Link: https://balkangreenenergynews.com/wp-content/uploads/2020/02/Policy-brief-for-MPs-Kosovo-on-urban-mobility_en.pdf

Rupprecht Consult. 2019. Funding and financing options for sustainable urban mobility. Horizon 2020 Research and Innovation programme, European Union. Link: https://www.eltis.org/sites/default/files/funding_and_finance_of_sump_v2.pdf

Rupprecht Consult. 2019. Guidelines for developing and implementing a sustainable urban Mobility Plan, second edition. Horizon 2020 Research and Innovation programme, European Union. Link: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

Rupprecht Consult. 2019. Public Procurement of Sustainable Urban Mobility Measures. Horizon 2020 Research and Innovation programme, European Union. Link: https://www.eltis.org/sites/default/files/public_procurement_of_sump_v2.pdf

UN-Habitat. 2001. Tools to Support Participatory Urban Decision Making. Link: <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Tools%20to%20Support%20Participatory%20Urban%20Decision%20Making.pdf>

UN-Habitat. 2012. Visioning as Participatory Planning Tool. Learning from Kosovo practices. Link: <https://unhabitat.org/visioning-as-participatory-planning-tool>

UN-Habitat. 2013. Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Policy Directions. Link: <https://mirror.unhabitat.org/pms/listItemDetails.aspx?publicationID=3499>

UN-Habitat. 2015. The Role of Transport and Transit Corridors in Fostering International Cooperation for Sustainable Development: Issues and Recommendations. Link: https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/20161129_Role_of_Transport_Corridors.pdf

UN-Habitat. 2020. Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) Mitrovica South 2020-2028. Link: <https://unhabitat-kosovo.org/wp-content/uploads/2020/08/SUMP-Mitrovica-South-2020.pdf>

United Nations Sustainable Development Goals (UN SDGs). n.d. Sustainable transport. Link: <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport>

World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). 2015. Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility. Link: http://docs.wbcsd.org/2015/12/SMP2.0_Sustainable-Mobility-Indicators_ENG.pdf

Aneksi

Aneks A: Pravni okvir (relevantni zakoni i administrativna uputstva)

Zakon	Delokrug
Zakon br. 06 / L-070 o izmenama i dopunama Zakona br. 04 / L-179 o drumskom prevozu	Svrha ovog zakona je da reguliše i razvije sektor drumskog prevoza putnika i robe, otvoren i nediskriminatoran pristup tržištu, pružanje usluga na tržištu drumskog prevoza putnika i robe kao i uspostavljanje režima vožnje i odmora.
AU br. 02/2015 o izmenama i dopunama AU br. 07/2013 za licenciranje drumskih prevoznika robe	Svrha ovog AU-a je utvrđivanje kriterijuma, postupaka za izdavanje, poništavanje i oduzimanje licence za prevoznike koji obavljaju delatnost drumskog prevoza za svoje potrebe, unajmljeni i plaćeni prevoz za treće strane u međunarodnom drumskom prevozu regulacija i razvoj drumskog prevoza u drumskom prevoznom sektoru roba, otvoren i nediskriminatoran pristup tržištu, pružanje usluga na drumskom tržištu robe.
AU br. 07/2015 za licenciranje operatora za drumski prevoz putnika autobusom	Ovom AU utvrđuju se zahtevi, postupci za izdavanje, suspenziju i oduzimanje licence prevoznicima koji obavljaju (domaći i međunarodni) drumski prevoz putnika autobusima.
AU br. 06/2016 o izmeni i dopuni AU br. 09/2013 o mreži ruta i voznim redovima međugradskog autobusnog prevoza autobusom	Cilj ovog AU-a je postaviti kriterijume i postupke za određivanje mreže međugradskih autobuskih linija, brzih i direktnih linija na javnim putevima koji povezuju dve ili više opština, sa njihovim odgovarajućim redovima vožnje, dozvolama i tarifama.
AU br. 26/2017 o subvencionisanju neodrživih ekonomskih linija međugradskog prevoza	Cilj ovog AU-a je utvrditi uslove i odredbe, postupke, odabir ruta, naknada i linija koje se mogu subvencionisati, dok su ekonomski neodržive, ali obavezne za ispunjavanje usluga međugradskog prevoza građana.
Zakon br. 06 / L-069 o izmenama i dopunama Zakona br. 05 / L-088 o odredbama drumskog saobraćaja	Cilj ovog zakona je utvrditi osnovna pravila postupaka i ponašanja korisnika i ostalih subjekata u drumskom saobraćaju, glavni potrebni uslovi za puteve s obzirom na bezbednost saobraćaja, sistem signalizacije saobraćajnih puteva, postupanja ovlašćenih službenika, procedure u slučaju saobraćajnih nezgoda, uputstva novih vozača i upravljanje vozačkim ispitima, oprema i alati koje svako vozilo treba imati, dozvoljena veličina i težina vozila i opterećenje osovine, kao i standardi koje vozila moraju ispunjavati u saobraćaju.
AU br. 09/2017 o odredbama o signalizaciji i drumskom saobraćaju	Cilj ovog AU-a je definisanje pravila, vrsta, značenja, oblika, boje, dimenzija, materijala, postavljanje i tehničkih karakteristika putne signalizacije, kao i signala i naredbi ovlašćenih osoba-policajaca.
AU br. 22/2017 o znaku na vozilu osobe sa invaliditetom	Ovaj AU definiše izgled posebnog znaka postavljenog u vozilu kojim upravlja osoba sa invaliditetom ili koji se koristi za prevoz invalidnog lica, uslove za uzimanje posebnog znaka, način obeležavanja parkirališta i prava koja se dobijaju na osnovu posebnog znaka.
Zakon br. 06 / L-068 o izmenama i dopunama Zakona br. 2003/11 o putevima izmenjen i dopunjen Zakonom br. 03 / L-120	Ovaj zakon uređuje pravni status javnih puteva; izgradnja i održavanje javnih puteva; mere zaštite puteva i cirkulacije; upravljanje; finansiranje i nadzor javnih puteva.

Zakon	Delokrug
AU br. 08/2018 o utvrđivanju kriterijuma i procedura za kategorizaciju puteva	Cilj ovog AU-a je utvrditi pravila, kriterijume i postupke za kategorizaciju novih ili postojećih javnih puteva, kao što su autoputevi, državni putevi i regionalni putevi, kao i poveznice (u nadležnosti centralnog nivoa).
Zakon br. 06 / L-066 o izmenama i dopunama Zakona br. 05 / L-064 o vozačkoj dozvoli	Svrha ovog zakona je da definiše uslove i kriterijume za sticanje vozačke dozvole, licenciranje autoškola, profesionalnih predavača, instruktora vozača, ispitivača, obuku kandidata za vozače, polaganje ispita za vozačku dozvolu, za programe obuke za trenere u oblasti vozačke dozvole, za periodičnu obuku za profesionalne vozače koji upravljaju vozilima za prevoz robe i putnika, za uslove za sticanje prava za upravljanje vozilom, za kategorije vozila, za zdravstvene uslove, postupke prijave, za dobijanje, produženje i promenu vozačkih dozvola, kao i za druga srodna pitanja.
Zakon br. 04/L-076 o policiji	Ovim zakonom uređuju se ovlašćenja i dužnosti policije Republike Kosovo, njena organizacija i druga pitanja u vezi sa aktivnostima i akcijama policije Republike Kosovo. Sigurnost u saobraćaju, javni red i pomoć tokom prirodnih katastrofa i drugih vanrednih situacija spadaju u glavne odgovornosti policije.
Zakon br. 03 / L-040 o lokalnoj samoupravi	Ovim zakonom se uspostavlja pravni osnov za održivi sistem lokalne samouprave na Kosovu. Utvrđuje pravni status opština, njihove nadležnosti i opšta načela opštinskih finansija, organizacija i funkcionisanje opštinskih organa, međuopštinski aranžmani i međuopštinska saradnja, uključujući prekograničnu saradnju i odnos između opština i centralne vlade. Zakon navodi zaštitu životne sredine i srodna područja kao što su ekonomski razvoj, prostorno planiranje i teritorijalno upravljanje, javne usluge, primarna zdravstvena zaštita itd. među opštinskim nadležnostima.
Zakon br. 04 / L-010 o međuopštinskoj saradnji	Cilj ovog zakona je da reguliše međuopštinsku saradnju i saradnju opština Republike Kosovo sa drugim opštinama i institucijama lokalne uprave van Republike Kosovo, u skladu sa Ustavom Republike Kosovo, važećim zakonom kao i sa Evropskom poveljom o lokalnoj samoupravi Evropskog saveta. Zakon postavlja ključne principe, postupke i forme za pokretanje i uspostavljanje međuopštinske saradnje na nacionalnom i međunarodnom nivou.
Zakon br. 03 / L-025 o zaštiti životne sredine	Svrha ovog zakona je da promoviše uspostavljanje zdrave životne sredine za stanovništvo Kosova donošenjem postepenih standarda za životnu sredinu Evropske unije. Uskladiće ekonomski razvoj i socijalnu zaštitu sa osnovnim principima zaštite životne sredine prema konceptu održivog razvoja. Podržava racionalno korišćenje prirodnih resursa i ograničenje ispuštanja zagađenja u životnu sredinu, sprečavanje oštećenja, sanaciju i poboljšanje defektivne životne sredine; poboljšanje uslova životne sredine u korelaciji sa kvalitetom života i zaštitom zdravlja ljudi; ušteda i održavanje prirodnih resursa, obnovljivih i neobnovljivih, kao i održivo upravljanje; koordinacija nacionalnih aktivnosti za ispunjavanje zahteva u vezi sa zaštitom životne sredine; regionalna i međunarodna koordinacija u oblasti životne sredine; stimulacija i učešće javnosti u aktivnostima vezanim za zaštitu životne sredine; osiguranje održivog razvoja na Kosovu kako bi se zaštitili i sačuvali zemljište, vazduh, voda i živi izvori na Kosovu u korist narednih generacija.

Zakon	Delokrug
Zakon br. 03 / L-160 o zaštiti vazduha od zagađenja	Svrha ovog zakona je da reguliše i garantuje prava građana na život u zdravom i čistom vazdušnom okruženju, istovremeno štiteći ljudsko zdravlje, faunu, floru i prirodne i kulturne vrednosti životne sredine. Zakon se bavi osnovnim ekološkim pokazateljima, definiše izvore zagađenja i njihovu klasifikaciju, odgovornosti u pogledu upravljanja izvorima zagađenja, ključne odredbe u pogledu postrojenja za sagorevanje, granične vrednosti emisije, isparljiva organska jedinjenja, gasove sa efektom staklene bašte, mere posebnog sistema upozoravanja na stanje smoga, praćenje ispuštanja zagađivača u vazduh i sa tim u vezi upravljanje podacima, mere za čisti razvoj, odredbe za posebno zaštićena područja, mehanizmi finansiranja itd.
Zakon br. 04 / L-174 o prostornom planiranju	Ovim zakonom utvrđuju se osnovni principi prostornog planiranja, metodologija prostornog razvoja i propisi, vrste, postupci, sadržaji kao i odgovornosti upravnih subjekata na centralnom i lokalnom nivou za izradu i sprovođenje dokumenata prostornog planiranja, upravni nadzor za izvršenje ovog zakona i srodne aktivnosti preduzete u prostornom planiranju i teritorijalnoj regulaciji u Republici Kosovo.
AU br. 08/2017 o tehničkim normativima za prostorno planiranje	Tehničke norme za prostorno planiranje postavljaju regulatorni okvir kako bi se obezbedila primena Zakona o prostornom planiranju, posebno u izradi i primeni dokumenata o prostornom planiranju na Kosovu. Sadrži posebno poglavlje o transportnoj infrastrukturi, postavljajući minimalne norme za planiranje i projektovanje infrastrukture za drumski, železnički i vazdušni saobraćaj, uključujući prostor za vozila, tampon zone i parking prostor. Ove norme takođe predlažu razvoj posebnih akata posvećenih drumskim i železničkim terminalima, odnosno namenskim prostorima za putnički i teretni prevoz, uključujući prostore za utovar i istovar robe itd.





INCLUSIVE DEVELOPMENT PROGRAMME
PROGRAMI PËR ZHVILLIM GJITHËPËRFSHIRËS
PROGRAM SVEOBUH VATNOG RAZVOJA

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

Ministries Building "Rilindja"
10000 Prishtina, Kosovo
Tel: +383 38 200 32611
info@unhabitat-kosovo.org

PAX

Sint Jacobsstraat 12
3511 BS Utrecht, The Netherlands
Tel.: +31 (0)30 233 33 46
info@paxforpeace.nl



Bulevardi Isa Boletini 11-12
40000 Mitrovica, Kosovo
Tel.: +383 28530335
info#cbmitrovica.org

