



Plan održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina SUMP

Bijeljina, Juli 2020. godine

OPŠTI PODACI

Izdavač: Grad Bijeljina

Naziv studije: Plan održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina - SUMP

Voditelj tima: Haris Ćatić

Stručni tim za izradu Studije: Tihomir Dakić
Jelena Pavlović
Marko Ivanišević
Medina Garić

Koordinaciona grupa za izradu Plana održive urbane mobilnosti (SUMP/POUM) Grada Bijeljina:

Aleksandar Tomić, Grad Bijeljina
Ankica Todorović, Grad Bijeljina
Mile Pejčić, Grad Bijeljina
Stojan Jovović, Grad Bijeljina
Nemanja Mitrić, Grad Bijeljina
Nenad Radić, Grad Bijeljina
Borjan Maksimović, Grad Bijeljina
Dragan Jovanović, Grad Bijeljina
Stevan Čukić, Grad Bijeljina

Uz podršku: Predrag Pajić, Savez opština i gradova Republike Srpske
Milenka Knežević, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

Godina izdavanja: Juli 2020. godine

Ova publikacija je objavljena u okviru projekta, "Podrška jedinicama lokalne samouprave u Republici Srpskoj u promociji održive urbane mobilnosti" Saveza opština i gradova Republike Srpske sprovodi projekat u partnerstvu sa projektom „Održiva urbana mobilnost u zemljama jugoistočne Europe (SUMSEEC II)” Otvorenog regionalnog fonda za Jugoistočnu Evropu – Energetska efikasnost (ORFEE), koji sprovodi GIZ u ime Njemačke vlade.

Sadržaj ove publikacije ne odražava nužno stavove Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH i partnera u implementaciji Saveza opština i gradova Republike Srpske.



Plan održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina

SUMP

Bijeljina, Juli 2020. godine

SADRŽAJ

1.	Plan dijaloga i učešća	10
1.1.	Motivacija, definicija projekta i participacija	10
1.2.	Proces razvoja SUMP-a u Bijeljini.....	10
1.3.	Koordinaciona grupa	11
1.4.	Integrirano planiranje.....	12
1.5.	Učestvovanje građana u kreiranju i razvoju SUMP-a	12
2.	Uvod	14
3.	Vizija, ciljevi i podciljevi SUMP-A Grada Bijeljina	19
3.1.	Vizija održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina.....	19
3.2.	Ciljevi i podciljevi SUMP-A Grada Bijeljina	20
4.	Analiza postojećeg stanja	27
4.1.	Osnovne informacije o gradu Bijeljina	27
4.1.1.	Saobraćajno-geografski položaj Bijeljine	27
4.1.2.	Povezanost gradske i regionalne saobraćajne mreže.....	27
4.1.3.	Socio-ekonomska struktura stanovništva i trendovi.....	28
4.1.4.	Karakteristike saobraćajnog sistema Grada Bijeljina	32
4.1.4.1.	Motorizovani saobraćaj	32
4.1.4.1.1.	Mreža saobraćajnica	32
4.1.4.1.2.	Lokalni putevi.....	32
4.1.4.1.3.	Nekategorisani putevi.....	32
4.1.4.1.4.	Gradske ulice.....	32
4.1.4.1.5.	Raskrsnice	33
4.1.4.1.6.	Stacionarni saobraćaj.....	33
4.1.4.1.7.	Sistem naplate parkiranja.....	34
4.1.4.1.8.	Arhitektonske barijere za osobe sa invaliditetom	35
4.1.4.1.9.	Saobraćajna signalizacija	37
4.1.4.1.10.	Bezbjednost saobraćaja	38
4.1.4.1.11.	Upotreba privatnih automobila	40
4.1.4.1.12.	Javni gradski prevoz.....	43
4.1.4.1.13.	Taksi služba	43
4.1.4.1.14.	Teretni saobraćaj	43
4.1.4.2.	Nemotorizovani saobraćaj.....	44

4.1.4.2.1.	Pješački saobraćaj	44
4.1.4.3.	Biciklistički saobraćaj	48
4.1.4.3.1.	Površine namijenjene za biciklistički saobraćaj	48
4.1.4.3.2.	Biciklistički saobraćaj – karakteristike	48
4.1.4.4.	Ključni problemi u funkcionisanju postojećeg saobraćajnog sistema	50
4.1.4.5.	Mjerenje aerozagađenja	50
5.	Strateški stubovi, mjere i aktivnosti Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina	53
5.1.	Strateški stubovi i mjere SUMP-A Grada Bijeljina	54
5.2.	Ciljni indikatori za Plan održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina	67
5.3.	Indikatori za prvi opšti cilj – bezbjedan, inkluzivan i funkcionalan grad po mjeri čovjeka	68
5.4.	Indikatori za drugi opšti cilj – mjesto zdravog i ugodnog življenja	68
5.5.	Indikatori za treći opšti cilj – pametna rješenja i inovacije u funkciji održivog razvoja	69
6.	Scenario Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina	70
6.1.	Predloženi scenariji	70
7.	Finansijski plan implementacije strateških stubova SUMP-a Grada Bijeljina	74
8.	Plan praćenja i evaluacije Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina	87
8.1.	Uloga praćenja i evaluacije	87
8.2.	Temelj praćenja Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina	87
8.3.	Metode prikupljanja i analize podataka	92
8.4.	Metode izvještavanja	92
8.5.	Metode evaluacije SUMP-a	92
8.6.	Vremenski raspored monitoringa	93
8.6.1.	Sumirani pregled M&E plana (prema Ciljnim indikatorima)	94

LISTA SKRAĆENICA

POJAM/ SKRAĆENICA	ZNAČENJE
6A	Atraktivniji, Pristupačniji, Dostupniji, Jednostavniji Dostižniji
AB	Automatsko Brojanje saobraćaja (Kontinuirano)
AC	AutoPut
AoM	Udruženje opština
AVL	Automatsko lociranje vozila
B	Bicikli
BC	Brzi Put
BDP	Bruto domaći proizvod
BSM	Upravljanje crnim tačkama
BUS	Autobus
C40	Mreža gradova za upravljanje klimatskim promjenama
CEMR	Savjet evropskih opština i regija
DPU	Detaljni plan uređenja
EBRD	Evropska banka za obnovu i razvoj
ECMT/CEMT	Evropska konferencija ministara transporta
EE	Energetska efikasnost
EIAH	Evropski savjetodavni centar za ulaganja
EIB	Evropska investiciona banka
EIF	Evropski investicioni fond
EK	Evropska komisija
ELENA	Evropski fond za pomoć lokalnom energetsom razvoju
ELTIS	Evropski servis za informacije o lokalnom saobraćaju
EM	Elektro-mobilnost ¹
EMW	Evropska sedmica mobilnosti ²
EPOMM	Evropska platforma o upravljanju mobilnošću ³
ERTMS	Evropski sistem upravljanja željezničkim saobraćajem
ESCT	Kampanja za održive gradove i oblasti
ESDN	Evropska mreža za održivi razvoj
EU	Evropska Unija
EUROCITIES	Mreža glavnih evropskih gradova
EURORAP/ IRAP	Evropski/međunarodni program ocjene sigurnosti puteva
FEDAREN	Evropski savez agencija i regija za energiju i životnu sredinu
FFEM	Francuski fond za globalni životnu sredinu

¹ Elektro-mobilnost (ili e-mobilnost) predstavlja koncept korištenja električnih pogonskih tehnologija, informacionih i komunikacijskih tehnologija u vozilu i povezanih infrastruktura kako bi se omogućio električni pogon vozila i flota. Tehnologije pogona uključuju potpuna električna vozila i plug-in hibride, kao i vozila na vodonikove gorivne ćelije koji pretvaraju vodonik u električnu energiju. Napori na e-mobilnost motivisani su potrebom da se adresiraju korporativna potrošnja goriva i zahtjevi za emisije, kao i zahtjevi tržišta za nižim operativnim troškovima.

² Evropska sedmica mobilnosti (EMW) je kampanja podizanja svijesti o održivoj urbanoj mobilnosti u cijeloj Evropi, koja kulminira Danom bez automobila. U organizaciji Glavne uprave Evropske komisije za mobilnost i transport, EMW ima za cilj olakšati promjenu ponašanja promovisanjem pametne, čiste i inteligentne urbane mobilnosti. Od 2002. godine kampanja se održava od 16. do 22. septembra.

³ Evropska platforma za upravljanje mobilnošću je međunarodno partnerstvo sa ciljem promovisanja i daljnjeg razvoja i usklađivanja upravljanja mobilnošću u Evropi

FMPIK	Federalno ministarstvo prometa i komunikacija
GEF	Globalni fond za zaštitu životne sredine
GHG	Emisija gasova staklene bašte
GIS	Geografski informacioni sistem
GIZ	Njemačka vladina organizacija za tehničku pomoć i saradnju na području BIH
HLG	Grupa visokog nivoa
ICLEI	Lokalne vlade za održivost
ID	Identifikacioni broj (brojača)
IDS	Dubinska analiza saobraćajnih nezgoda
IPP	Integrirani prevoz putnika
ITS	Inteligentni saobraćajni sistemi
ITU	Intermodalna transportna jedinica
JP	Javno preduzeće
JGP	Javni gradski prevoz
JICA	Japanska agencija za međunarodnu saradnju
LBJ	Lakše, Brže, Jeftinije
LC	Lokalni Put
LUTP	Lideri u Programu urbanog saobraćaja
M	Mobilnost ⁴
MC	Magistralni Put
MT	Motocikli
METREX	Mreža evropskih metropolitanskih regija i područja
MKP BIH	Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine
MO	Mopedi
MSV RS	Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske
NALAS	Mreža udruženja lokalnih vlasti jugoistočne Evrope
NB	Naplatno Brojanje
NRSC	Nacionalno tijelo za sigurnost saobraćaja
NS	Naplatna Stanica
NSM	Upravljanje sigurnošću putne mreže
OB	Održiva mobilnost ⁵
OIE	Obnovljivi izvori energije
PA	Putnički Automobil
PAB	Automatsko Brojanje saobraćaja (Povremeno)
PDS	Prosječni Dnevni Saobraćaj
PGDS	Prosječni Godišnji Dnevni Saobraćaj
PLDS	Prosječni Ljetni Dnevni Saobraćaj
POLIS	Mreža evropskih gradova i regija koji razvijaju inovativna rješenja za saobraćaj
POUM-SUMP	Plan Održive Urbane Mobilnosti ⁶
PP	Prikolica/PoluPrikolica

⁴ Mobilnost predstavlja osnovnu karakteristiku ekonomskih aktivnosti zadovoljenjem osnovnih potreba kretanja sa jedne lokacije na drugu. Potreba koja je osnova i za osobe i za robu i za informacije. Osnovna smjernica pri planiranju saobraćajnih uređenja je dobra dostupnost do ključnih usluga uz istovremeno smanjivanje negativnih efekata motornog saobraćaja na društvo i životnu sredinu. Poboljšanje mobilnosti dobija se planiranjem saobraćajnog sistema, pri čemu se ne zanemaruje povezanost sa prostornim uređenjem i društveno-ekonomskim faktorima

⁵ Održiva mobilnost mogla bi se definisati kao mogućnost pojedinaca i društva da zadovolje svoje potrebe za pristup područjima aktivnosti u potpunoj sigurnosti, na način koji je kompatibilan sa zdravljem čovječanstva i ekosistema, a koji je takođe uravnotežen između različitih generacija

⁶ Plan usmjeren na poboljšanje pristupačnosti gradskih područja i osiguranje visoko kvalitetne i održive mobilnosti i transporta prema gradskom području te kroz i unutar njega. SUMP se fokusira na potrebe „funkcionalnog grada” i njegovo područje, a ne na opštinske administrativne regije.

PPUG	Prostorni plan uređenja grada
RB	Ručno Brojanje Saobraćaja
RC	Regionalni Put
REBIS	Studija regionalnog razvoja infrastrukture na području Balkana
RES	Obnovljivi izvori energije
RIA	Procjena uticaja na sigurnost puteva
RSA	Revizija sigurnosti projekata puteva
RSI	Inspekcija sigurnosti postojećih puteva
SEAP	Akcioni plan energetske održivosti
SEEC	Zemlje jugoistočne Evrope
SEE.NET	Mreža za energiju i transport jugoistočne Evrope
SEETO	Jugoistočni evropski transportni opservatorijum
SloCaT	Partnerstvo o održivom transportu s niskim nivoom ugljenika
SRS	Srednjoročno razvojna strategija
SUM	Održiva urbana mobilnost
SUMP	Plan Održive urbane mobilnosti
SUMSEEC	Održiva urbana mobilnost u zemljama jugoistočne Evrope
TEM	Transevropski autoputevi
TEN-T	Trans-evropske saobraćajne mreže
TER	Transevropske željeznice
TIRS	Regionalne studije saobraćajne infrastrukture
TUMI	Inicijativa transformativne urbane mobilnosti ⁷
TV	Teretno Vozilo
UB	Urbana mobilnost
UEMI	Inicijativa za urbanu električnu mobilnost
UITP	Međunarodno udruženje za javni prevoz
UNEP	Program ujedinjenih naroda za životnu sredinu
UN	Ujedinjene Nacije
UNDP	Razvojni program Ujedinjenih naroda
WB	Svjetska banka
WEBSEFF II	Fond za finansiranje održive energije Zapadnog Balkana ⁸
WHO	Svjetska zdravstvena organizacija

Poštovani građani,

⁷ Inicijativa transformativne urbane mobilnosti omogućava zemljama u razvoju i ekonomijama u nastajanju podsticanje i podršku održivoj urbanoj mobilnosti kroz tehničku i finansijsku podršku inovativnim idejama i projektima. TUMI podržava ideje, projekte i izgradnju kapaciteta za Gradsku upravu, donositelje odluka, planere i studente povezujući ih u mobilizaciji investicija i podrške na terenu kao najdjelotvornijih mjera za ostvarenje postavljenih ciljeva i postizanje održivije urbane budućnosti. Inicijativa podržava aktivnosti na području održive urbane mobilnosti prema dostupnim transportnim sistemima za ekonomski rast i prosperitet, bolju socijalnu uključenost za gradske stanovnike, zdravije i čistije gradove kao mjesta pogodna za život i ublažavanje emisija gasova staklene baštepovezanih s transportom.

⁸ WeBSEFF II je fond Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) namijenjen finansiranju projekata energetske efikasnosti i obnovljivih izvora energije koje sprovode privatne firme, preduzeća za energetske usluge (ESCO) i gradske/opštinske uprave u zemljama JIE. WeBSEFF II fond prati uspjeh prvog WeBSEFF fonda pokrenutog 2009. godine. WeBSEFF je ustvari, kreditna linija u kojoj EBRD osigurava kreditne linije partnerskim bankama na zapadnom Balkanu, koje dalje posuđuju finansijska sredstva firmama i gradovima/opštinama koje žele ulagati u dva ključna područja: energetske efikasnosti i obnovljive izvore energije.



Pred nama je još jedan strateški dokument koji pokazuje da je naš Grad opredijeljen da radi na dostizanju održivog razvoja, u skladu sa Agendom 2030 i Ciljevima održivog razvoja, a to znači da ćemo nastaviti intenzivno da radimo u partnerstvu sa svim nivoima vlasti, institucijama, privatnim i civilnim sektorom, akademskom zajednicom i građanima, u skladu sa strateškim dokumentima, potrebama i zahtjevima građana.

Rukovođen činjenicom da su mnogobrojni realizovani i planirani projekti usmjereni na poboljšanje uslova života i rada stanovnika našeg Grada, ovim putem želim da pozovem sve aktere na zajedničko djelovanje i angažman, kako bismo zajedno ostvarili našu viziju i strateško opredjeljenje. Uvjeren sam da samo integrisanim pristupom i u sinergiji možemo postići konkretne rezultate koji će Bijeljину učiniti poželjnim mjestom za život. Želimo da uspostavimo bezbjedan, inkluzivan i funkcionalan Grad po mjeri svakog čovjeka.

Kada je urbana mobilnost u pitanju, to znači da ćemo raditi na unapređenju bezbjednosti saobraćaja i saobraćajne infrastrukture, kako bismo omogućili pristupačnu mobilnost stanovnicima u skladu sa njihovim sposobnostima i ograničenjima. Kako bi Bijeljina bila mjesto zdravog i ugodnog življenja, ovim Planom smo definisali aktivan rad na unapređenju pješačkog i biciklističkog saobraćaja, rješavanje pitanja javnog prevoza u urbanom dijelu i preduzimanje mjera za poboljšanje kvaliteta vazduha. Takođe želimo da naš Grad ide u korak s vremenom u smislu pametnih rješenja i inovacija sa ciljem dostizanja održivog razvoja u svim sferama.

Plan održive urbane mobilnosti baziran je na rezultatima sveobuhvatnog istraživanja koje je sprovedeno sa nekoliko hiljada naših građana. Samo udruženim snagama i timskim djelovanjem možemo napraviti istinski iskorak i raditi aktivnosti koje su značajne za poboljšanje života u našem Gradu i na taj način postaviti temelje za stvaranje inkluzivnog, modernog i održivog ambijenta za život.

Gradonačelnik

Mićo Mičić

1. Plan dijaloga i učešća

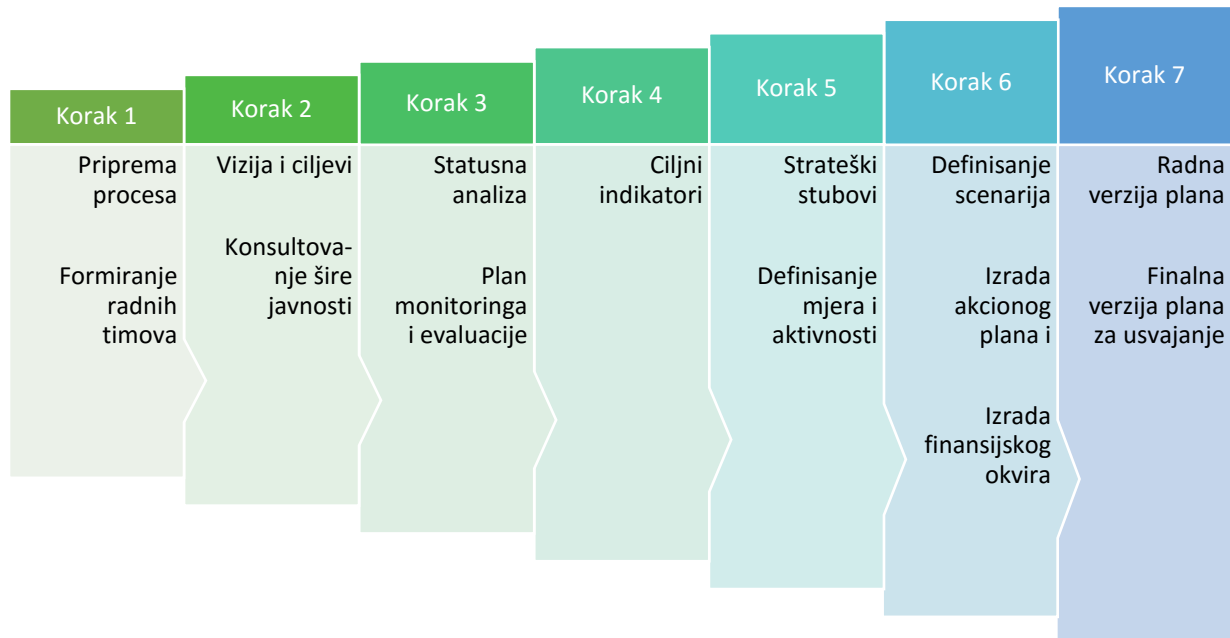
1.1. Motivacija, definicija projekta i participacija

“Održiva mobilnost je mobilnost koja zadovoljava potrebe društva za slobodnim kretanjem, pristupom, komunikacijom, uspostavljanjem veza i odnosa, bez žrtvovanja drugih ljudskih i ekoloških potreba, danas i ubuduće” - Svjetski poslovni savjet za održivu mobilnost

Za cjelokupan proces izrade SUMP dokumenta veoma je važno da su uključeni građani. Nakon prvog sastanka radnog tima za izradu dokumenta, gradonačelnik je davao izjave za medije, putem kojih su svi građani Bijeljine bili upoznati da se počinje sa procesom. Naročito je naglašavano kako je SUMP dokument kojim se čovjek stavlja na prvo mjesto, uzimaju se u obzir njegove potrebe, zdrava životna sredina, zdravlje i mobilnost koja se kreira po mjeri čovjeka. Građani su bili upoznati sa procesom od samog početka, informativno putem medija, a zatim i putem ankete koju su popunjavali. Anketiranje građana je rađeno kako bi se ispitivale navike građana, njihovo viđenje ključnih problema, zatim njihove navike i potrebe

1.2. Proces razvoja SUMP-a u Bijeljini

Proces izrade Plana održive urbane mobilnosti za Grad Bijeljiniu se odvijao kroz nekoliko osnovnih koraka kako je predstavljeno u nastavku, uz intenzivno učešće i konsultacije kako sa stručnjacima, tako i uz konsultacije najšire javnosti.



Proces razvoja SUMP Grada Bijeljina

Proces izrade Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina je počeo u septembru 2019. godine. Dinamika izrade svih faza ovog plana bila je veoma bliska projektovanoj, iako je do manjih pomjeranja došlo usljed uticaja pandemije COVID-19 na mogućnost održavanja sastanaka, radionica, konsultacija sa javnošću i sl. u periodu mart – juli 2020. godine. No nakon prvobitnog zastoja usljed uticaja pandemije COVID-19 tehnički tim je omogućio interaktivno učešće svih aktera u izradi Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina putem dostupnih alata digitalne komunikacije, te se proces nastavio bez smetnji.

Osiguran je potpuno participativni pristup procesu izrade plana a to znači aktivno učešće zainteresovanih strana u svim fazama procesa izrade plana, i uključuje predstavnike javnog sektora (institucije, predstavnike lokalne uprave itd.) i privatnog sektora, akademske zajednice, civilnog društva, nevladinih organizacija i drugih aktera urbane mobilnosti.

1.3. Koordinaciona grupa

Dokument „Plan održive urbane mobilnosti (SUMP/POUM) Grada Bijeljina“ je vlasništvo lokalne samouprave Grada Bijeljina. Na izradi dokumenta direktno su učestvovali zaposlenici Gradske uprave, tj. Odjeljenja za stambeno-komunalne poslove i zaštitu životne sredine Grada Bijeljina i Direkcija za izgradnju i razvoj Grada Bijeljina. Koordinacionu grupu činili su zaposleni Gradske uprave Grada Bijeljina:

- Aleksandar Tomić, Viši stručni saradnik za komunalne poslove/Koordinator
- Ankica Todorović, Šef Odsjeka za lokalni ekonomski razvoj i evropske integracije /Zamjenik koordinatora
- Mile Pejčić, Savjetnik Gradonačelnika
- Stojan Jovović, Šef Odsjeka za saobraćaj i komunalnu infrastrukturu
- Nemanja Mitrić, Samostalni stručni saradnik za saobraćaj
- Nenad Radić, Samostalni stručni saradnik za puteve
- Borjan Maksimović, Samostalni stručni saradnik za pripremu lokacijskih uslova
- Dragan Jovanović, Samostalni stručni saradnik za razvojne projekte
- Stevan Čukić, Direkcija za izgradnju i razvoj grada, Prostorni planer

Koordinaciona grupa je saradivala sa spoljnim saradnicima. Spoljni saradnici su angažovani kroz projekat „Podrška JLS u Republici Srpskoj u promociji održive urbane mobilnosti“ koji realizuje Savez opština i gradova RS, a uz finansijsku podršku njemačkog GIZ-a kroz Otvoreni regionalni fond za Jugoistočnu Evropu – Energetska efikasnost (ORF-EE) u okviru projekta “Održiva urbana mobilnost u zemljama Jugoistične Evrope II (SUMSEEC II)“.

U toku izrade samog dokumenta održani su mnogobrojni sastanci koordinacione grupe i spoljašnjih saradnika kako bi se na sveobuhvatan način sačinila struktura dokumenta, uzela u obzir cjelokupna situacija mobilnosti na području Grada, te kako bi se zajednički definisali ciljevi, mjere i konkretne aktivnosti. Predložene mjere i aktivnosti su definisane na period od pet godina (2020 – 2025.), u toku kojeg će Gradska uprava imati adekvatne i specifične zadatke, čijim će ispunjenjem doprinijeti ostvarenju ciljeva, a kako bi se prije svega unaprijedio kvalitet života čovjeka, zaštitila životna sredina, te poboljšalo zdravlje stanovnika.

Osim koordinacione grupe koju su činili zaposleni Gradske uprave, širu radnu grupu činili su predstavnici institucija, sektora civilnog društva, obrazovnih institucija, ostalih odjeljenja Gradske

uprave, te Privredni savjet, koji su pružali specifične informacije i uticali na definisanje ciljeva i vizije, kao i mjera i aktivnosti SUMP-a Grada Bijeljina.

1.4. Integrirano planiranje

Izrada dokumenta „Plan održive urbane mobilnosti (SUMP/POUM) Grada Bijeljina“ vođena je od strane Koordinacione grupe i ekspertske grupe, koji su sarađivali sa širom radnom grupom, i izvršena je i analiza stanja putem upitnika kojeg su popunila 1022 lica – stanovnika Grada Bijeljina. Ovakav sveobuhvatni integrirani pristup u planiranju mobilnosti doprinio je postavljanju zajedničkih ciljeva, definisanju i posvećenosti za ostvarivanje zajedničke vizije. S obzirom na to da uvođenje održivog sistema mobilnosti predstavlja sveobuhvatan društveni proces, koji podrazumijeva mijenjanje navika i životnog stila građana, bilo je veoma važno da su građani bili uključeni u proces planiranja, te da se vodila rasprava o mjerama Plana, koje su na kraju prihvaćene od strane građana. Ovim načinom rada povećava se transparentnost procesa planiranja, ali i osigurava učešće građana u implementaciju mjera i sprovođenja akcija.

U samoj lokalnoj samoupravi Grada veliki izazov predstavlja integracija i saradnja svih odjeljenja u JLS, ali i javnih tijela lokalnog, regionalnog ili državnog nivoa, za cjelokupan proces planiranja. Međusektorsko povezivanje strategija, akcionih planova i projekata podrazumijeva zajednički rad svih relevantnih upravnih odjeljenja, kako bi se zajedničkim znanjem i resursima razvila strategija te implementirale mjere.

Participativni pristup je uključio sve relevantne učesnike i građane od početka do kraja procesa planiranja, uz prakse i politike različitih sektora, nivoa uprave i institucija. Dokument je u skladu sa zahtjevom „Održivosti“, što će doprinijeti i uravnotežiti ekonomski razvoj, društvenu jednakost i pravednost i kvalitet životne sredine.

U Planu održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina, definisana je jasna Vizija, uz princip održivog razvoja, određeni su mjerljivi ciljevi i posvećenost njihovom ispunjenju je zagarantovana kroz učešće svih zainteresovanih strana. Predložene mjere i akcije su u skladu sa budžetom Grada, i analiza troškova održive urbane mobilnosti je uzela u obzir širu društvenu korist.

1.5. Učestvovanje građana u kreiranju i razvoju SUMP-a

Šira radna grupa je uključila mnogobrojne aktere, predstavnike javnog sektora, institucija, nevladinih organizacija, privrednih komora, udruženja, privatnog sektora, univerziteta i fakulteta, itd. Uloga šire radne grupe je bila da predstavi svoja očekivanja i viđenja, te konstruktivnim komentarima utiče na predložene dijelove ovog plana kako bi se on što više podudara sa ključnim realnim problemima i očekivanjima društva u cjelini. Ključne faze u kojima je šira radna grupa iznijela svoje prijedloge i mišljenje su sljedeće:

- ✓ Definisane vizije Plana održive urbane mobilnosti za Grad Bijeljina - na radionici održanoj u Bijeljini, 11.10.2019. godine u skupštinskoj sali Grada Bijeljina, pored predstavnika CEDES-a,

lokalnih konsultanata, prisustvovali su i predstavnici Saveza opština i gradova Republike Srpske, Grada Bijeljine, predstavnici različitih organizacija, javnih institucija, predstavnici javnih preduzeća, predstavnici privatnog sektora, predstavnici civilnog društva i predstavnici univerziteta i fakulteta, ukupno 23 učesnika.

- ✓ Statusna analiza – predstavljanje statusne analize i definisanje ključnih problema koje je potrebno adresirati planom
- ✓ Definisanje i postavljanje prioriteta kad su u pitanju strateški stubovi, mjere i aktivnosti – Sastanak koordinacione i ekspertske grupe je organizovan u decembru 2019 godine.
- ✓ Web-radionica predstavljanje mjera i aktivnosti, te finansijskog plana – usljed ograničenja izazvanih pandemijom COVID-19 u maju 2020. godine je održana je digitalna radionica na kojoj je prisustvovalo oko 30 predstavnika šire radne grupe. Komentari i sugestije svih učesnika su uzete u razmatranje.

Pored redovnog učešća šire radne grupe u ključnim fazama procesa, izvršeno je i opsežno ispitivanje navika građana Bijeljine, te njihovog viđenja ključnih problema kroz anketiranje građana. Svi ulazni parametri definisani tim istraživanjima su uzeti u obzir prilikom definisanja mjera i aktivnosti Plana održive urbane mobilnosti za Grad Bijeljinu. Rezultati ankete su integralni dio ovog dokumenta.

Uzorak ispitanika na kojem je rađeno ispitivanje je 1022. Od ukupnog broja ispitanih stanovnika Bijeljine, 383 ispitanih je iz ruralnog područja, a njih 639 iz urbanog (analiza lokacija navedenih mjesnih zajednica). Ispitano je 646 muškaraca i 379 žena, dok se njih 6 nije izjasnilo. Po starosti, 15 ispitanih je bilo staro do 18 godina, 174 su bili starosti u rasponu od 19 do 30 godina, 763 ispitanih njih je u rasponu od 31 do 65 i njih 70 je 66 godina i starije. Većina ispitanih tj. njih 921 živi u ravničarskom predjelu, a samo njih 97 živi u brdovitom. Kompletna analiza je predstavljena kao dodatak (anex) Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina.

2. Uvod

Grad Bijeljina jeste jedan od značajnijih gradova u Bosni i Hercegovini a sa svojih 108.000 stanovnika je drugi grad po veličini u Republici Srpskoj, odmah nakon Banjaluke. Bijeljina je administrativni, privredni, kulturni i akademski centar. Prethodne dvije decenije Grad Bijeljina karakterišu značajne migracije stanovništva, povećanje broja stanovnika, te izgradnja stambenih zona ali i komercijalnih sadržaja u samom centralnom urbanom dijelu grada ali i prigradskih naselja. U proteklom periodu značajna sredstva su ulagana u izgradnju potrebne komunalne i društvene infrastrukture, te obnovu i modernizaciju infrastrukturnih sistema, uključujući i saobraćajnu infrastrukturu, kako bi se uz povećani stepen motorizacije, povećani broj stanovnika, te uočenu povećanu potrebu za mobilnošću, obezbijedilo nesmetano funkcionisanje grada Bijeljine. Karakteristično za Bijeljina je to što ona nikada nije imala dobro razvijen sistem javnog gradskog prevoza, iako se u posljednje dvije decenije uveliko razmatra opcija uspostavljanja savremenog javnog gradskog prevoza u urbanom i prigradskom području. Zbog izražene potrebe za mobilnošću sve većeg broja stanovnika Grada Bijeljine ali i susjednih opština (dnevne migracije stanovništva ka centru Grada Bijeljina), porasta stepena motorizacije, nepostojanja dobro organizovanog sistema javnog gradskog prevoza, nepoštovanja saobraćajnih propisa, nedovoljno korištenih vidova nemotorizovanog prevoza (pješačenja i biciklizma) primjećuje se sve veće nezadovoljstvo građana funkcionisanjem saobraćajnog sistema, značajnog negativnog uticaja na stanje životne sredine nastalog usljed prekomjernog korištenja individualnih motornih vozila, što prijeti da bude faktor ograničenja budućeg razvoja Grada Bijeljina. Upravo su to i ključni razlozi koji su opredijelili Grad Bijeljina da preduzme aktivnosti ka unapređenju saobraćajnih sistema, saobraćajne infrastrukture i resursa, te unapređenju koncepta urbane mobilnosti koji je do sada primjenjivan, u skladu sa ciljevima Energetske strategije EU 2030, te ciljevima održivog razvoja ustanovljenim od strane UNDP-a.

Izrada ovog Plana je hrabar iskorak Grada Bijeljina od dosadašnjih praksi i koncepata te snažno usaglašavanje sa politikama, strategijama i ciljevima ustanovljenim od strane EU, a u vezi sa održivom urbanom mobilnošću.

Održivo upravljanje mobilnošću je koncept koji se odnosi se na kreiranje dugoročnog održivog sistema koji omogućava visok stepen mobilnosti najvećeg mogućeg broja građana određenog područja. Koristi se u cilju rješavanja problema koje današnji saobraćajni sistemi generišu, poput gubitka vremena, ljudskih života, štetnog uticaja na životnu sredinu, štetnog uticaja na zdravlje ljudi i velikog zauzimanja prostora.

Održivi plan urbane mobilnosti Grada Bijeljina je strateški plan, osmišljen da zadovolji potrebe mobilnosti ljudi i privrednih subjekata u Gradu Bijeljina i okolini, te generalno da unaprijedi kvalitet života građana.

Održiva mobilnost podrazumijeva aktivno zalaganje za promjenu načina transporta, navika i ponašanja putnika u cilju smanjenja negativnih posljedica transporta po društvo, ekologiju i ekonomiju, kao što su:

- zagađenje vazduha, koje utiče na promjene klime,
- buka,
- gužve u saobraćaju,
- saobraćajne nesreće,
- degradacija urbanih sredina (smanjenje prostora za pješake usljed povećanja broja vozila),
- eksploatacija zemljišta (sve veća izgradnja puteva i infrastrukture).

Plan održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina izrađen je u svjetlu modernih evropskih i svjetskih kretanja ka održivoj urbanoj mobilnosti i doprinosi razvoju integrisanog održivog sistema urbane mobilnosti koji:

- je pristupačan i zadovoljava osnovne potrebe mobilnosti svih korisnika;
- odgovara na različite potrebe građana i privrede za mobilnošću i prevoznim uslugama na održiv način
- vodi uravnoteženom razvoju i boljoj integraciji različitih vidova transporta
- udovoljava zahtjevima održivosti, uravnotežavajući potrebu za ekonomskom održivošću, socijalnom jednakošću, zdravstvenim kvalitetom životne sredine;
- optimizuje efikasnost i ekonomičnost;
- bolje koristi urbani prostor i postojeću transportnu infrastrukturu i usluge;
- povećava atraktivnost urbanog okruženja, kvaliteta života i javnog zdravlja;
- poboljšava sigurnost i sigurnost u saobraćaju;
- vodi ka smanjenju buke, zagađenju vazduha, emisije gasova staklene bašte i smanjenju potrošnje energije

Osnovne karakteristike Plana održive urbane mobilnosti za Grad Bijeljina su:

- Fokus na ljude i zadovoljavanje njihove osnovne potrebe za mobilnošću.
- Strateški pristup i široko učešće javnosti u procesu izrade kako bi se zadovoljile potrebe ljudi i kompanija u gradovima i njihovom okruženju, ciljajući na bolji kvalitet života.
- Zasnovanost na dugoročnoj viziji razvoja transporta i mobilnosti koja uključuje sve oblike i vrste prevoza, javne i privatne, putničke i teretne, motorizovane i nemotorizovane.
- Fokus na zdravlje ljudi, zaštitu životne sredine, smanjenje buke, kao i emisija gasova staklene bašte i smanjenje potrošnje energije, što doprinosi povećanju atraktivnosti i kvaliteta gradske sredine,
- Fokus na unapređenje efikasnosti i ekonomičnost transporta roba i ljudi i društva u cjelini.
- Plan održive urbane mobilnosti se zasniva na postojećoj praksi planiranja i uzima u obzir principe integracije, učešća, monitoringa i evaluacije.
- Plan održive urbane mobilnosti zasniva se na detaljnoj procjeni sadašnjih i budućih performansi sistema urbane mobilnosti, te uspostavlja mjerljive ciljeve, zasnovane na realnoj procjeni osnovnih i dostupnih resursa.

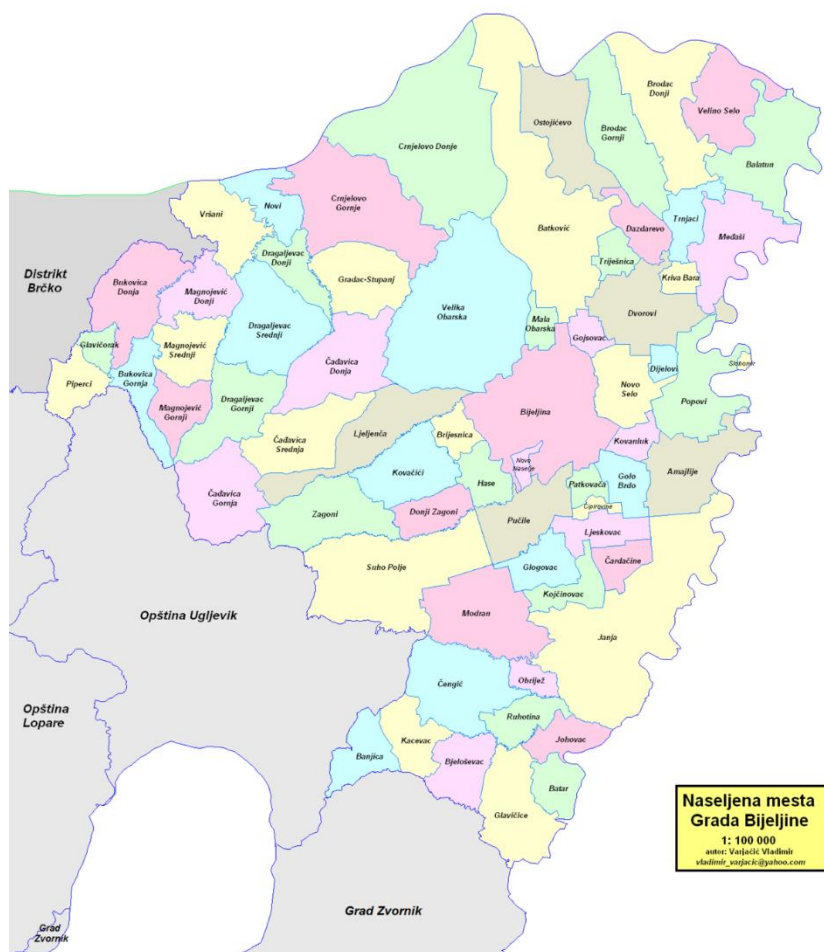
Svrha plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina je definisanje strateških smjernica, mjera i akcionog plana za održivi sistem urbane mobilnosti koji uzima u obzir postojeće stanje, prostorno plansku dokumentaciju, ekonomske i društvene planove, te nivo spremnosti društva u cjelini na iskorak ka održivosti sistema urbane mobilnosti.

Izrada Plana održive urbane mobilnosti (engl. Sustainable Urban Mobility Plan- SUMP) za Grad Bijeljina realizuje se uz podršku GIZ-ovog Otvorenog regionalnog fonda za Jugoistočnu Evropu– Energetska efikasnost (GIZ ORF-EE), koji ima za cilj podržati gradove u Jugoistočnoj Evropi u razvoju energetske efikasne i održive rješenja za mobilnost. Projekat finansira njemačko Savezno ministarstvo za ekonomsku saradnju i razvoj, a sprovodi ga Deutsche Gesellschaft für Internationale

Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. Projekat se fokusira na izgradnju kapaciteta i tehničku podršku glavnim gradovima, kao i na udruživanje opština u Jugoistočnoj Evropi u primjeni održivog pristupa planiranju urbanog transporta s posebnim naglaskom na pripremu planova održive mobilnosti u gradovima i opštinama.

Plan održive urbane mobilnosti se u suštini nadovezuje na postojeću zakonsku regulativu, uzima u obzir društvene, ekonomske i političko-institucionalne kriterijume, a njegove osnovne karakteristike su participativni pristup, integralni pristup, jasna vizija, svrha i mjerljivi ciljevi, evaluacija troškova i koristi od odabranog koncepta, kao i obaveza održivosti.

Plan održive urbane mobilnosti ima za svoj glavni cilj poboljšanje dostupnosti urbanih područja i pružanje visokokvalitetne i održive mobilnosti do, kroz i unutar urbanih područja. Plan održive urbane mobilnosti razmatra funkcionalne potrebe urbanog područja i njegove šire okoline, ne ograničavajući se striktno administrativnim granicama. U tom smislu, Plan održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina je razvijen na način da uključuje kako urbana-gradska područja, tako i prigradska i ruralna područja na teritoriji Grada Bijeljina. Potrebe stanovnika kako urbanih gradskih MZ, tako i prigradskih i ruralnih MZ su jasno definisani u samom procesu izrade Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina.



Iako ovaj plan ne tretira specifičnu problematiku u susjednim opštinama kao što su Zvornik, Ugljevik, Lopare i Distrikta Brčko Bosne i Hercegovine, uticaj dnevnih migracija stanovništva, (ekonomskih) porijeklom iz pomenutih opština je veoma značajan na stanje urbane mobilnosti u Gradu Bijeljina. Taj uticaj je uzet u obzir prilikom izrade ovog dokumenta, a određene mjere i aktivnosti koje su definisane upravo treba da riješe posljedice koje nastaju uslijed tih dnevnih ekonomskih migracija.

Plan održive urbane mobilnosti za Grad Bijeljina je osmišljen i razvijen da bude strateško usmjerenje Grada Bijeljine u smislu iskoraka ka savremenim konceptima urbane mobilnosti za period 2019 – 2025. godine, i predstavlja prvi integralni plan ove vrste u Gradu Bijeljini i jedan od rijetkih u Bosni i Hercegovini.

Izradom Plana održive urbane mobilnosti, Grad Bijeljina želi da doprinese prodoru modernih trendova i koncepata urbane mobilnosti, dajući svoj doprinos realizaciji zacrtanih politika EU i široko ustanovljenim Ciljevima održivog razvoja UN.

Ključne smjernice za razvoj Plana urbane mobilnosti Grada Bijeljina definisane su:

- Prateći ciljeve i ciljne indikatore Energetske strategije EU 2030 čiji je cilj da pošalje snažan signal tržištu ohrabrujući privatne investicije u nove energetske sisteme i niskokarbonske tehnologije.
- Prateći ciljeve i ciljne indikatore UNDP-ovih ustanovljenih Ciljeva održivog razvoja posebno Cilja 11 - Održivi gradovi i zajednice - Učiniti gradove održivim znači stvaranje poslovnih prilika, sigurnog i pristupačnog stanovanja, te izgradnju otpornih društava i ekonomija. To uključuje ulaganja u javni prevoz, stvaranje zelenih javnih prostora, te poboljšanje urbanističkog planiranja i upravljanja na participativan i inkluzivan način.

U oktobru 2014. godine Evropsko vijeće dogovorilo je novi Okvir za klimu i energiju do 2030. godine, uključujući široke ciljne indikatore i ciljeve politike na nivou EU-a za period između 2020. i 2030. To je komunikacija kojom se postavlja okvir za klimatske i energetske politike EU u periodu 2020-2030. godine. Ovi ciljevi trebaju pomoći EU u postizanju konkurentnijeg, sigurnijeg i održivijeg energetskeg sistema te za postizanje dugoročnog cilja smanjenja gasova staklene bašte do 2050. godine. Projektovani ciljni indikatori za 2030. godinu su:

- smanjenje emisije gasova staklene bašte za 40% u odnosu na nivo iz 1990. godine
- najmanje 32% učešća u potrošnji obnovljivih izvora energije
- ciljni indikator za poboljšanje energetske efikasnosti na nivou EU od najmanje 32,5%, nakon postojećeg poboljšanja od 20% za 2020. godinu
- podržati stvaranje unutrašnjeg energetskeg tržišta postizanjem postojećeg ciljnog indikatora interkonekcijom tržišta električne energije od 10% do 2020. godine, s perspektivom postizanja 15% do 2030. godine

Ciljevi održivog razvoja (SDGs – Sustainable development goals), poznati i kao Globalni ciljevi, usvojile su 2015. godine sve države članice Ujedinjenih nacija kao univerzalni poziv na akciju okončanja siromaštva, zaštite planete i osiguravanja da svi ljudi uživaju u miru i prosperitetu do 2030. godine. Usvojeno je 17 Ciljeva održivog razvoja koji su integrisani - to jest, oni prepoznaju da će djelovanje u jednom području uticati na ishode u drugim i da razvoj mora uravnotežiti socijalnu, ekonomsku i održivost životne sredine. Zbog toga su ciljevi SDG-a osmišljeni tako da svijet dovedu do nekoliko „nula“ koje mijenjaju život, uključujući nulto siromaštvo, glad, AIDS (Sidu) i diskriminaciju žena i djevojaka. UN Ciljevi održivog razvoja su:

- Cilj 1: Svijet bez siromaštva - Okončati siromaštvo svuda i u svim oblicima
- Cilj 2: Svijet bez gladi - Okončati glad, postići sigurnost u snabdijevanju hranom, unaprijediti kvalitet ishrane i promovisati održivu poljoprivredu

- Cilj 3: Zdravlje i blagostanje - Promovisati zdrav život i dobrobit svih ljudi, svih životnih dobi
- Cilj 4: Kvalitetno obrazovanje - Osigurati inkluzivno i kvalitetno obrazovanje i promovisati mogućnost cjeloživotnog učenja
- Cilj 5: Rodna ravnopravnost - Postići rodnu ravnopravnost i osnaživati sve žene i djevojčice
- Cilj 6: Čista voda i sanitarni uslovi - Osigurati sanitarne uslove i pristup pitkoj vodi za sve
- Cilj 7: Pristupačna energija iz čistih izvora - Osigurati pristup materijalno pristupačnoj, pouzdanoj, održivoj i modernoj energiji za sve
- Cilj 8: Dostojanstven rad i ekonomski rast - Promovisati inkluzivan i održiv ekonomski rast, zaposlenost i dostojanstven rad za sve
- Cilj 9: Industrija, inovacije i infrastrukture - Izgraditi izdržljivu infrastrukturu, promovisati održivu industrijalizaciju i podsticati inovativnost
- Cilj 10: Smanjenje nejednakosti - Smanjiti nejednakost između i unutar država
- Cilj 11: Održivi gradovi i zajednice - Učiniti gradove i naselja inkluzivnim, bezbjednim, izdržljivim i održivim
- Cilj 12: Odgovorna potrošnja i proizvodnja - Osigurati modele održive potrošnje i proizvodnje
- Cilj 13: Očuvanje klime - Preduzeti hitnu akciju u suzbijanju klimatskih promjena i njihovih posljedica
- Cilj 14: Očuvanje vodenog svijeta - Zaštititi i održivo koristiti okeane, mora i morske resurse
- Cilj 15: Očuvanje života na zemlji - Održivo upravljati šumama, suzbijati širenje pustinja, zaustaviti i preokrenuti degradaciju zemljišta i spriječiti dalji gubitak biološke raznolikosti
- Cilj 16: Mir, pravda i snažne institucije - Promovisati miroljubiva, inkluzivna i pravedna društva
- Cilj 17: Partnerstvom do cilja

Kreativnost, znanje, tehnologija i finansijski resursi cijelog društva potrebni su za postizanje Ciljeva održivog razvoja u svakom kontekstu. Upravo u tom smislu, Grad Bijeljina se odlučio na akciju kreiranja i realizovanje Plana urbane mobilnosti Grada Bijeljina, uzimajući u obzir njegov potencijalni uticaj na neke od 17 uspostavljenih Ciljeva održivog razvoja.

3. Vizija, ciljevi i podciljevi SUMP-A Grada Bijeljina

3.1. Vizija održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina

U okviru ovog poglavlja definisana je vizija na osnovu koje će Bijeljina biti grad održive urbane mobilnosti. Vizija se ogleda kroz brojne elemente različitih oblasti saobraćaja i transporta, kao što su:

- ✓ smanjenje upotrebe privatnih automobila u gradu.
- ✓ izgradnja pješačkih zona i podsticanje nemotorizovanih vidova kao što su hodanje i korišćenje bicikala;
- ✓ uspostavljanje efikasnog i niskoemisionog javnog gradskog prevoza.
- ✓ izgradnja i poboljšanje postojeće saobraćajne infrastrukture, posebno za nemotorizovani saobraćaj.
- ✓ uspostava intermodalnosti
- ✓ veća sigurnost i zaštita u saobraćaju.
- ✓ poboljšanje kvaliteta života i rada kroz podsticanje održive mobilnosti i pristupačnosti.

Vizija je nastala kao rezultat zajedničkog napora ekspertne grupe i građana kako bi se osigurao transportni i prevozni sistem Grada Bijeljina koji će povezivati ljude i mjesta na način da podržava privredu, životne sredine i kvalitetu života. Plan održive urbane mobilnosti sadrži dugoročnu viziju urbane mobilnosti iz koje jasno proizilaze opšti ciljevi, a potom strateški stubovi i mjere koje trebaju doprinijeti ostvarivanju dogovorene vizije. U samom procesu definisanja vizije u oktobru 2019. godine, pored predstavnika Grada Bijeljine, tehničkih konsultanata, Saveza opština i gradova RS, prisustvovalo je 23 predstavnika različitih organizacija, nevladinog sektora, akademske zajednice, institucija i građana.

Fokus vizije, koja je tada predložena je bio na inovacijama, ugodnom življenju, rješavanju problema životne sredine, razvoju javnog prevoza nulte i niske emisije i razvoju nemotorizovanog prevoza, te pristupačnoj i dostupnoj mobilnosti za sve stanovnike i posjetioce. Uvažavajući mišljenja izrečena na radionici, te elaborirano kroz tehničku podršku analize izvodljivosti i jezičko prilagođavanje, definisana je i usvojena konačna verzija Vizije:

VIZIJA

„BIJELJINA – grad po mjeri svakog čovjeka, otvoren za primjenu inovacija u održivoj mobilnosti i razvoj nemotorizovanog i niskokarbonskog transporta. Grad zdravog i sigurnog življenja i kretanja koji pruža svim kategorijama građana različite mogućnosti mobilnosti prema njihovim sposobnostima i potrebama.“

3.2. Ciljevi i podciljevi SUMP-A Grada Bijeljina

Primarni cilj Plana održive urbane mobilnosti je da izgradi sistem koji će omogućiti građanima obećavajuću budućnost mobilnosti i pristupačnosti, a Bijeljina će se definisati kao uspješno dinamično okruženje, promovisaće se zaštita životne sredine, i to će doprinijeti zdravijem i sigurnijem okruženju za sve stanovnike i učesnike u saobraćaju, stavljajući naglasak na nemotorizovana kretanja, pješake, bicikliste i osobe sa ograničenom mobilnošću i uopšte stanovnike Bijeljine. Fokus je na ljudima i njihovim potrebama.

Cilj plana održive urbane mobilnosti je da omogući mobilnost za sve građane posebno u segmentu nemotorizovanog saobraćaja i kretanja, bicikl i pješaćenje, uspostavljanje efikasnog i niskoemisionog sistema javnog gradskog prevoza, te donošenje inovativnih mjera za smanjenje korišćenja privatnih automobila u gradskim putovanjima, što će doprinijeti smanjenju emisije gasova staklene bašte, buke i zagušenja.

Omogućavanjem multimodalnih putovanja, npr. javni prevoz sa nemotorizovanim putovanjima, ili privatni automobil sa javnim prevozom, će doprinijeti povećanju kvaliteta života, ali i smanjenju troškova saobraćajnog sistema.

Budući da je Plan održive urbane mobilnosti mnogo širi dokument od „tradicionalnog” plana prevoza ili saobraćaja, on obuhvataa mjere povezane s nekoliko drugih polja, npr. životnom sredinom, energijom, obrazovanjem, privredom i zdravstvom. Kako bi se postigla definisana vizija, neophodno je ostvariti određene ciljeve koji bi omogućili poboljšanje i razvoj sistema urbane mobilnosti.

U ovom procesu definisan je set ciljeva iz različitih područja, a čije je ostvarivanje ključno za realizaciju usvojene vizije koja se fokusira na bolji kvalitet života za sve stanovnike, Bijeljine. Ciljevi i podciljevi Plana održive urbane mobilnosti su prikazani tabelarno. Istovremeno su definisani i indikatori ostvarivanja definisanih ciljeva.

CILJ 1	BEZBJEDAN, INKLUZIVAN I FUNKCIONALAN GRAD PO MJERI SVAKOG ČOVJEKA				
Podcilj 1.1.	Unaprijediti bezbjednost saobraćaja i saobraćajnu infrastrukturu				
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
1.1. Broj saobraćajnih nezgoda	Indikator 1.1.1. se iskazuje kroz broj saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile na teritoriji grada Bijeljina u definisanom periodu.	Teritorija grada Bijeljina	Ministarstvo unutrašnjih poslova RS, Agencija za bezbjednost saobraćaja RS, AMSRS	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
Podcilj 1.2.	Omogućiti pristupačnu mobilnost stanovnicima u skladu sa njihovim sposobnostima i ograničenjima				
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
1.2.1. Broj pješačkih prelaza sa pristupnim rampama	Indikator 1.2.1. se iskazuje kroz broj pješačkih prelaza sa pristupnim rampama, odnosno brojem pješačkih prelaza koji su osposobljeni za sve kategorije stanovništva.	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
1.2.2. Broj semafora sa zvučnim signalom	Indikator 1.2.2. se iskazuje brojem semafora koji imaju zvučni signal čime se olakšava prelaz za slijepa i slabovidna lica	Teritorija Grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a

Podcilj 1.3.		Uspostaviti sistem javnog prevoza niske emisije u urbanom području			
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
1.3.1. Broj linija javnog gradskog prevoza	Indikator 1.3.1. se iskazuje brojem uspostavljenih linija javnog gradskog prevoza	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
1.3.2. Broj uređenih stajališta	Indikator 1.3.1. se iskazuje brojem uređenih stajališta (natkrivenih ili nenatkrivenih) koja su u funkciji javnog gradskog prevoza	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
1.3.3. Broj vozila javnog gradskog prevoza niskih emisija	Indikator 1.3.1. se iskazuje brojem vozila gradskog prevoza niskih emisija	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a

Podcilj 1.4.		Uspostaviti multimodalne čvorove			
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
1.4.1. Broj multimodalnih čvorova	Indikator 1.3.1. se iskazuje brojem multimodalnih čvorova koji su uspostavljeni i funkcionalni	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
CILJ 2		MJESTO ZDRAVOG I UGODNOG ŽIVLJENJA			
Podcilj 2.1.		Unaprijediti biciklistički saobraćaj			
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
2.1.1. Dužina izgrađenih i označenih biciklističkih staza	Indikator 2.1.1. se iskazuje dužinom izgrađenih i označenih biciklističkih staza mjerenim u kilometrima	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
2.1.2. Broj parkinga za bicikle	Indikator 2.1.1. se iskazuje brojem natkrivenih i otkrivenih parkinga za bicikle.	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a

Podcilj 2.2.		Unaprijediti pješački saobraćaj			
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
2.2.1. Dužina pješačkih koridora	Indikator 2.1.1. se iskazuje dužinom pješačkih koridora mjerenim u kilometrima.	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
2.2.2. Dužina hortikulturno uređenih površina uz pješačke koridore	Indikator 2.2.2. se iskazuje dužinom hortikulturno uređenih površina uz pješačke koridore a mjeri se u kilometrima	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
2.2.3. Površina javnih zelenih površina za društvenu interakciju	Indikator 2.2.2. se iskazuje površinom javnih zelenih površina namijenjenih za društvenu interakciju i mjeri se u hektarima	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
Podcilj 2.3.		Poboljšati kvalitet vazduha			
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
2.3.1 Broj dana sa prekoračenim vrijednostima za PM10	U svrhu definisanja efekata saobraćaja i transporta na kvalitet vazduha koji ima indirektni uticaj na zdravlje građanki i građana, pratiće se koncentracije PM10 čestica kao trenutno polutanta sa najpouzdanijim mjerenjima.	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je smanjenje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a

CILJ 3		PAMETNA RJEŠENJA I INOVACIJE U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA			
Podcilj 3.1.		Omogućiti E-mobilnost na teritoriji grada			
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
3.1.1. Broj punjača za E-vozila	Indikator 3.1.1. se iskazuje brojem mjesta na kojima je moguće puniti E-vozila.	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
3.1.2. Broj registrovanih E-vozila	Indikator 3.1.1. se iskazuje brojem registrovanih E-vozila.	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
Podcilj 3.2.		Uspostaviti bike-sharing sistem (Dijeljenje bicikla)			
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
3.2.1. Broj bike-sharing punktova	Indikator 3.2.1. se iskazuje brojem novoizgrađenih bike-sharing punktova.	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
3.2.2. Broj bicikala u sistemu	Indikator 3.2.2. se iskazuje brojem bicikala u sistemu.	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a

Podcilj 3.3.		Razvoj gradske logistike i reorganizacija teretnog saobraćaja			
Indikator	Opis	Prostorni obuhvat	Izvor podataka	Periodičnost	Smjer promjene indikatora
3.3.1. Broj centara dostave, prodaje i različitih vrsta gradske logistike	Indikator 3.3.1. se iskazuje brojem uspostavljenih centara dostave, prodaje ili drugih vidova gradske logistike	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove, Odjeljenje za privredu	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a
3.3.2. Broj zona u kojima se zabranjuje ili ograničava teretni saobraćaj	Indikator 3.3.2. se iskazuje brojem uspostavljenih zona zabrane ili ograničenja za teretni saobraćaj	Teritorija grada Bijeljina	Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove	Prikupljanje podataka i formiranje vrijednosti indikatora se vrši na godišnjem nivou.	Ciljano je povećanje vrijednosti indikatora tokom vremenskog perioda implementacije SUMP-a

4. Analiza postojećeg stanja

4.1. Osnovne informacije o gradu Bijeljina

4.1.1. Saobraćajno-geografski položaj Bijeljine

Grad Bijeljina je najznačajniji centar regije Semberije, Majevice i dijela Posavine. Zauzima površinu od 734 km² i graniči se sa opštinama Brčko, Lopare, Ugljevik i Zvornik. Nalazi se na sjeveroistočnom dijelu Republike Srpske i BiH te kao takav, svojim položajem u semberskoj niziji i prosječnom nadmorskom visinom oko 90m, predstavlja njihov najplodniji region. Područje Grada obuhvata 70 naseljenih mjesta.

Prema popisu stanovništva iz 2013. godine, ukupan broj stanovnika na području Grada Bijeljina je 114.663, koji čine 34.651 domaćinstvo. Središnje naselje je Bijeljina, sa 45.291 stanovnika i 14.660 domaćinstava, a ostala naselja imaju ukupno 69.372 stanovnika i 19.991 domaćinstvo. Zapadne i južne granice predstavljaju padine planine Majevice. Na sjeveru, Bijeljina se graniči sa Republikom Srbijom sa kojom je povezana mostom preko rijeke Save, graničnim prelazom Rača - Sremska Rača. Granični prelaz za drumski saobraćaj Rača, se nalazi na udaljenosti od 22 kilometra od centra grada. Na istoku se nalazi most preko rijeke Drine, ujedno i granični prelaz: Pavlovića most (Slobomir) – Badovinci, od gradskog centra udaljen 10 kilometara koji takođe povezuje Bijeljina sa Srbijom. Na jugu, na udaljenosti od 36 kilometara, se nalazi granični prelaz Šepak- Zvornik. U pogledu saobraćaja, grad Bijeljina je u zoni brojnih važnih puteva. Nalazi se oko 50 kilometara od trans-evropskog Koridora 10, autoput E-70 Beograd - Zagreb, koji je glavni put ka zapadnoj i centralnoj Evropi i ostatku Balkanskog poluostrva. U okviru postojeće putne mreže, orijentacija glavnih puteva je u pravcima: Rača - Bijeljina - Ugljevik - Tuzla (M-18) i Brčko - Bijeljina - Zvornik (M-14.1). Savremeni asfaltirani putevi omogućavaju dobru povezanost sa svim dijelovima Republike Srpske i Bosne i Hercegovine, kao i sa Srbijom i Republikom Hrvatskom. Bijeljina se nalazi na raskršću puteva između važnih regionalnih centara – od Beograda je udaljena oko 130, od Novog Sada oko 120, od Banjaluke oko 230, od Tuzle 70, a od Sarajeva oko 200 kilometara. *(Izvor: Strategija razvoja lokalnih puteva i ulica u naselju Grada Bijeljina)*

4.1.2. Povezanost gradske i regionalne saobraćajne mreže

Veza gradske saobraćajne mreže sa okruženjem ostvaruje se preko pet magistralnih putnih pravaca i to:

- sa istočne strane magistralni put M-14.1 (Bijeljina-Brčko)
- sa sjevero-istočne strane magistralni putevi M-18 (Bijeljina-Rača-Srbija) i M-18.2 (Bijeljina-Pavlovića most-Srbija),
- sa južne strane magistralni put M-14.1 (Bijeljina-Zvornik),
- sa jugozapadne strane magistralni put M-18 (Bijeljina-Tuzla)

4.1.3. Socio-ekonomska struktura stanovništva i trendovi

Osnovne informacije o Gradu Bijeljina

- Površina Grada Bijeljina: 734 km²
- Broj stanovnika: 114.663 stanovnika (146 stanovnika po kvadratnom kilometru)
- Koordinate: 44°49'14" sjeverno i 20°27'44" istočno
- Prosječna nadmorska visina: 119 metara
- Klima: umjereno-kontinentalna
- Vremenska zona: srednjoevropska (GMT+1)

Grad Bijeljina se nalazi na atraktivnom geostrateškom položaju - na tromeđi Srbije, Hrvatske i Republike Srpske/BiH, odnosno raskrsnici puteva između velikih urbanih i industrijskih centara – Beograda, Novog Sada, Banjaluke, Tuzle, Sarajeva... Na oko trideset kilometara od Bijeljine je priključak na Panevropski koridor 10, odnosno, auto-put E-70 Beograd-Zagreb. Ovaj putni pravac je najkraća veza Semberije sa ova dva grada i, preko njih, sa zapadnom/srednjom Evropom i jugom/istokom Balkanskog poluostrva.



Na teritoriji Grada su dva granična prelaza prema Srbiji preko rijeka Save i Drine (Rača i Pavlovića most) koji su najfrekventniji prelazi za saobraćaj sa zapada i juga Republike Srpske/BiH prema sjevernoj Srbiji i Beogradu. U naseljenom mjestu Crnjelovo nalazi se skelski granični prelaz prema Srbiji.

Grad Bijeljina je druga lokalna zajednica po stepenu razvijenosti u Republici Srpskoj i u njoj ekonomiji zastupljena su tri sektora privrede:

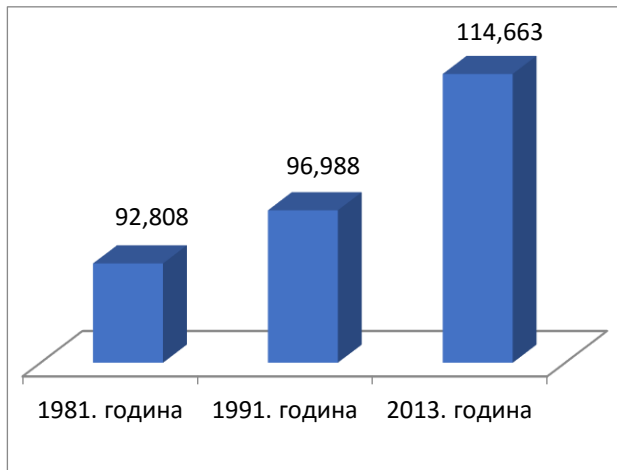
- Primarni sektor - poljoprivreda, šumarstvo, lov i ribolov;
- Sekundarni sektor - industrija, rudarstvo, građevinarstvo i proizvodno zanatstvo;
- Tercijarni sektor - saobraćaj i telekomunikacije, trgovina, turizam, ugostiteljstvo, zanatstvo, bankarstvo i komunalna privreda;

Socio-ekonomska struktura stanovništva i trendovi

Prema posljednjem zvaničnom popisu stanovništva iz 2013. godine, Grad Bijeljina je brojao 114.663 stanovnika.

Može se izvesti procjena da najbrojnije stanovništvo čine građani starosne dobi od 16 do 54 godine starosti, a da se u odnosu na popis 1991. godine, povećava udio stanovništva starijeg od 65 godina, a znatno smanjuje udio djece i omladine. U tom smislu, u poređenju sa 1991. godinom došlo je do povećanja broja radno sposobnog stanovništva od 15 do 64 godine za oko 35%, što zasigurno predstavlja izazov sa aspekta zapošljavanja.

Grafikon Broj stanovnika prema posljednja tri izvršena popisa stanovništva



Izvor: Popis stanovništva 2013. godine

Na seoskom području, u mjesnim zajednicama, ima 69.372 stanovnika, dok na gradskom području Grada Bijeljina ima 45.291 stanovnika, što ukupno iznosi 114.663 stanovnika. Kada govorimo o gustini naseljenosti u Gradu Bijeljina, onda primjećujemo da u posljednjih nekoliko godina imamo blagi trend rasta koji se kreće nešto iznad 146 stanovnika po km².

Visina prosječne mjesečne bruto plate zaposlenih na području grada Bijeljina u 2018. godini iznosila je 1.267,00 KM, dok je visina prosječne mjesečne neto plate (plata nakon oporezivanja) iznosila

796,00 KM.

Broj i struktura privrednih subjekata prema veličini i vrsti djelatnosti

Na području grada Bijeljina, u 20

18. godini, privrednu djelatnost obavljalo je 1.062 privrednih društva (preduzeća), koja su predala finansijski obračun Agenciji za posredničke, informatičke i finansijske usluge – Odjeljenje Bijeljina.

Posmatrano po djelatnostima, najveće učešće u broju aktivnih preduzeća ima trgovina na veliko i malo, popravka motornih vozila i motocikala(41,24%) i prerađivačka industrija (15,16%). Slijedi sektor stručne, naučne i tehničke djelatnosti (8,47%), sektor građevinarstva (7,72%), zatim slijede djelatnosti zdravstvene zaštite i socijalnog rada (6,12%), te ostale djelatnosti sa manjim učešćem.

Samostalno preduzetništvo

Prema registru Odjeljenja za privredu, na području Grada Bijeljina broj aktivnih samostalnih preduzetnika na dan 31.12.2018. godine iznosio je 1.831 pri čemu je primetan pad broja registrovanih preduzetnika u odnosu na isti period prošle godine, u kojem je bilo ukupno registrovano 1.843 samostalna preduzetnika. Tokom 2018. godine izdato je ukupno 240 odobrenja za rad samostalnih preduzetnika i 238 odjava djelatnosti. Na dan 31. 12. 2018. godine broj aktivnih preduzetnika iznosio je 1.831 od čega:

- Trgovina 628 – (34,30%)
- Zanatstvo 533– (29,10%)
- Ugostiteljstvo 310 – (16,93%)
- Usluge, agencije 228 – (12,46%)
- Javni prevoz lica i stvari 132 – (7,21%).

Finansijski pokazatelji poslovanja privrede

Na osnovu godišnjih finansijskih izvještaja za poslovnu 2018. godinu, privreda grada Bijeljina ostvarila je veću vrijednost ukupnih prihoda, ukupnih rashoda, kao i neto dobitka, dok je iznos neto gubitka manji u odnosu na prethodnu godinu:

Godina	Ukupni prihodi u KM	Ukupni rashodi u KM
2015.	1.915.506.090	1.819.288.048
2016.	2.040.154.392	1.929.003.530
2017.	2.205.553.642	2.074.724.714
2018.	2.302.308.410	2.163.596.279

Neto dobitak u KM	Neto gubitak u KM	Broj subjekata
120.210.060	36.456.606	975
127.777.313	30.943.907	1.044
147.149.970	31.597.332	1.043
153.375.195	30.447.860	1.062

(Izvor: Informacije su preuzete iz strateškog dokumenta „Strategija lokalnog razvoja Grada Bijeljina za period 2019-2023.“ (<https://www.gradbijeljina.org/UcitaneSlike/admin/Dokumenti/strategija-lokalnog-razvoja-grada-bijeljina-2014-2023,-revidovana-za-period-2019-2023.pdf>)

Razvoj motorizacije na području grada Bijeljina

Na osnovu informacija dobijenih od strane Policijske Uprave Bijeljina imamo sljedeće podatke o registrovanim vozilima na području Grada Bijeljina:

2005. godina:

1. Teretna vozila	2.286
2. Putnička vozila	21.254
3. Autobusi	77
4. Motocikli	330

2015. godina

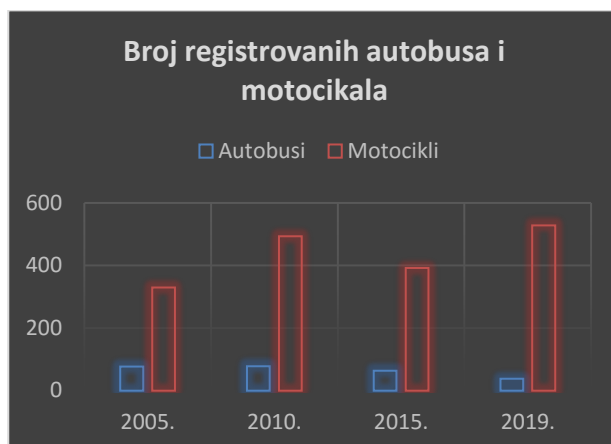
1. Teretna vozila	3.111
2. Putnička vozila	30.103

3. Autobusi	64
4. Motocikli	392

2019. godina (do 30.09.2019. godine)

1. Teretna vozila	2.477
2. Putnička vozila	26.374
3. Autobusi	38
4. Motocikli	52

Iz grafikona je vidljivo da je stepen motorizacije privatnih automobila imao trend rasta do 2015. godine, ali da je u 2019. godini vidljiv znatan pad i broj vozila po poslednjim podacima je kao i broj koji je bio karakterističan u 2010. godini. Interesantan je podatak da je **broj motocikala u znatnom porastu** (u periodu od 2015. do 2019. godine za 34,69%), kao i podatak da je **broj autobusa od 2010. godine u konstantnom opadanju** (51,28%).



Grafikon 2. i 3. Broj registrovanih autobusa i motocikala, odnosno putničkih i teretnih vozila

4.1.4. Karakteristike saobraćajnog sistema Grada Bijeljina

4.1.4.1. Motorizovani saobraćaj

4.1.4.1.1. Mreža saobraćajnica

Putnu mrežu kojom upravlja Grad Bijeljina čine:

- lokalni putevi
- nekategorisani putevi i
- gradske ulice.

4.1.4.1.2. Lokalni putevi

Ukupna dužina lokalnih puteva na teritoriji Grada Bijeljina iznosi 258,88 km, od čega je asfaltirano 207,45 km ili 80,13%, a neasfaltirano je 51,43 km ili 19,87%.

Nadležni organ grada obavlja poslove finansiranja, obezbjeđenja planske i projektne dokumentacije, tehničko-tehnoloških uslova za izgradnju, rekonstrukciju, održavanje, zaštitu i korištenje lokalnih puteva.

Sredstva za finansiranje lokalnih puteva obezbjeđuju se iz budžeta Grada Bijeljina, putem donatora, domaćih i stranih ulagača, kreditnih sredstava, budžeta Republike, prihoda ostvarenih od pratećih djelatnosti i učešća građana u skladu sa Odlukom o postupku i kriterijumima za sufinansiranje projekata mjesnih zajednica na području Grada Bijeljina („Službeni glasnik opštine Bijeljina“, broj: 29/06, 16/08, 29/08, 24/11 i 21/12), kojom je definisano da Grad Bijeljina sufinansira u iznosu 70%, a mjesne zajednice u iznosu 30% od ukupne vrijednosti investicije.

4.1.4.1.3. Nekategorisani putevi

Na području Grada Bijeljina proteže se oko 1.500 km nekategorisanih puteva ili u prosjeku 27 km po mjesnoj zajednici. Najveći dio ove mreže je sa makadamskom podlogom.

4.1.4.1.4. Gradske ulice

Uličnu mrežu Grada Bijeljina čini 225 ulica, ukupne dužine 174,72 km, gdje prednjače ulice: Stefana Dečanskog dužine 6,8 km, Srpske vojske dužine 6,7 km i Vojvode Petra Bojovića dužine 6,2 km.

Izgradnjom obilaznice oko Grada djelimično je rasterećen gradski saobraćaj. Treći ujedno i poslednji krak obilaznice otvoren je za saobraćaj 2012. godine. Obilaznicom je saobraćaj vozila koja prolaze kroz Bijeljinu, a dolaze iz pravca Zvornika, Tuzle, Brčkog i Sremske Rače, preusmjeren na spoljni magistralni prsten oko Grada. Prije izgradnje obilaznice tranzitni saobraćaj se odvijao ulicama: Stefana Dečanskog, Sremska, Živojina Mišića, Dimitrija Tucovića, Komitska, Pantelinska, 27. marta i Srpske vojske, što je dovodilo do povećane gustine saobraćaja i emisije štetnih gasova, a često i do saobraćajnih gužvi.

U sklopu projekta izgradnje kanalizacije izvršena je rekonstrukcija većeg dijela gradske ulične mreže odnosno oko 40 km, koja je obuhvatala rekonstrukciju u punom profilu (novi površinski asfaltni sloj, ivičnjaci, zelene površine, trotoari, saobraćajna signalizacija i drugo).

4.1.4.1.5. Raskrsnice

Karakteristika postojećeg stanja je dominacija kružnih raskrsnica. Do 2019. godine na teritoriji Grada izgrađeno je 13 kružnih raskrsnica. Prednosti kružnih raskrsnica ogledaju se u minimalnom zadržavanju na prilazima raskrsnici, povoljnijim uslovima bezbjednosti saobraćaja u odnosu na klasične četvorokrake raskrsnice zbog smanjenog broja konfliktnih tačaka, smanjenje gužvi, povećanje protoka saobraćaja, odnosno sveukupno povećanje nivoa usluge saobraćajnica.

Na području Grada Bijeljina, ukupno na sedam lokacija saobraćaj je regulisan svjetlosnim signalima, od čega se četiri lokacije odnose na raskrsnice ulica u gradu, dvije na ukrštanju lokalnih puteva (ulica) i gradske obilaznice i jedan pješački semafor sa tasterom za najavu prelaska pješaka u ulici Neznanih junaka kod OŠ „Knez Ivo od Semberije“.

Raskrsnice koje su regulisane svjetlosnom saobraćajnom signalizacijom:

1. Raskrsnica ulica Gavrila Principa – Nikole Tesle – Vuka Karadžića
2. Raskrsnica ulica Zmaj Jove Jovanovića – Svetog Save – Miloša Obilića
3. Raskrsnica ulica Živojina Mišića – Beogradska – Dimitrija Tucovića
4. Raskrsnica ulica Majevička – Dimitrija Tucovića – Knjeginje Milice
5. Raskrsnica ulice Semberskih ratara i gradske obilaznice (I faza)
6. Raskrsnica ulice Raje Baničića i gradske obilaznice (I faza)
7. Pješački semafor u ulici Neznanih junaka – OŠ „Knez Ivo od Semberije“

4.1.4.1.6. Stacionarni saobraćaj

JP „Direkcija za izgradnju i razvoj grada“ d.o.o. Bijeljina – Služba za upravljanje javnim parkiralištima preuzela je upravljanje nad javnim parkiralištima i stavila u funkciju sistem naplate i kontrole parkiranja u Bijeljini 08.10.2007. godine.

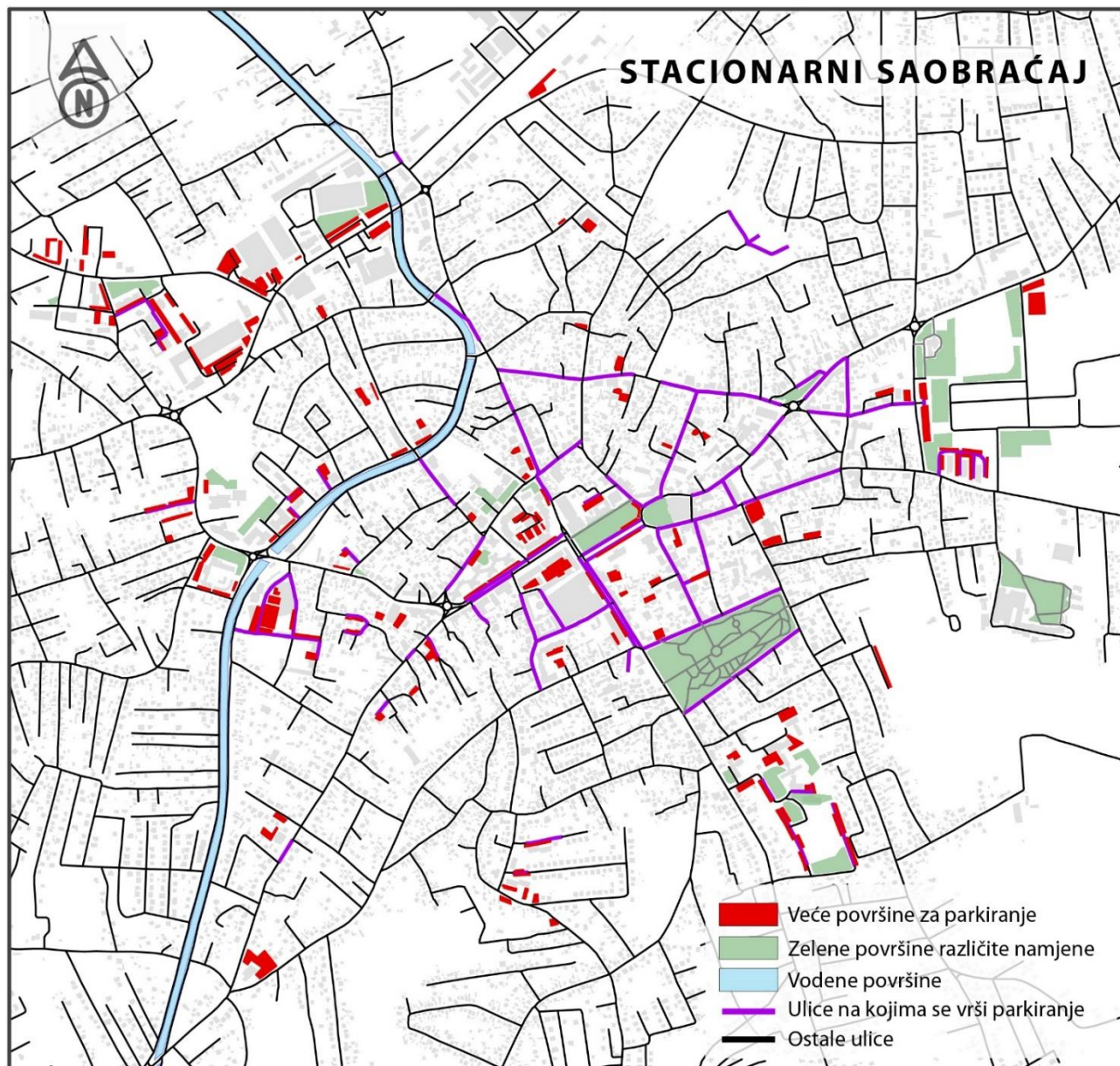
Razlog uvođenja naplate i kontrole parkiranja u užem dijelu grada gdje je smješten najveći broj javnih institucija, službi, banaka i sl. je da se omogući građanima parkiranje u cilju korišćenja usluga istih, kao i stanara, odnosno sprečavanje bespotrebnog korišćenja parking prostora duži vremenski period. Poslovi kontrole vozila obavljaju se na sedam sektora od strane preduzeća za zapošljavanje lica sa invaliditetom „Patriot“ d.o.o. Bijeljina, koje je u sprovedenom postupku javne nabavke od strane Direkcije angažovan kao podizvođač za poslove kontrole parkiranja. Cilj Službe za upravljanje javnim parkiralištima je da modernizuje i unaprijedi kulturu parkiranja u gradu. To podrazumijeva organizaciju parkirališta, njihovo uređenje, vidno i propisno obilježavanje vertikalnom i horizontalnom signalizacijom, kako bi građani ovu opciju usluge mogli da koriste na najbolji i najkvalitetniji način.

Ukupan broj parking mjesta na kojima se sprovodi kontrola i naplata parkiranja iznosi 855 uređenih i propisno obilježenih parking mjesta. Grad je podijeljen u dvije zone (crvenu zonu sa 480 mjesta i plavu

zonu sa 375 parking mjesta) i u obje zone primjenjuje se režim **bez vremenskog ograničenja sa naplatom parkiranja u periodu od 7-21 čas radnim danom, i 7-15 časova subotom.**

Broj parking mjesta na uličnim parkiralištima iznosi 645 parking mjesta, a na zatvorenim parkiralištima 210 parking mjesta.⁹

4.1.4.1.7. Sistem naplate parkiranja



Parking karte mogu se kupiti na kioscima i ostalim prodajnim mjestima na kojima je istaknuto obavještenje o njihovoj prodaji.

Univerzalna mjesečna parking karta (koja važi u crvenoj i u plavoj zoni) iznosi 60,00 KM. Mjesečna parking karta za plavu zonu iznosi 40,00 KM. Rezervisano parking mjesto za mjesec dana iznosi 200,00 KM.

⁹ *(Izvor: Strategija razvoja lokalnih puteva i ulica u naselju Grada Bijeljina)

Stanari u okolini parkirališta imaju pravo na povlašćene parking karte. Povlašćene parking karte po cijeni od **10,00 KM** mjesečno u zoni stanovanja izdaju se na blagajni JP „Direkcija za izgradnju i razvoj grada“ u Karađorđevoj ulici broj 4.

Uvođenje naplate, po satu parkiranja, na parking mjestima namijenjenim za javno korišćenje u gradu, ima za zadatak da se pored regulativnih efekata, na ograničenom broju javnih mjesta za parkiranje ostvari potreban broj parkiranja. Cijenom parkiranja upravlja se brojem zahtjeva za parkiranje, prostornom raspodjelom zahtjeva i iskorišćenjem raspoloživog kapaciteta na ulici i posebnim parkiralištima.¹⁰

ЗОНА: ПЛАВА
ZONE: BLUE

НАПЛАТА ПАРКИРАЊА:
радним даном 7-21 h
суботом 7-15 h
Parking collected:
workdays 7am-9pm, saturdays 7am-3pm

Уплата сата паркирања
083 5502
број за SMS поруку

Уплата дана паркирања
083 5503
број за SMS поруку

SMS упутство: куцати регистарску ознаку без размака и знакова, примјер: A12K345
Не плаћањем паркинга ризикујете плаћање доплатне карте

ЗОНА: ЦРВЕНА
ZONE: RED

НАПЛАТА ПАРКИРАЊА:
радним даном 7-21 h
суботом 7-15 h
Parking collected:
workdays 7am-9pm, saturdays 7am-3pm

Уплата сата паркирања
083 5501
број за SMS поруку

SMS упутство: куцати регистарску ознаку без размака и знакова, примјер: A12K345
Не плаћањем паркинга ризикујете плаћање доплатне карте

4.1.4.1.8. Архитектонске баријере за особе са инвалидитетом

Postoje mnogi problemi sa kojima se suočavaju lica sa invaliditetom koja žive na području Grada Bijeljina. Kada su u pitanju arhitektonske barijere, mnogo toga je urađeno u prethodnom periodu na prilagođavanju postojećih gradskih ulica. Sve nove ulice koje se grade, prema standardima gradnje moraju imati regulisane prolaze za lica sa invaliditetom. U saradnji sa relevantnim Udruženjima građana, Gradska uprava kontinuirano radi na povećanju broja obilježenih mjesta za parkiranje lica sa invaliditetom.

Kada je u pitanju pristupačnost javnih ustanova, šalter sala Grada Bijeljina, Centar za kulturu, Centar za informisanje savjetovanje i obuku CISO, Muzej Semberije, Narodna biblioteka Filip Višnjić (prizemlje, postoji biblioteke za slijepe i slabovide osobe), Hitna pomoć u Domu zdravlja, Centar za rehabilitaciju u Domu zdravlja, Fond zdravstvenog osiguranja i nova Regionalna bolnica Sveti Vračevi su arhitektonski prilagođeni licima sa invaliditetom.

S druge strane, sa problemom arhitektonskih barijera lica sa invaliditetom se suočavaju na prilazu: Centru javne bezbjednosti Bijeljina, Gradskoj biblioteci (prvi sprat), Gradskom bioskopu, Osnovnom i Okružnom sudu, Tužilaštvu, Pravobranilaštvu, Sudu za prekršaje, Pošti, Zavodu za zapošljavanje, Elektro-distribuciji, Geodetskoj upravi, Poreskoj upravi, svim odjeljenjima Gradske uprave izuzev Odjeljenja za boračko-invalidsku zaštitu koje ima pristupačnost, Civilnoj zaštiti, OŠ „Sveti Sava“, Gimnaziji „Filip Višnjić“, AD Grad, AD Komunalac, Privrednoj komori, Parking servis „Patriot“, većini banaka, većini ugostiteljskih objekata i advokatskih kancelarija.

¹⁰ *(Izvor: Zvanična internet prezentacija Grada Bijeljina)

Kada su u pitanju ostali školski objekti, oni imaju arhitektonsku pristupačnost na samom ulazu u objekat, dok su učionice koje se nalaze na višim spratovima arhitektonski nepristupačne. Ista situacija je i sa Domom zdravlja, gdje postoji arhitektonski pristup licima sa invaliditetom na samom ulazu u objekat, dok su viši spratovi na kojima se nalaze timovi porodične medicine arhitektonski nepristupačni.

Dodatni problemi sa kojima se susreću lica sa invaliditetom su: nepostojanje pristupačnog gradskog prevoza, taksi službe, nedovoljan broj taktilnih traka i nedovoljna opremljenost raskrsnica zvučnom signalizacijom (postoji zvučna signalizacija na raskrsnici kod OŠ „Sveti Sava“ i Dječijeg vrtića „Čika Jova Zmaj“ i taktilna traka u centru Grada).

Pitanje pristupačnosti predstavlja jedan od najvažnijih preduslova za punu društvenu integraciju lica sa invaliditetom. Osim problema uklanjanja arhitektonskih barijera i omogućavanja fizičkog pristupa licima sa invaliditetom uslugama i programima podrške u zajednici, lica sa invaliditetom se još uvijek suočavaju sa velikim izazovima u pristupu informacijama u formama koje su dostupne za različite kategorije lica sa invaliditetom. Iako je na području Grada Bijeljina u prethodnom periodu puno toga već učinjeno po pitanju uklanjanja arhitektonskih barijera u smislu prilagođavanja postojećih gradskih ulica, još uvijek postoje velike poteškoće u dostupnosti javnih objekata i službi u kojima lica sa invaliditetom, zajedno sa drugim građanima, ostvaruju svoja osnovna prava i primaju usluge.

Kada je u pitanju pristupačnost javnih ustanova, osim šalter sale Grada Bijeljina, Fonda zdravstvenog osiguranja, Centara za kulturu i regionalne bolnice, većina drugih objekata je samo djelimično ili uopšte nije riješila pitanje pristupačnosti za lica sa invaliditetom. Tu najveću važnost svakako imaju objekti Centra javne bezbjednosti, Gradske biblioteke, Opštinskog i Okružnog suda, Zavoda za zapošljavanje, itd. Po pitanju školskih objekata i Doma zdravlja, arhitektonske barijere su uklonjene samo na ulazu u objekat dok su učionice i službe (timovi porodične medicine, specijalističke ambulante), koje se nalaze na višim spratovima, u cjelosti nepristupačne za lica sa invaliditetom. Problemi su naročito izraženi po pitanju pristupa informacijama u formatima koji su dostupni slijepim i slabovidim licima, te licima sa oštećenjem sluha.

Broj korisnika pristupnih rampi i liftova u Bijeljini
a) RVI 1. kategorije – 39
b) RVI 2. kategorije – 50
v) RVI 3. kategorije – 39
g) RVI 4. kategorije – 144
UKUPNO: 272

- Broj korisnika dodatka za pomoć i njegu drugog lica, zaključno sa 31.12.2017. godine je 1.620 od kojih pravo u prvoj grupi ostvaruje **635 korisnika**, dok u drugoj grupi, pravo ostvaruje 985 korisnika.

<i>Djeca sa smetnjama u razvoju - kategorije-</i>	2015. godina	2016. godina	2017. godina
Lica sa oštećenjem vida	3	3	5
Lica sa tjelesnim oštećenjem i hroničnim oboljenjima	21	33	34
Lica sa višestrukim smetnjama	26	38	27
UKUPNO	50	74	66

Uzimajući u obzir gore navedene podatke procjena je da u Gradu Bijeljina ima ukupno oko 907 teško pokretnih lica sa invaliditetom.

(Izvor: Podatke dostavila koalicija KOLOSI Bijeljina koja broji oko 2600 članova sa svim vrstama invaliditeta)

4.1.4.1.9. Saobraćajna signalizacija

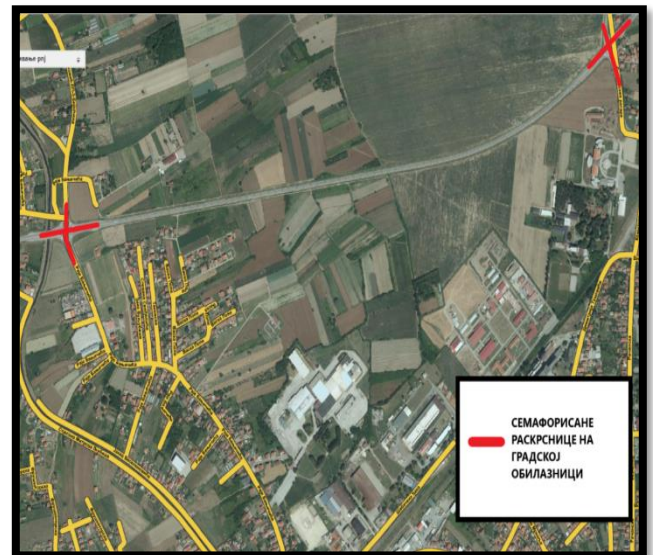
Grad Bijeljina nema izrađen katastar saobraćajne signalizacije, ali se svake godine zaključuje ugovor o redovnom održavanju horizontalne, vertikalne i svjetlosne saobraćajne signalizacije. Godišnje se postavi od 200 do 300 novih saobraćajnih znakova, na lokacijama gdje su oštećeni, izblijedili, nevažeći ili su nedostajali. Na većini gradskih ulica postavljena je nova saobraćajna signalizacija tokom rekonstrukcije ulica u sklopu radova na izgradnji i proširenju vodovodne i fekalne kanalizacione mreže.

Na području Grada Bijeljina, ukupno na sedam lokacija saobraćaj je regulisan svjetlosnim signalima, od čega se četiri lokacije odnose na raskrsnice ulica u gradu, dvije na ukrštanju lokalnih puteva (ulica) i gradske obilaznice i jedan pješački semafor sa tasterom za najavu prelaska pješaka u ulici Neznanih junaka kod OŠ „Knez Ivo od Semberije“

Raskrsnice koje su regulisane svjetlosnom saobraćajnom signalizacijom:

1. Raskrsnica ulica Gavrila Principa – Nikole Tesle – Vuka Karadžića
2. Raskrsnica ulica Zmaj Jove Jovanovića – Svetog Save – Miloša Obilića
3. Raskrsnica ulica Živojina Mišića – Beogradska – Dimitrija Tucovića
4. Raskrsnica ulica Majevička – Dimitrija Tucovića – Knjeginje Milice
5. Raskrsnica ulice Semberskih ratara i gradske obilaznice (I faza)
6. Raskrsnica ulice Raje Baničića i gradske obilaznice (I faza) Isti tekst na strani 33

7. Pješački semafor u ulici Neznanih



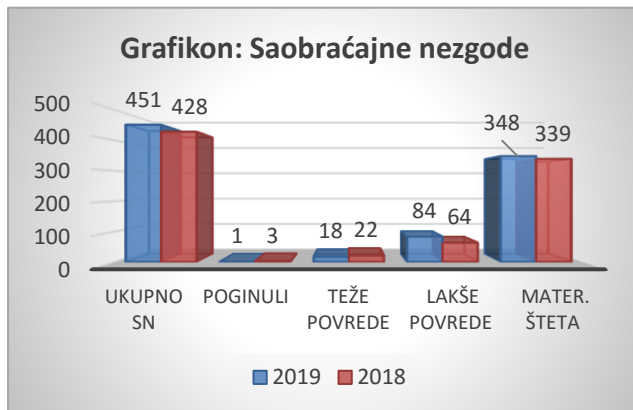
junaka – OŠ „Knez Ivo od Semberije“

Semaforizovane raskrsnice na gradskoj uličnoj mreži

4.1.4.1.10. Bezbjednost saobraćaja

Pregled saobraćajnih nezgoda

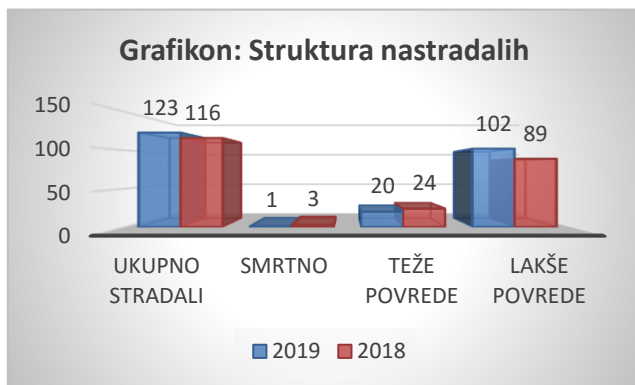
Na području nadležnosti saobraćajne policije, u periodu 01.01. 2019. do 30.06.2019. godine, ukupno se dogodila 421 saobraćajna nezgoda, od čega 103 nesreće sa nastradalim licima i 348 nesreća sa



materijalnom štetom. Evidentirana je jedna saobraćajna nezgoda sa poginulim licima (u uporednom periodu 3), 18 sa teжим tjelesnim povredama (u uporednom periodu 22), 84 sa lakim tjelesnim povredama (u uporednom periodu 64) i 348 saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom (devet nezgoda ili za 2,7 % više u odnosu na isti period prošle 2018. godine).

Struktura nastradalih lica

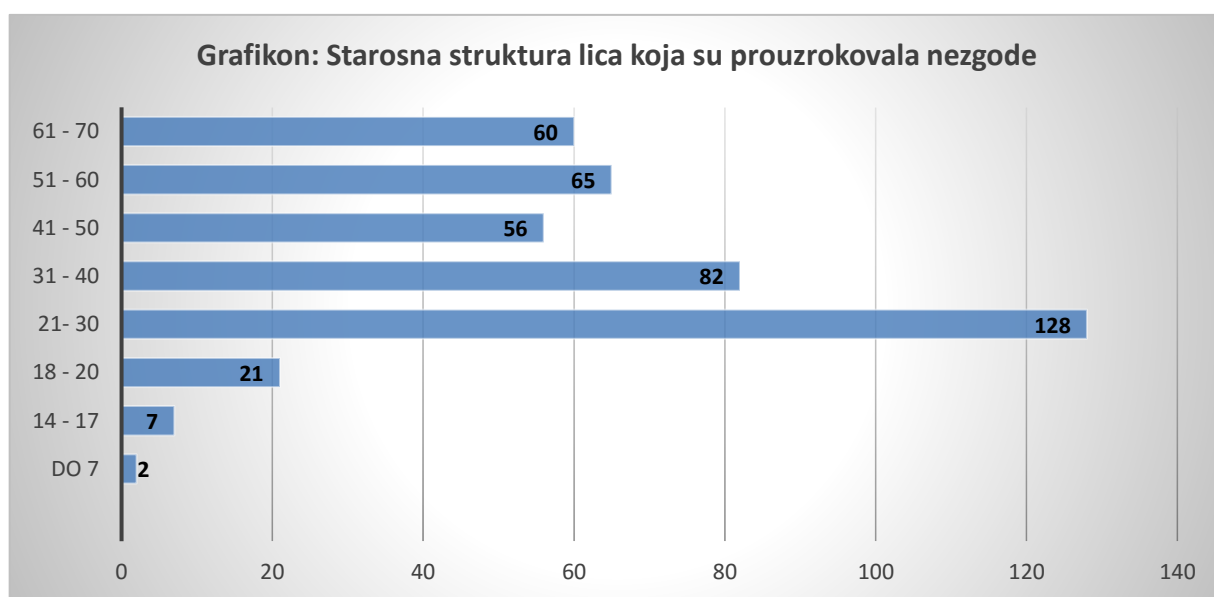
U saobraćajnim nezgodama nastradala su 123 lica (6 % više nego u uporednom periodu), od čega je jedno lice poginulo (manje za 66,7 %), 20 je teže povrijeđeno (manje za 16,7 %), a 102 lica su lakše povrijeđena (više za 14,60 %). Može se konstatovati da je broj smrtno stradalih i teže povrijeđenih lica manji nego u uporednom periodu prethodne godine, dok je broj lakše povrijeđenih lica veći u odnosu na uporedni period prethodne godine.



U periodu januar-jun 2019. godine smrtno je stradalo jedno lice u svojstvu vozača. Takođe, teže je povrijeđeno deset vozača, četiri suvozača, po jedan motociklista, biciklista i pješak, kao i dva vozača mopeda.

Starosna struktura lica koja su prouzrokovala saobraćajne nezgode

Najviše saobraćajnih nezgoda prouzrokovala su lica starosne dobi od 21 do 30 godina starosti (128), zatim (82) vozača od 31 do 40 godina, (65) vozača od 51 do 60 godina, (60) od 61 do 70 godina.



Uzroci saobraćajnih nezgoda

Najčešći uzroci saobraćajnih nezgoda su: odstojanje (73), vožnja unazad (64), neprilagođena brzina (62), nepoštovanje prvenstva prolaza (53) itd... Od svih faktora koji utiču na događanje saobraćajnih nezgoda (vozač, vozilo, put okolina), najčešći faktor je čovjek. On svojim postupcima daje ogroman doprinos nastanku saobraćajnih nezgoda. Na drugom mjestu je vozilo (zbog starosti i neispravnosti), a na trećem je put.

U saobraćajnim nezgodama učestvovalo je 814 vozila, od kojih je 712 vozila iz Republike Srpske, 26 iz Federacije BiH i 76 vozila iz drugih država, a najčešći učesnici saobraćajnih nezgoda su putnička (695) i teretna motorna vozila (77).

(Izvor: Informacija o stanju u oblasti bezbjednosti saobraćaja na području grada Bijeljina za period 01.01-30.06.2019. godine).

4.1.4.1.11. Upotreba privatnih automobila

U sklopu aktivnosti obilježavanja Evropske sedmice mobilnosti od 16 - 22. septembra 2019. godine vršen je monitoring frekvencije saobraćaja u trajanju od 60 minuta na ukupan saobraćaj koji se odvijao na ulasku u centar Grada Bijeljina i na izlasku iz njega.

Rezultati monitoringa na ulasku u centar grada iz pravca ulica Meše Selimovića i Njegoševe

Prvi dan monitoringa u petak 20.09.2019. godine, trajanje 60 minuta, period od 10:35 do 11:35 sati prije podne:

Ukupan broj učesnika u saobraćaju:

- automobili 727;
- autobusi 6;
- razne vrste dostavnih vozila 40;
- motori i motocikli 11,
- bicikli 58.

Od ukupnog broja automobila vršen je i popis broja putnika u njima i dobijeni su sledeći rezultati:

- samo vozač 521;
- vozač i jedan putnik 165;
- vozač i 2 putnika 27;
- vozač i 3 putnika 12;
- vozač i 4 putnika 2.

Drugi dan monitoringa u subotu 21.09.2019. godine, trajanje 60 minuta, period od 10:35 do 11:35 sati prije podne.

Ukupan broj učesnika u saobraćaju:

- automobili 879;
- autobusi 3;
- razne vrste dostavnih vozila 26;
- motori i motocikli 5;
- bicikli 44.

Od ukupnog broja automobila vršen je i popis broja putnika u njima i dobijeni su sledeći rezultati:

- samo vozač 543;
- vozač i jedan putnik 267;
- vozač i 2 putnika 40;
- vozač i 3 putnika 24;
- vozač i 4 putnika 5.

Zapaženo je da je u subotu, prvog dana vikenda povećan broj automobila u saobraćaju ali i sa više putnika u njima nego dan ranije, zadnji radni dan radne sedmice.

Rezultati monitoringa na izlasku iz centra grada iz pravca ulice Vuka Karadžića

Prvi dan monitoringa petak, 20.09.2019. godine, trajanje 60 minuta, period od 10:35 do 11:35 sati prije podne.

Ukupan broj učesnika u saobraćaju:

- automobili 602;
- autobusi 4;
- razne vrste dostavnih vozila 24;
- motori i motocikli 4;
- bicikli 50.

Od ukupnog broja automobila vršen je i popis broja putnika u njima i dobijeni su sledeći rezultati:

- samo vozač 449;
- vozač i jedan putnik 125;
- vozač i 2 putnika 30;
- vozač i 3 putnika 3;
- vozač i 4 putnika 5.

Drugi dan monitoringa subota, 21.09.2019. godine, trajanje 60 minuta, period od 10:35 do 11:35 sati prije podne:

Ukupan broj učesnika u saobraćaju:

- automobili 667;
- autobusi 1;
- razne vrste dostavnih vozila 17;
- motori i motocikli 4;
- bicikli 54.

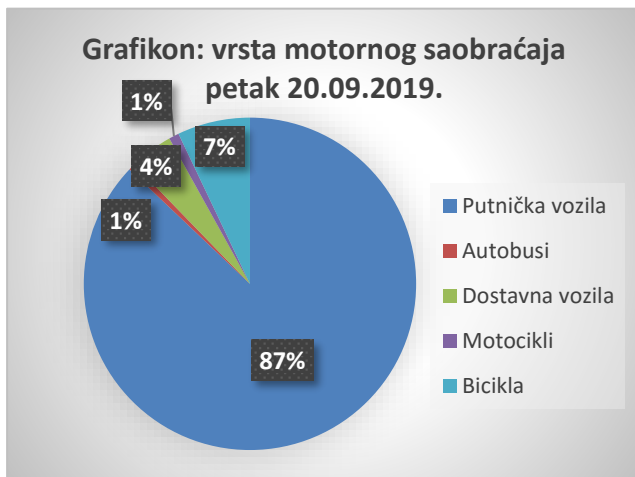
Od ukupnog broja automobila vršen je i popis broja putnika u njima i dobijeni su sledeći rezultati:

- samo vozač 418;
- vozač i jedan putnik 169;
- vozač i 2 putnika 46;
- vozač i 3 putnika 27;
- i vozač i 4 putnika 6.

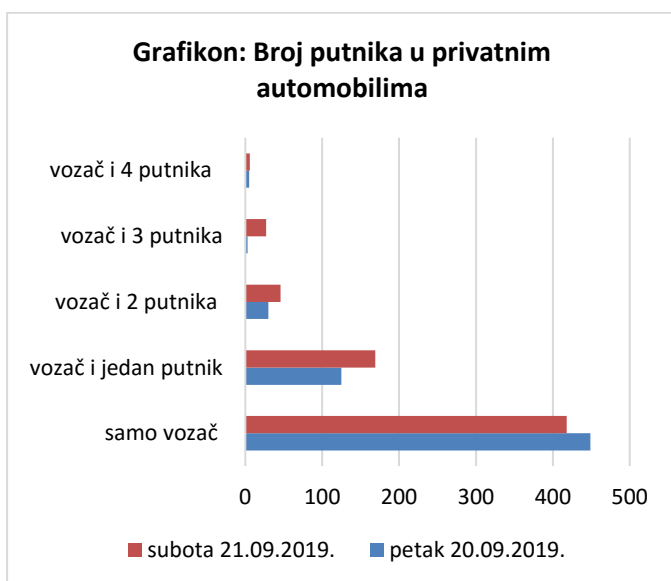
Zapaženo je da je u subotu, prvog dana vikenda povećan broj automobila u saobraćaju ali i sa više putnika u njima nego dan ranije, zadnji radni dan radne sedmice. To je isto zapažanje za obje tačke monitoringa.

Ukupan broj učesnika u saobraćaju na obje tačke vršenja monitoringa prvog dana bio je 1329 automobila, autobusa 10, dostavnih vozila 64, motocikala 15 i bicikala 108. Ukupan broj učesnika u saobraćaju za petak, 20.9.2019. godine je bio 1526.

Ukupan broj učesnika u saobraćaju na obje tačke vršenja monitoringa drugog dana bio je 1564 automobila, autobusa 4, dostavnih vozila 43, motocikala 9 i bicikala 98. Ukupan broj učesnika u saobraćaju za subotu, 21.9.2019. godine je bio 1718.



Imajući u vidu da modal split učesnika u saobraćaju za Grad Bijeljinu ne postoji, interesantno je pokušati analizirati učešće u saobraćaju motornih vozila na teritoriji grada radnim danom za koje je vršeno brojanje. Iako nije vršeno brojanje pješaka, interesantno je da u ovom odnosu najzapaženiji procenat, pored putničkih automobila upravo nose biciklisti, što predstavlja dobar potencijal za dalji razvoj biciklističkog saobraćaja.



U dijagramu je vidljivo, kao što je i ranije napomenuto, da je **broj putnika u privatnim automobilima znatno veći u danima vikenda, a da je radnim danima najveći broj vozila u kojima je samo vozač.**

(Izvor: Izveštaj o aktivnostima povodom obilježavanja Evropske sedmice mobilnosti od 16. do 22. septembra 2019. godine u sklopu projekta "Ekološkom kulturom gradimo održivu budućnost", Ekološko udruženje „Eko put“ Bijeljina).

4.1.4.1.12. Javni gradski prevoz

Na području Grada Bijeljina **ne postoji javni gradski prevoz**, postoji organizovan prigradski prevoz putnika, koji obavlja 5 privatnih preduzeća, i to:

- „Semberija – Transport“ a.d.;
- „Eurotours“ d.o.o.;
- „Čturić M+S“ d.o.o.;
- „Samardžić“ d.o.o.;
- „Antić Turs“ d.o.o.

4.1.4.1.13. Taksi služba

Taksi-prevoz je javni individualni vanlinijski prevoz lica, koji se obavlja najčešće na gradsko-prigradskom području, a ponekad i na međugradskom području, po unaprijed utvrđenoj tarifi i relaciji koju određuje korisnik taksi usluge – putnik. Taksi prevoz po pravilu dopunjava javni gradski i prigradski prevoz putnika.

Taksi-prevoz na području Grada Bijeljina je regulisan zakonskim i podzakonskim aktima i to Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju RS i Odlukom o taksi-prevozu na području Grada Bijeljina.

Na području Grada Bijeljina ima 97 vozila u posjedu samostalnih taksi prevoznika i 24 vozila u posjedu pravnog lica.

Jedinstvene tarife taksi službe ne postoje. Na 28 lokacija na teritoriji Grada Bijeljina raspoređeno je 146 taksi stajališta. Na sljedećim lokacijama u užem centru grada postoji najviše taksi stajališta:

- Lokacija kod Cik-Cak kafane u ulici Gavrila Principa (10 mjesta)
- Lokacija kod Bleda i ispred supermarketa „Bost“ u ulici Nikole Tesle (10 mjesta)

Broj taksi vozila na teritoriji grada je ograničen na maksimalnih 120, dok se broj taksi vozila tokom prethodnih godina kretao oko 100. Zastupljen je odnos broja vozila taksi preduzetnika i vozila taksi preduzeća u omjeru 5:1. Takođe, postoji jedinstvena lista čekanja na osnovu koje u slučaju odustajanja nekog taksi prevoznika dolazi naredni na listi čekanja. Taksi prevoz može odgovoriti potrebama građana.

4.1.4.1.14. Teretni saobraćaj

Na uličnoj mreži Grada Bijeljina zabranjen je saobraćaj za teretna vozila u sljedećim ulicama:

- Ulica Meše Selimovića od raskrsnice sa Majevičkom ulicom;
- Ulica Njegoševa od raskrsnice sa Majevičkom ulicom;
- Ulica Kneginje Milice od raskrsnice sa Majevičkom ulicom;
- Ulica Zmaj Jovina od raskrsnice sa ulicom Svetog Save;
- Ulica Dositeja Obradovića od raskrsnice sa ulicom Svetog Save;
- Ulica Gavrila Principa od raskrsnice sa ulicom Filipa Višnjića;
- Ulica Nikole Tesle od raskrsnice sa ulicom 27. Marta.

U cilju usmjeravanja tranzitnog saobraćaja, smanjenja zagađenosti grada i drugih saobraćajno bezbjednosnih razloga zabranjen je saobraćaj za teretna motorna vozila preko 3,5 tona ukupne težine i traktore u sljedećim ulicama i dijelovima pojedinih ulica i to:

- Račanska ulica od raskrsnice sa ulicom Dimitrija Tucovića prema centru osim za vozila gradskog saobraćaja i od raskrsnice sa Beogradskom ulicom do ulice Dimitrija Tucovića osim za vozila gradskog saobraćaja;
- Beogradska ulica od raskrsnice sa ulicom Dimitrija Tucovića sa dopunskom tablom "OSIM ZA NOVO SELO, AMAJLIJE, AUTO ŠKOLE I AUTOBUSE";
- Ulica Dimitrija Tucovića od raskrsnice sa ulicom Živojina Mišića u pravcu centra, osim za autoškole do neposredno iza ulice Svetozara Markovića;
- Ulica Svetozara Markovića od raskrsnice sa ulicom Živojina Mišića, osim za autoškole;
- Ulica Miloša Obilića od raskrsnice sa Sremskom ulicom;
- Ulica Cara Uroša od raskrsnice sa Sremskom ulicom;
- Ulica Neznanih junaka od raskrsnice sa ulicom Kulina Bana;
- Ulica Dušana Baranjina od raskrsnice sa ulicom Neznanih junaka sa dopunskom tablom OSIM ZA "KOMUNALAC";
- Ulica Filipa Višnjića od raskrsnice sa ulicom 27. marta;
- Ulica Nikole Tesle od raskrsnice sa ulicom 27. marta;
- Ulica Žrtava fašističkog terora od raskrsnice sa ulicom Srpske vojske osim za autobuse i Amajlije;
- Ulica Nikole Spasojevića od raskrsnice sa ulicom Srpske vojske, osim za Amajlije i autobuse;
- Ulica Galac od raskrsnice sa ulicom Nikole Spasojevića prema centru, osim za Amajlije i autobuse;
- Ulica Majevićka od raskrsnice sa ulicom Meše Selimovića;
- Rudarska, Zorana Radmilovića i pored kanala "Dašnica" sa desne strane od raskrsnice sa ulicom 27. marta.

4.1.4.2. Nemotorizovani saobraćaj

4.1.4.2.1. Pješački saobraćaj

Površine namijenjene za pješački saobraćaj

Površine koje se najčešće koriste za odvijanje pješačkog saobraćaja su trotoari koji su izgrađeni uglavnom duž ulica i saobraćajnica u urbanom području grada Bijeljina. U ruralnom području (seoska naselja Grada Bijeljina) procenat trotoara je mali, što je i opravdano jer nema većih potreba za ovim površinama u seoskim naseljima. Generalno posmatrano stanje trotoara je različito, obzirom da postoje lokacije na kojima je došlo do uređenja ovih površina kroz rekonstrukcije ulica i ostale radove. Takođe postoje lokacije koje zahtjevaju hitnu sanaciju koja prije svega podrazumjeva proširivanje trotoara i uređivanje ovih površina.

Planskim dokumentima prostornog uređenja (regulacionim planovima) predviđeno je uređenje i proširenje trotoara kroz planirane rekonstrukcije ulica koje se nalaze u urbanom području grada Bijeljina. Iako je prisutno svakodnevno uređenje saobraćajnih površina, do značajnijeg unapređenja

kvaliteta trotoara u smislu njihove širine može samo doći nakon potpunog privođenja zemljišta krajnjoj namjeni koja je definisana planovima. Usled nepostojanja katastra trotoarskih površina i uopšte neažurnosti katastarskih podloga ne možemo govoriti o preciznim površinama koje su pod trotoarima, a iste se dosta brzo mijenjaju obzirom na pomenute svakodnevne radove.

Što se tiče drugih površina koje se koriste za pješački saobraćaj svakako treba pomenuti Gradski trg, Trg Kralja Petra I Karađorđevića, Trg Đenerala Draže kao i novi trg ispred Eparhijskog kulturnog centra. Navedene lokacije predstavljaju uređene i u velikoj mjeri rekonstruisane površine koje se nalaze u centralnoj gradskoj zoni. Gradski trg obuhvata površinu od oko 8075m² i koncipiran je u tri cjeline. Centralno mjesto zauzima otvoreni trg koji je sa svih strana okružen različitim površinama koje se koriste kao površine za kretanje isključivo pješaka. Sa njegove jugozapadne i sjeveroistočne strane nalaze se uređene parkovske površine sa asfaltiranim pješačkim koridorima, dok se cijelom dužinom sjeverozapadne strane pruža uređeno (rekonstruisano) šetalište sa izvedenom taktilnom trakom. Ostali dio cjeline čine trotoari.



Sjeveroistočno u odnosu na opisanu lokaciju nalazi se Trg Kralja Petra I Karađorđevića. Radi se o trgu manje površine, tačnije o platou ispred zgrade Gradske uprave Bijeljina. Predstavlja ovalnu površinu koju zatvaraju ulice Meše Selimovića i Karađorđeva koje počinju od ove lokacije. Sastoji se od otvorenog platoa oivičenog trotoarima i kratkim pješačkim koridorima opremljenim urbanim mobilijarom za sjedenje. U sklopu ovog prostora nalaze se i dvije cjeline zelenih površina koje nisu predviđene za kretanje pješaka.



Trg Đenerala Draže predstavlja površinu koja se nalazi na uglu ulica Meše Selimovića i Majevičke. Predstavlja trg manje površine, izduženog oblika, smješten između navedenih ulica sa jugozapadne i jugoistočne strane i interne saobraćajnice sa sjeverne strane. Ova površina, najvećim dijelom je uređena zelena površina, ovičena trotoarima prema graničnim ulicama.



Novi trg ispred Eparhijskog kulturnog centra predstavlja dio cjeline kompleksa Manastira Sv. Vasilija Ostroškog. Radi se o djelimično izolovanoj prostornoj cjelini – platou.

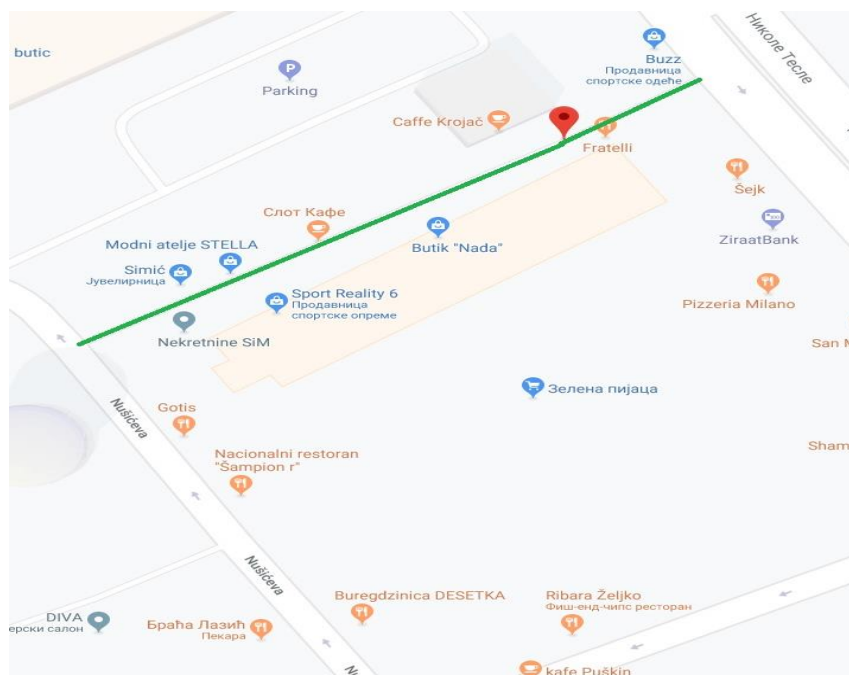


Jedna od značajnih površina namijenjenih za kretanje isključivo pješaka (kao i pasivnu i aktivnu rekreaciju) je Gradski park u Bijeljini. Radi se o zatvorenoj prostornoj cjelini, sa tačno definisanim pješačkim koridorima i opremljenoj potrebnim urbanim mobilijarom kojim se unapređuje kretanje pješaka.



Pored ovih cjelina, treba pomenuti i ulicu Miloša Crnjanskog koja je cijelom svojom dužinom namijenjena za pješački saobraćaj. Nalazi se u centralnom gradskom jezgru, neposredno uz Zelenu pijacu i ima dužinu od oko 115m. U ovoj ulici nalaze se isključivo poslovni objekti koji se bave ugostiteljstvom i trgovinom (kafe barovi, butici, zlatare i sl.).

Kada govorimo o površinama za pješački saobraćaj svakako treba pomenuti i Ulicu Patrijarha Pavla.



Naime ova ulica trenutno se koristi kao saobraćajnica, ali važećim Regulacionim planom predviđeno je njena transformacija u pješačku ulicu sa integriranim saobraćajem (ograničeno kretanje vozila isključivo stanara ove ulice). Ukupna dužina ove ulice je oko 327m. Realizacijom ovog planskog rješenja značajno će se unaprijediti kretanje pješaka u strogom centru grada, čime će u potpunosti biti povezane pješačkim koridorima, najznačajnije pješačke zone: Gradski trg (Trg Kralja Petra I Karađorđevića) – Ulica Patrijarha Pavla – Gradski park.



U tom smislu treba pomenuti i uređenje Kanala Dašnica koje je u toku. Ovim uređenjem, grad Bijeljina dobiće uređenu površinu za kretanje pješaka (šetalište) čija će dužina biti preko 2000m. Ova površina biće upotpunjena različitim sadržajima i opremljena bogatim urbanim mobilijarom.



U gradu Bijeljina 65 gradskih ulica ima trotoar. Najduže ulice koje imaju trotoar su Filipa Višnjića (dužina 2.038m), Stefana Dečanskog (dužina 6.862m), Raje Banjičića (dužina 5.853m) itd. U ulici

Mučenika Romanovih postoji pješačko-biciklistička staza, fizički odvojena od kolovoza, kao i u ulici Srpske dobrovoljačke garde. Paralelno sa magistralnim putevima u naseljenim mjestima Dvorovi, Trnjaci, Balatun, Patkovača, Ljeskovac, Kojčinovac, Hase i Suvo Polje postoje staze namijenjene kretanju biciklista i pješaka.

4.1.4.3. Biciklistički saobraćaj

4.1.4.3.1. Površine namijenjene za biciklistički saobraćaj

Na teritoriji Grada Bijeljina postoji 15 biciklističkih staza, koje se uglavnom nalaze na spoljnim dijelovima gradske teritorije. Tu prednjače pješačko-biciklistička staza Dvorovi – Balatun u dužini oko 8km, zatim Patkovača – Janja oko 7km, Bijeljina – Amajlije oko 2,5km, Velika Obarska oko 3,5km, Suvo Polje oko 3km i dr. U užem gradskom jezgri postoje pješačko-biciklističke staze u ulici Stefana Dečanskog u dužini oko 1,5km, Komitskoj ulici oko 1,3km, Kruševačkoj ulici oko 1km, Kralja Dragutina oko 800m, Pantelinska oko 1km. Karakteristika većine pomenutih staza na perifernim dijelovima grada je da su na više mjesta presječene, da je na njima prisutna određena količina sitnog šljunka koji nanose vozila pri prelasku preko istih, te da su iste usljed neodržavanja obrasle travom i svedene na širinu između 50 i 60cm. Takođe, jedna od odlika je nepovezanost staza u jedinstvene cjeline i nemogućnost da biciklisti od tačke A do tačke B stignu isključivo koristeći površine namijenjene za kretanje biciklista.

4.1.4.3.2. Biciklistički saobraćaj – karakteristike

Biciklizam u Bijeljini je uobičajen način prevoza, naročito kada se radi o kraćim relacijama. Saobraćaj biciklista se odvija na već postojećim biciklističkim ili kombinovanim pješačko-biciklističkim stazama, odnosno na gradskim ulicama i trotoarima gdje ne postoje izgrađeni infrastrukturni uslovi za kretanje istih. Primjetno je da građani bicikle koriste kao prevozno sredstvo prilikom obavljanja svakodnevnih potreba kao i prilikom obavljanja administrativnih poslova.

Monitoringom saobraćaja tokom Evropske sedmice mobilnosti na ulasku u centar grada iz pravca ulica Meše Selimovića i Njegoševe dana 20.09.2019. godine, u periodu od 10:35 do 11:35 ukupan broj biciklista bio je 58, a sljedećeg dana u istom terminu broj biciklista bio je 44.

Monitoringom saobraćaja na izlasku iz centra grada iz pravca ulice Vuka Karadžića dana 20.09.2019. godine, u periodu od 10:35 do 11:35 broj biciklista bio je 50, dok je sljedećeg dana broj bicikala bio 54.

Anketiranjem građana tokom Evropske sedmice mobilnosti na uzorku od 1015 građana dobijeni su sledeći podaci:

Na osnovu analiziranih podataka 44,14% (448) anketiranih građana je istaklo da ne koriste bicikl kao prevozno sredstvo. Rekreativnu vožnju biciklom upražnjava 34,97% (355) ispitanika dok je 20,89% njih istaklo da bicikl koriste aktivno kao svoje prevozno sredstvo.

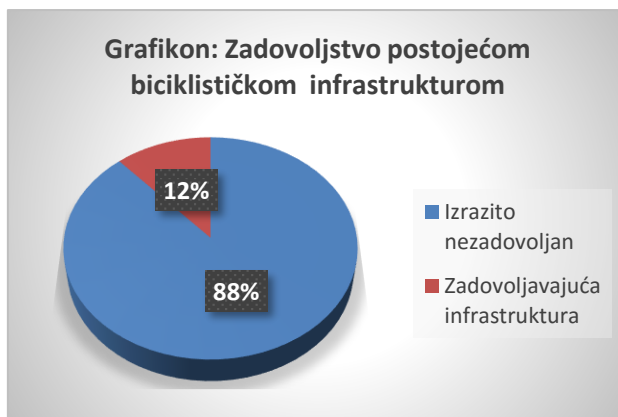


Iz priloženih odgovora anketiranih može se zaključiti da postoji realna potreba da se na području Grada Bijeljina sprovede niz adekvatnih aktivnosti kroz koje će se građani podstaći da u većoj mjeri voze bicikla pri izvršavanju svojih svakodnevnih obaveza. Neophodno je između ostalog, podizanje kolektivne svijesti o istinskom značaju upotrebe bicikla kao prevoznog sredstva.

Po pitanju razloga zbog kojih ne koriste bicikl kao prevozno sredstvo među anketiranimima nije bilo nekih većih odstupanja. Najveći procenat, njih (40,31%) je navelo nezadovoljstvo biciklističkom infrastrukturom, te upravo iz tog razloga se ne odlučuju za vožnju biciklom. Kao najčešći razlozi navedeni su još osjećaj nebezbednosti koji se u najvećoj mjeri javlja zbog nehata drugih učesnika u saobraćaju (23,56%) kao i prevelike saobraćajne gužve u samom centru grada (20,62%).

Na osnovu dobijenih informacija jasno je da su neophodne aktivnosti na obezbjeđivanju adekvatne pješačko-biciklističke infrastrukture na području Grada Bijeljina, čime bi se u gradu stekli uslovi za nesmetano upražnjavanje često zanemarenih aktivnih načina kretanja, hodanje i biciklizam.

Nakon što se sumiraju odgovori anketiranih građana na pitanje vezano za zadovoljstvo postojećom saobraćajnom biciklističkom infrastrukturom, dolazi se do zaključka da se u što skorijem vremenskom periodu moramo posvetiti obezbjeđivanju neophodnih uslova za bezbjednu vožnju bicikala u Bijeljini. Naime, od ukupnog broja ispitanih, čak 897 (88,37%) njih je izrazilo nezadovoljstvo trenutnom infrastrukturom, dok svega 118 (11,63%) anketiranih smatra da je u gradu uspostavljena zadovoljavajuća infrastruktura za vožnju biciklom.



Dakle, jasno je da su kao što je ranije navedeno, neophodne aktivnosti na obezbjeđivanju adekvatne infrastrukture za vožnju bicikala na području Grada Bijeljina. Preduslov za to je uspostavljanje Plana biciklističkih staza na području Grada Bijeljina, što je planirano ključnim strateškim dokumentom Grada - revidiranom Strategijom razvoja Grada Bijeljina za period 2019-2023. godina. (Izvor: Analiza rezultata anketiranja stanovnika Grada Bijeljina u sklopu obilježavanja Evropske sedmice

mobilnosti sa ciljem građanskog učešća do boljeg kvaliteta života u gradu)

Tokom „Evropske sedmice mobilnosti“ dva parking-postolja za bicikla postavljena su ispred zgrade Gradske uprave, dok je jedno postolje postavljeno ispred zgrade Policijske uprave Bijeljina. Namjera je da se u narednom periodu ispred svih javnih ustanova i objekata šire namjene postave ista parking postolja.

Bike sharing sistemi još uvijek nisu zaživjeli u Bijeljini. Obavljeni su preliminarni razgovori sa predstavnicima kompanija koji se bave bike sharing-om, bez konkretne akcije.

4.1.4.4. Ključni problemi u funkcionisanju postojećeg saobraćajnog sistema

U cilju unapređenja saobraćajnog sistema Grada Bijeljina neophodno je izraditi Studiju saobraćaja koja će detaljno obraditi i analizirati postojeće stanje saobraćaja.

4.1.4.5. Mjerenje aerozagađenja

Na osnovu dostavljenih Informacija o zaštiti životne sredine, koje su usvojene na skupštini analizirane su čestice PM10 – Lebdeće čestice prečnika do 10 µm.

Granične vrijednosti vazduha – GGv ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) po Uredbi iznose:

- Granična dnevna vrijednost – GDV ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
- Granična godišnja vrijednost – GGv ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

Godina 2013.

Prosječne mjesečne vrijednosti koncentracija PM10 u mjernom periodu su niže od godišnje granične vrijednosti GGv ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Kvalitet vazduha sa obzirom na koncentraciju PM10 u mjernom periodu je zadovoljavajući jer prosječna mjesečna koncentracija ne prelazi godišnju graničnu vrijednost.

Godina 2014.

Prosječne mjesečne vrijednosti koncentracije PM10 iznosila je $38,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$, u januaru i februaru $39,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ što je niža vrijednost od godišnje granične vrijednosti,

Godina 2015.

Prosječne mjesečne vrijednosti koncentracije PM 10 u mjernom periodu od oktobra do septembra iznosila je $32,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ što je niža vrijednost od godišnje granične vrijednosti.

Kvalitet vazduha sa obzirom na koncentraciju PM10 je zadovoljavajući jer prosječne dnevne vrijednosti ne prelaze graničnu dnevnu vrijednost.

Godina 2016.

Prosječna mjesečna vrijednost koncentracija PM10 u zimskom periodu je $30,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, što je niža vrijednost od godišnje granične vrijednosti, a u ljetnom periodu izmjerene vrijednosti su znatno niže od granične godišnje vrijednosti.

Godina 2017. i 2018.

Prosječne mjesečne vrijednosti koncentracije PM10 u zimskom periodu su iznosile od $28,37$ do $58,26 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Na lokaciji „Centar“ došlo je do prekoračenja granične dnevne vrijednosti jednom 18.11.2017. godine i iznosila je $88,01 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tri puta u januaru 17.01.2018. i iznosila je $59,95 \mu\text{g}/\text{m}^3$, 27.01.2018. iznosila je $56,91 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i 28.01.2018. iznosila je $66,10 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Na lokaciji „Toplana“ došlo je do prekoračenja 19.12.2017. godine i iznosilo je $61,12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tri puta u januaru i dva puta u martu i to: 02.03.2018. iznosila je $71,19 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i 03.03.2018. iznosila je $81,12$

$\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na povećanu koncentraciju PM10 je uticao visok vazdušni pritisak koji se kretao i do 1018,89 (kPa).

Godina 2019.

Od aprila do septembra 2019. godine na 2 lokacije u Gradu Bijeljina vršeno je mjerenje aerozagađenja i to na lokaciji „Centar“ i lokaciji „Toplana“.

Lokacija označena kao „Centar“ nalazi se u samom centru grada, uz objekat koji pripada Gradu Bijeljina. U okolini se nalaze veoma prometne ulice, objekti uslužnog tipa (Gradska uprava, banke, tržišni centri, restorani), kulturno-obrazovni objekti (Muzej Semberije, škole), vjerski objekti, stambeni objekti i drugo.

Lokacija označena kao „Toplana“ nalazi se u industrijskoj zoni, u Sremskoj ulici. S jedne strane lokacije je tržišni centar Bingo, a sa druge tržišni centar Tom. U okolini se još nalaze veoma prometne ulice, benzinska pumpa, te uslužni i stambeni objekti.

Na osnovu sprovedenih mjerenja došlo se do sledećeg:

Prosječna tromjesečna (april, maj, jun) vrijednost koncentracije sumpordioksida u životnoj sredini na mjernim lokacijama, kao i maksimalna i minimalna vrijednost za period mjerenja su:

SO₂	„Centar“	„Toplana“
Srednja, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15,05	14,46
Minimalna, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	9,82 (22.06)	8,60 (14.05)
Maksimalna, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24,57 (15.04)	30,81 (03.04)

Na lokaciji „Centar“ je izmjerena neznatno viša prosječna dnevna koncentracija SO₂ u odnosu na lokaciju „Toplana“. Niti u jednom momentu za vrijeme mjernog perioda, izmjerene vrijednosti nisu prekoračile granične vrijednosti propisane Uredbom o vrijednostima kvaliteta vazduha (Službeni glasnik Republike Srpske broj 124/12).

Prosječna tromjesečna (april, maj, jun) vrijednost koncentracije ugljenmonoksida u životnoj sredini na mjernim lokacijama, kao i maksimalna i minimalna vrijednost za period mjerenja su:

CO	„Centar“	„Toplana“
Srednja, mg/m^3	0,57	0,36
Minimalna, mg/m^3	0,31 (22.05)	0,25 (20.05, 30.05, 23.06)
Maksimalna, mg/m^3	0,92 (03.04)	0,83 (03.04)

Na lokaciji „Centar“ je izmjerena viša prosječna dnevna koncentracija CO u odnosu na lokaciju „Toplana“.

Na lokaciji „Centar“ je izmjerena neznatno viša prosječna dnevna koncentracija CO u odnosu na lokaciju „Toplana“. Niti u jednom momentu za vrijeme mjernog perioda, izmjerene vrijednosti nisu prekoračile granične vrijednosti propisane Uredbom o vrijednostima kvaliteta vazduha (Službeni glasnik Republike Srpske broj 124/12).

Prosječna tromjesečna vrijednost koncentracije PM10 u životnoj sredini na mjernim lokacijama, kao i maksimalna i minimalna vrijednost za period mjerenja su:

PM10	„Centar“	„Toplana“
Srednja, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10,60	24,94
Minimalna, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,25 (29.05)	6,02 (07.05)
Maksimalna, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	66,06 (15.04)	74,17 (18.05)

Na lokaciji „Centar“ je srednja vrijednost koncentracije PM10 očekivano niža nego na lokaciji „Toplana“. Izmjerene vrijednosti koncentracija PM10 prekoračile su granične vrijednosti propisane Uredbom o vrijednostima kvaliteta vazduha (Službeni glasnik Republike Srpske broj 124/12), i to na lokaciji „Centar“ granična vrijednost je prekoračena tri puta, a od toga dva puta i tolerantna vrijednost, a na lokaciji „Toplana“ granična vrijednost je prekoračena šest puta, a od toga tolerantna tri puta.

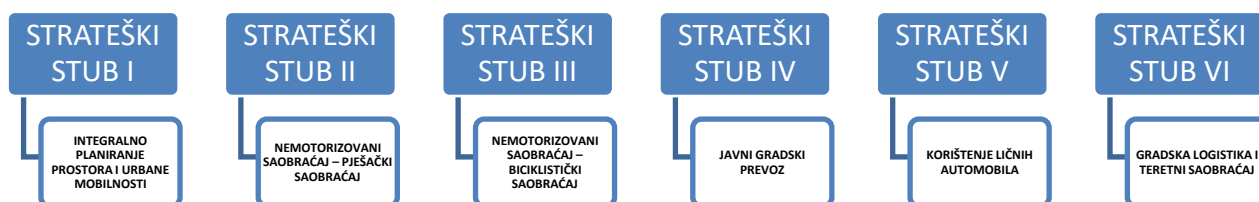
PREPORUKE:

Do prekoračenja graničnih vrijednosti od sedam mjernih parametara za kvalitet vazduha, došlo je samo kod izmjerenih koncentracija za PM10, i to na obje lokacije za vrijeme grejne sezone i na lokaciji „Toplana“ za vrijeme rada na održavanju, sredinom maja. Evidentno je da na kvalitet vazduha utiče grejna sezona kao i meteorološki uslovi u smislu kada je manje padavina da se podiže prašina od prevoznih sredstava što utiče na koncentraciju mjernih čestičnih supstanci, te u tom smjeru treba razmišljati o reviziji i optimizaciji rada Gradske toplane i ograničenju saobraćaja za motorna vozila kroz centar grada.

Tokom jula, avgusta i septembra svi parametri su bili ispod graničnih vrijednosti, osim koncentracije PM10 u septembru koja je bila iznad granične vrijednosti i iznad tolerantne vrijednosti vazduha za zaštitu zdravlja ljudi na lokacijama mjerenja.

(Izvor: Izvještaj o mjerenju aeroxagađenja na području Grada Bijeljina za mjesec april, maj, jun, jul, avgust i septembar)

5. Strateški stubovi, mjere i aktivnosti Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina



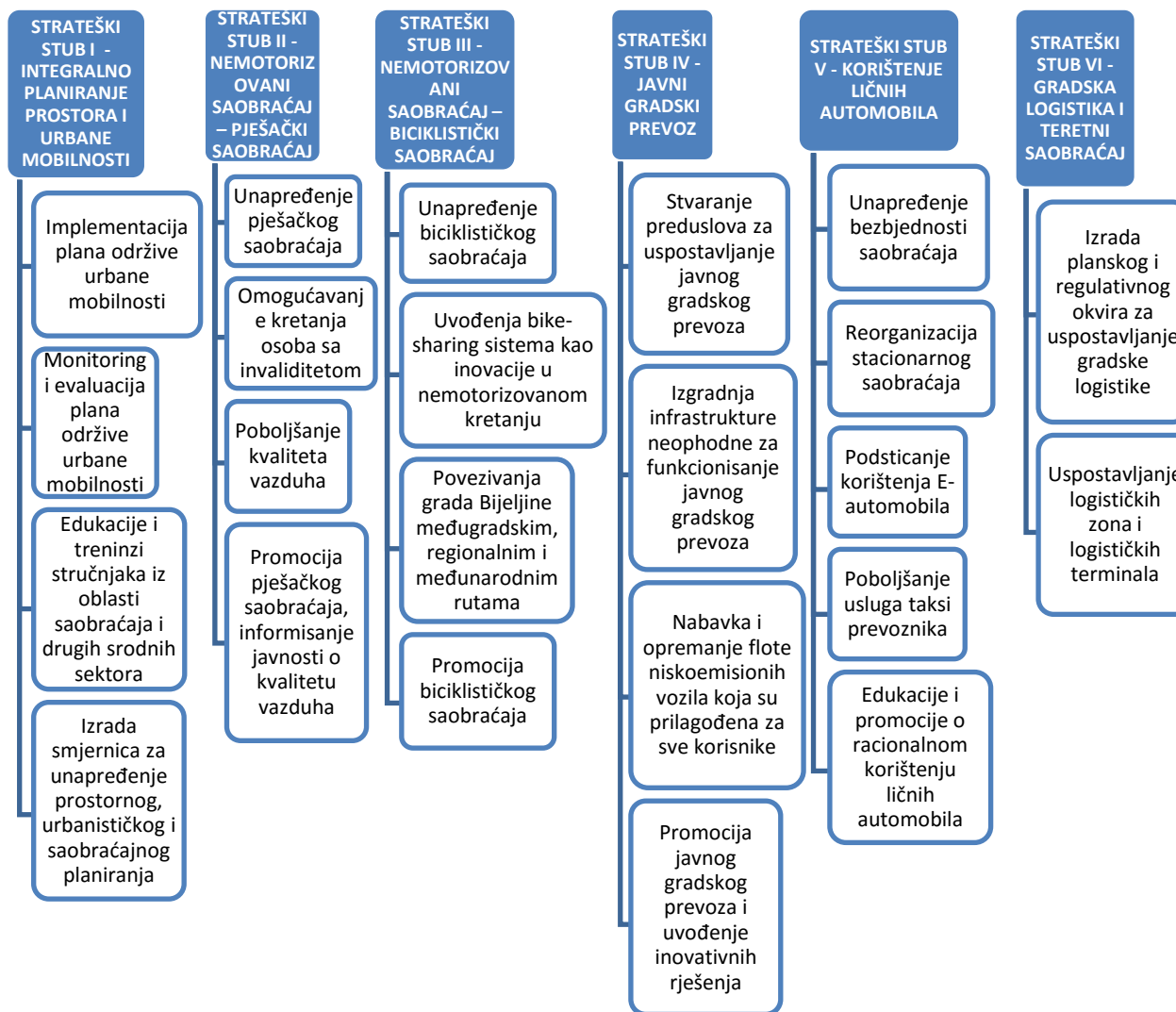
Mjere plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina se fokusiraju na strateške pravce izgradnje sistema koji će omogućiti građanima očekivanu mobilnost i pristupačnost, uspješno dinamično okruženje koje promovira održivi razvoj i zaštitu okoliša.

Mjerama su obuhvaćene akcije u domenu održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina koje treba da rezultiraju zdravijim i sigurnijim okruženjem za sve stanovnike i učesnike u saobraćajno – transportnom sistemu, stavljajući naglasak na nemotorizovana kretanja i prevoze, pješake i bicikliste.

Podizanje kvaliteta urbane mobilnosti izradom Plana održive urbane mobilnosti ima za cilj stvaranje pretpostavki za omogućavanje pješaćenja, vožnje biciklom, uspostavljanja kvalitetnog javnog gradskog prevoza sa energetske efikasnim vozilima javnog prevoza, stvaranje pogodnosti za osobe sa invaliditetom i smanjenom pokretljivošću, intermodalnost, te upravljane mobilnošću, planiranje saobraćaja i transporta i održivo korištenje zemljišta.

Kod određivanja strateških stubova za Plan urbane mobilnosti za Grad Bijeljina, osnovno opredjeljenje je bilo to da svi ciljevi, podciljevi, strategije, mjere i aktivnosti predviđene Planom djelimično doprinose realizaciji proklamiranih ciljeva Energetske strategije EU 2030, te Ciljevima održivog razvoja proklamiranih od strane UNDP-a. Ovim pristupom će i razvoj transporta i mobilnosti u Gradu Bijeljini biti sistematski i trajno usmjerena da konvergira razvoju mobilnosti u EU, te da se ovoj oblasti Grad Bijeljina istakne u smislu predvodnika procesa transformacije ka niskokarbonskoj ekonomiji i stvaranju ugodnog životnog okruženja fokusiranog na potrebe stanovnika.

5.1. Strateški stubovi i mjere SUMP-A Grada Bijeljina



I INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI

BEZBJEDAN, INKLUZIVAN I FUNKCIONALAN GRAD PO MJERI SVAKOG ČOVJEKA	Unaprijediti bezbjednost saobraćaja i saobraćajnu infrastrukturu
	Omogućiti pristupačnu mobilnost stanovnicima u skladu sa njihovim sposobnostima i ograničenjima
	Uspostaviti sistem gradskog prevoza niske emisije u urbanom području
	Uspostaviti multimodalne čvorove

MJESTO ZDRAVOG I UGODNOG ŽIVLJENJA	Unaprijediti biciklistički saobraćaj
	Unaprijediti pješački saobraćaj
	Poboljšati kvalitet vazduha

U praksi prostornog, urbanističkog i saobraćajnog planiranja do sada nije bio promovisan niti ugrađivan koncept planiranja održive urbane mobilnosti. Navedeni planovi su se uglavnom fokusirali na izgradnju nove ili proširenje postojeće saobraćajne infrastrukture. Hijerarhijski niži dokumenti prostornog uređenja pratili su smjernice hijerarhijski viših planova. Zbog toga su se investicije i druge prostorne intervencije uglavnom prilagođavale automobilima u smislu prostornih rješenja, strukture i saobraćajne infrastrukture.

Grad Bijeljina nema usvojen odgovarajući strateški plan iz oblasti saobraćaja, tako da nije posjedovao odgovarajuće smjernice za utvrđivanje prioriteta u oblasti saobraćaja. Nakon usvajanja plana održive urbane mobilnosti, neophodno je krenuti sa promovisanjem paradigme održive urbane mobilnosti u svim sektorskim planovima koji na direktan ili indirektan način tretiraju saobraćaj. Poceban akcent treba biti stavljen na edukaciju subjekata iz oblasti prostornog i urbanističkog planiranja, kako bi se u budućnosti ciljevi održive urbane mobilnosti, ugrađivali u strateške i sprovedbene planske dokumente. Buduća rješenja iz domena planiranja prostora i urbane mobilnosti, između ostalog, trebaju da podstiču bezbjednost, inkluzivnost, elektromobilnost, zaštitu životne sredine i druge aspekte koji su u saglasnostima sa ciljevima plana održive urbane mobilnosti.

	Opis mjere	Vrsta mjere	Period implementacije	Troškovi (KM)
INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI	Implementacija plana održive urbane mobilnosti	regulatorna i institucionalna	2020-2025	-
	Monitoring i evaluacija plana održive urbane mobilnosti	regulatorna i institucionalna	2020-2025	-
	Edukacije i treninzi stručnjaka iz oblasti saobraćaja i drugih srodnih sektora	edukativna	2020-2025	25.000
	Izrada smjernica za unapređenje prostornog, urbanističkog i saobraćajnog planiranja	regulatorna	2021-2022	15.000

INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI

Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Implementacija plana održive urbane mobilnosti	Revidovanje plana održive urbane mobilnosti nakon svake godine	2021-2025	-	Grad Bijeljina
	Usklađivanje budžeta za urbanu mobilnosti sa godišnjim izdvajanjima za sve vidove prevoza	2021-2025	-	Grad Bijeljina
	Identifikovanje osoba unutar administrativne službe i njihov dodatni angažman na aktivnostima koje se odnose na urbanu mobilnost (s tim u vezi izvršiti izmjene pravilnika o sistematizaciji radnih mjesta)	2020-2025	-	Grad Bijeljina
Monitoring i evaluacija plana održive urbane mobilnosti	Uspostavljanje sistema za redovno prikupljanje podataka za odabrane indikatore urbane mobilnosti	2020-2021	-	Grad Bijeljina
	Monitoring i evaluacija plana održive urbane mobilnosti	2021-2025	-	Grad Bijeljina
Edukacije i treninzi stručnjaka iz oblasti saobraćaja i drugih srodnih sektora	Redovne edukacije stručnjaka iz oblasti saobraćajnog, prostornog i urbanističkog planiranja	2020-2025	10.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Organizovanje okruglih stolova i stručnih konferencija na temu održive urbane mobilnosti	2021-2025	15.000 (b,g)	Grad Bijeljina
	Učešće na studijskim posjetama za relevantne stručnjake	2021-2025	0 (partneri, grant)	Grad Bijeljina
Izrada smjernica za unapređenje prostornog, urbanističkog i saobraćajnog planiranja	Izrada smjernica za izradu prostorno-planske dokumentacije sa naglaskom na uvođenje strateških principa održive urbane mobilnosti	2021-2022	5.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Izrada smjernica i normativa za urbanističko planiranje sa naglaskom na uvođenje različitih koncepata održive urbane mobilnosti u urbani prostor, rezervisanje zona/lokacija za potrebe urbane mobilnosti i uvođenje zona bez automobila	2021-2022	5.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Izrada smjernica za unapređenje saobraćajnog planiranja sa posebnim akcentom na mijenjanje dosadašnje prakse u davanju prioriteta motorizovanom saobraćaju i stavljanju akcenta na bezbjednost, savladavanje arhitektonskih barijera i zaštiti životne sredine	2021-2022	5.000 (b, g)	Grad Bijeljina

* b – budžet; g – grant; k-kreditna sredstva; VN -viši nivovi vlasti; pr/jpp – privatni sektor

II i III NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ (PJEŠAČKI I BICIKLISTIČKI)

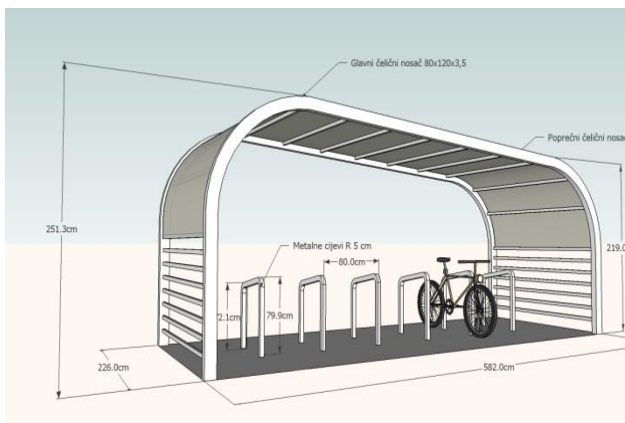
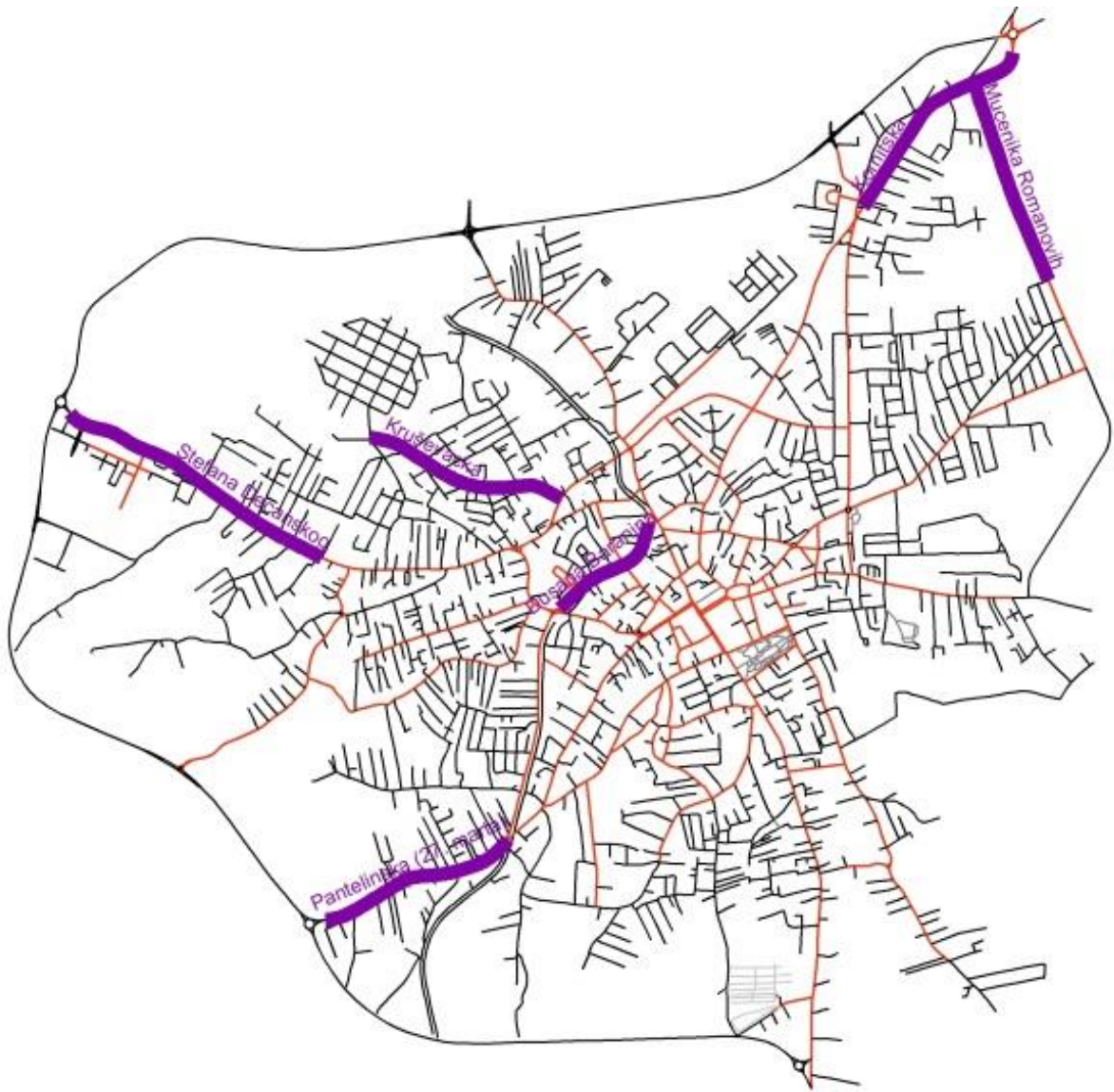
MJESTO ZDRAVOG I UGODNOG ŽIVLJENJA	Unaprijediti biciklistički saobraćaj
	Unaprijediti pješački saobraćaj
	Poboljšati kvalitet vazduha
	Uvođenje bike-sharing sistema
	Povećanje broja bicikla u bike-sharing sistemu

Grad Bijeljina iako najznačajniji centar regije Semberije, Majevice i dijela Posavine sa svojom površinom od 734 km², gledajući njegov urbani i vanurbani prostor, predstavlja grad manje veličine. Sa aspekta konfiguracije terena te pješačkog i biciklističkog saobraćaja, predstavlja grad sa idealnim geografskim uslovima. Kada je u pitanju trenutna pješačka i biciklistička infrastruktura, postoji veliki prostor za njihovo unapređenje. Većina urbanog i vanurbanog naseljenog dijela grada nalazi se u prostoru do dva kilometra od centra grada.



Razvoj nemotorizovanog saobraćaja podrazumijeva prije svega, razvijanje svijesti o činjenici da za većinu dnevnih putovanja ne prelaze više od dva kilometra u jednom pravcu, tj do 30 minuta hoda. Takođe, ukoliko se obezbijede preduslovi za popularizaciju biciklističkog saobraćaja te se građani odluče za korištenja bicikla ili e-romobila kao prevoznog sredstva razdaljinu od dva kilometra će prelaziti za sedam do osam minuta. Istraživanja za grad Bijeljina su pokazala da najviše građana koristi automobil za dnevna i kratka putovanja i tom prilikom u prosjeku troše od 16 do 30 minuta.

Intenziviranje razvoja nemotorizovanog saobraćaja, treba da se ogleda u izradi strateških dokumenata koji će imati za cilj planski razvoj i revitalizaciju infrastrukture za pješake i biciklistički saobraćaj te povezivanje svih vidova nemotorizovanog kretanja, tj pješaćenja, korištenja bicikla, e-romobila ali i povezivanje nemotorizovanog kretanja i javnog prevoza.



Povećanje broja dnevnih putovanja na području urbanog i vanurbanih dijelova grada nemotorizovanim načinima kretanja imaće za posljedicu smanjenje emisija štetnih gasova i samim tim i povećanje kvalitete vazduha. Zbog umanjena broja motornih vozila u kretanju, doći će do ubrzanja istog, a posebno može da utiče na efikasnost gradskog i prigradskog javnog prevoza.

Iako su nedavno ispitivanja javnog mnjenja pokazali da je modalni udio dnevnih kretanja biciklista 21%, Bijeljina može unapređenjem infrastrukture da poveća značajno ovaj procenat. Povećanjem broja biciklista u svakodnevnom saobraćaju je i preduslov za stvaranje efekta „Sigurnost u velikim brojkama“ gdje će se time povećati i bezbjednost ove ranjive grupe u saobraćaju. Ono što treba naglasiti jeste da se biciklistički saobraćaj ne bi trebao integrisati u postojeću pješačku infrastrukturu, već da se buduća infrastruktura razvija u sklopu postojeće infrastrukture namijenjene motornom saobraćaju, čime će se saobraćaj umiriti pogotovo u urbanoj zoni grada i time ponovo povećati bezbjednost svih učesnika u saobraćaju.

Intenziviranje razvoja nemotorizovanog prevoza i kretanja podrazmijeva:

- Osiguranje jednostavnih, bezbjednih, pristupačnih i kvalitetnih vidova nemotorizovanog transporta
- Podizanje svijesti o prednostima nemotorizovanog načina kretanja
- Poboljšanje kvaliteta vazduha i zdravlje građanki i građana

Potrebno je posebno u okviru strateških dokumenta iz segmenta nemotorizovanog saobraćaja istražiti:

- Analiza stanja pješačke i biciklističke infrastrukture,
- Strategija razvoja pješačkog i biciklističkog saobraćaja,
- Analiza pristupačnosti objektima i uslugama za osobe sa invaliditetom,
- Plan za uvođenje i razvoj bike-sharing sistema,
- Uspostavljanje pješačkih i biciklističkih koridora koji povezuju P+R – *park and ride* lokacije (multimodalni čvorovi)
- Integrisanje međunarodnih i regionalnih biciklističkih koridora u plan razvoja biciklističkog saobraćaja

	Opis mjere	Vrsta mjere	Period implementacije	Troškovi (KM)
PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ	Unapređenje pješačkog saobraćaja i omogućavanje kretanja osoba sa invaliditetom	regulatorna i infrastrukturna	2020-2025	730.000
	Poboljšanje kvaliteta vazduha	regulatorna i infrastrukturna	2020-2025	180.000
	Promocija pješačkog saobraćaja, informisanje javnosti o kvalitetu vazduha	Edukativna i promotivna	2020-2025	90.000

NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Unapređenje pješačkog saobraćaja i Omogućavanje kretanja osoba sa invaliditetom	Izrada studije razvoja pješačkog i biciklističkog saobraćaja	2020-2021	20.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Analiza prohodnosti postojeće pješačke infrastrukture za OSI i plan adaptacije, te pristupačnosti javnim objektima, gradskim javnim površinama i objektima pružaoca usluga (privatni sektor)	2020-2021	10.000	Grad Bijeljina, Udruženja osoba sa invaliditetom
	Revitalizacija postojeće infrastrukture i izgradnja nove. Adaptacija postojeće infrastrukture, uklanjanje arhitektonskih barijera, regulacija stacionarnog saobraćaja i adaptacija pristupačnosti objektima za osobe sa invaliditetom	2021-2025	400.000 (b, k, g)	Grad Bijeljina
	Proširenje pješačkih zona i povezivanje pješačkih koridora	2021-2025	300.000 (b, k, g)	Grad Bijeljina
Poboljšanje kvaliteta vazduha	Analiza trenutnog stanja i izrada mape aerozagađenja, te akcionog plana za smanjenje zagađenja vazduha	2020-2022 U toku	30.000 (g)	Grad Bijeljina
	Revitalizacija zelenih površina na području grada i zelenih pojaseva koji razdvajaju pješački i motorizovani saobraćaj	2021-2025	150.000 (b, g)	Grad Bijeljina
Promocija pješačkog saobraćaja, informisanje javnosti o kvalitetu vazduha	Izrada mape pješačkih koridora i pješačkih površina (putokazi za pješačke karidore sa mapom pješačenja)	2020-2025	10.000 (b)	Grad Bijeljina
	Organizacija promotivnih kampanja i promocija kretanja i pješačenja i informisanje javnosti o prednostima	2020-2025	20.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Nabavka mjernih stanica (mobinih) i izrada aplikacije kojom bi se informisali građani o kvalitetu vazduha u realnom vremenu, radi prevencije većeg zagađenja i uticaja na zdravlje ljudi	2020-2021	60.000 (b, g)	Grad Bijeljina

* b – budžet; g – grant; k-kreditna sredstva; VN -viši niovi vlasti; pr/jpp – privatni sektor

BICIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ	Opis mjere	Vrsta mjere	Period implementacije	Troškovi (KM)
	Unapređenje biciklističkog saobraćaja	regulatorna i infrastrukturna	2020-2025	220.000
	Uvođenja bike-sharing sistema kao inovacije u nemotorizovanom kretanju	regulatorna i infrastrukturna	2020-2025	202.000
	Povezivanja grada Bijeljine međugradskim, regionalnim i međunarodnim rutama	regulatorna i infrastrukturna	2020-2025	705.000
	Promocija biciklističkog saobraćaja	Edukativna i promotivna	2021-2022	70.000

NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BICIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Unapređenje biciklističkog saobraćaja	Analiza stanja i izrada Studije razvoja biciklističkog saobraćaja	2020-2021	20.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Unapređenje i revitalizacije postojeće infrastrukture i izgradnja novih biciklističkih staza i traka, te parkinga za bicikle	2021-2025	200.000 (b, g, pr)	Grad Bijeljina, Institucije, privatne kompanije
Uvođenje bike-sharing sistema kao inovacije u nemotorizovanom kretanju	Izrada plana za uvođenje i razvoj bike-sharing sistema	2020-2021	2.000 (b)	Grad Bijeljina
	Nabavka, pokretanje i upravljanje sa bike-sharing sistemom (10 stanica)	2021-2025	200.000 (b, g, pr, jpp)	Grad Bijeljina, privatne kompanije
Povezivanje grada Bijeljine međugradskim, regionalnim i međunarodnim rutama	Analiza postojećih planova razvoja međugradskih, regionalnih i međunarodnih ruta i integrisanje istih u prostorno plansku dokumentaciju	2020-2021	5.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Povezivanje postojećih biciklističkih staza prigradskih naselja sa centralnim urbanim područjem.	2021-2025	600.000 (b, g, VN)	Putevi RS, Vlada RS, Grad Bijeljina
	Izgradnja i obilježavanje Savske rute na području Grada Bijeljina (sa odmorištima)	2021-2025	100.000 (b, g, VN)	Grad Bijeljina, Putevi RS, MTT, udruženja građana, međunarodni donatori
Promocija biciklističkog saobraćaja	Izrada web/mobil aplikacije sa mapama postojeće biciklističke infrastrukture i preporučenih ruta kretanja, parkinzima za bicikla	2020-2025	25.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Promocija korištenja bicikla za dnevna putovanja, rekreaciju i turizam (Evropska sedmica mobilnosti)	2020-2025	20.000 (b, g, pr)	Grad Bijeljina, privatne kompanije i udruženja građana
	Kampanje, akcije popularizacije bike-sharing sistema i promocija	2020-2025	25.000 (b, g, jpp)	Grad Bijeljina, privatne kompanije

* b – budžet; g – grant; k-kreditna sredstva; VN -viši niovi vlasti; pr/jpp – privatni sektor

IV JAVNI GRADSKI PREVOZ

BEZBJEDAN, INKLUZIVAN I FUNKCIONALAN GRAD PO MJERI SVAKOG ČOVJEKA	Unaprijediti bezbjednost saobraćaja i saobraćajnu infrastrukturu
	Omogućiti pristupačnu mobilnost stanovnicima u skladu sa njihovim sposobnostima i ograničenjima
	Uspostaviti sistem gradskog prevoza niske emisije u urbanom području
	Uspostaviti multimodalne čvorove

Dobro organizovan, siguran i pristupačan javni prevoz, koji odlikuje visoka dostupnost, raspoloživost utiče na sveukupnu sliku urbane mobilnosti nekog grada. Upotreba takvog prevoza smanjuje potrebu za korištenje ličnih automobila, naročito kada je u pitanju unutargradska komunikacija. Javni prevoz ima višestruke prednosti u odnosu na druge vidove prevoza koje se ogledaju u broju prevezenih putnika, manjim troškovima, povećanom bezbjednošću i smanjenim uticajem na životnu sredinu. Takođe, može se reći da je javni prevoz jedan od najinkluzivnijih načina putovanja, zato što pruža kvalitetnu uslugu svim grupama stanovništva, bez obzira na socijalni ili zdravstveni status. Treba naglasiti da efikasan javni prevoz pozitivno utiče na sveukupni saobraćajni sistem grada u smislu smanjenja problema saobraćajnih gužvi i smanjenju zahtjeva za proširenjem skupe saobraćajne infrastrukture.

Obzirom na nepostojanje javnog gradskog prevoza i na realne potrebe stanovnika Bijeljine, ovim planom se predviđa uspostavljanje sistema javnog gradskog prevoza. Uspostavljanje sistema javnog gradskog prevoza podrazumijeva kreiranje kvalitetne ponude zasnovane na novim, sigurnim, komfornim, efikasnim i niskoemisionim autobusima koji su prilagođeni svim korisnicima. Uspostavljanje i razvoj javnog gradskog prevoza treba da se bazira na setovima mjera koje će se u prvom periodu zasnivati na pripremnim radovima i aktivnostima koje imaju za cilj stvaranje preduslova za uspostavljanje JGP, zatim mjerama koje se odnose na izgradnju infrastrukture JGP, nabavku flote niskoemisionih vozila koja su prilagođena za sve korisnike i na kraju setu mjera koje za cilj imaju promociju korištenja javnog gradskog prevoza i uvođenju inovacija.

JAVNI GRADSKI PREVOZ	Mjera	Vrsta mjere	Period implementacije	Troškovi (KM)
	Stvaranje preduslova za uspostavljanje javnog gradskog prevoza	regulatorna	2020-2022	80.000
	Izgradnja infrastrukture neophodne za funkcionisanje javnog gradskog prevoza	regulatorna i infrastrukturna	2020-2025	330.000
	Nabavka i opremanje flote niskoemisionih vozila koja su prilagođena za sve korisnike	infrastrukturna	2022-2025	1.013.000
	Promocija javnog gradskog prevoza i uvođenje inovativnih rješenja	regulatorne, promotivne i infrastrukturne	2020-2025	122.000

JAVNI GRADSKI PREVOZ				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Stvaranje preduslova za uspostavljanje javnog gradskog prevoza	Izrada studije opravdanosti za uspostavljanje javnog gradskog prevoza i izrada plana uspostavljanja javnog gradskog prevoza	2020-2021	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Izrada projektne dokumentacije za autobuska stajališta koja će biti prilagođena osobama sa invaliditetom i koja će biti vizuelno prepoznatljiva	2020-2021	10.000 (b)	Grad Bijeljina
	Izrada projektne dokumentacije za multimodalne čvorove koji predstavljaju tačke integracije gradskog i prigradskog saobraćaja, te motorizovanog i nemotorizovanog kretanja	2020-2021	20.000 (b)	Grad Bijeljina
	Osnivanje subjekta koji će se baviti poslovima javnog gradskog prevoza	2020-2022	Definisati nakon izrade studije i plana	Grad Bijeljina
Izgradnja infrastrukture neophodne za funkcionisanje javnog gradskog prevoza	Izgradnja autobuskih stajališta na osnovu projektne dokumentacije	2021-2025	80.000 incijalno (b, k)	Grad Bijeljina
	Izgradnja centralnog multimodalnog čvora na lokaciji nove autobuske stanice	2021-2025	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Izgradnja ostalih multimodalnih čvorova (4 čvora)	2022-2025	120.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Uvođenje posebnih saobraćajnih traka za vozila javnog prevoza u cilju davanja prioriteta (gdje postoje uslovi) - iz redovnog održavanja (+izrada analize)	2021-2025	0	Grad Bijeljina
	Izgradnja punionica za e-autobuse	2022-2025	30.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Uvođenje objedinjene elektronske karte (autobusi, bike-share)	2022	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
Nabavka i opremanje flote niskoemisionih vozila koja su prilagođena za sve korisnike	Nabavka flote niskopodnih autobusa/mini buseva koji će se pokretati na čista goriva (električni ili CNG/LPG); (5 vozila)	2022-2025	1.000.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Opremanje vozila Wi-Fi hotspotovima	2022-2025	3.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Opremanje vozila sigurnosnim kamerama	2022-2025	10.000 (b, k)	Grad Bijeljina

Promocija javnog gradskog prevoza i uvođenje inovativnih rješenja	Opremanje autobuskih stajališta digitalnim info panelima na kojima će biti prikazan red vožnje, očekivano vrijeme dolaska prevoza i ostale informacije o linijama JGP (real time)	2022-2025	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Razvijanje mobilne/web aplikacija u svrhu informiranja građana o informacijama za upotrebu javnog prevoza (jedinstvena web i mobilna aplikacija svih vidova javnog prevoza sa informacijama u realnom vremenu, planerom putovanja, mogućošću intermodalnosti i konekcija različitih vidova prevoza u realnom vremenu)	2022-2024	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Organizovanje aktivnosti na promociji korištenja usluga javnog gradskog prevoza	2022-2025	20.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Sprovođenje godišnje ankete korisnika javnog prevoza za potrebe analize rezultata poboljšanja kvaliteta javnog prevoza	2022-2025	2.000 (b, k)	Grad Bijeljina

* b – budžet; g – grant; k-kreditna sredstva; VN -viši niovi vlasti; pr/jpp – privatni sektor

V KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA

BEZBJEDAN, INKLUZIVAN I FUNKCIONALAN GRAD PO MJERI SVAKOG ČOVJEKA	Unaprijediti bezbjednost saobraćaja i saobraćajnu infrastrukturu
	Uspostaviti multimodalne čvorove

PAMETNA RJEŠENJA I INOVACIJE U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA	Omogućiti E-mobilnost na teritoriji grada
---	---

Iz analiza koje su vršene, kao i ankete koja je urađena, utvrđen je veliki postotak korisnika privatnih automobila na teritoriji Grada Bijeljina, koji za posledicu imaju zagađenje vazduha i smanjenu bezbjednost. Za razliku od ostalih mjera koje podrazumjevaju poboljšanje i povećanje udjela, kako javnog prevoza, pješaćenja i sl., ove mjere su definisane u cilju smanjenja broja korisnika privatnih automobila. Kako bi se postigli konačni ciljevi neophodno je uspostaviti i provesti mjere koje će depopularizovati korištenje ličnih automobila. Prije svega, neophodno je postojeću infrastrukturu prilagoditi i korištenjem iste dati prioritet ostalim vrstama saobraćaja (uvođenje signalizacije za pješake, u centralnoj zoni smanjiti vremenske intervale kretanja automobila, a povećati pješacima).

U cilju veće bezbjednosti svih učesnika u saobraćaju predlaže se uvođenje ograničenja brzine kretanja vozila na 30km/h u centralnim i stambenim zonama.

Takođe, potrebno je raditi na popularizaciji električnih automobila i ostalih automobila sa eko friendly pogonom, uvođenjem subvencija budućim korisnicima. Predlaže se postavljanje električnih punjače za automobile na javnim površinama, na minimum dve lokacije u gradu i u početnom periodu od godinu dana ne vršiti naplatu punjenja.

Veoma važna mjera je regulisanje stacionarnog saobraćaja u centralnoj zoni. Ograničavanjem vremenski u centralnim zonama i povećanjem cijena smanjiće se broj automobila u samom centru grada. Imajući u vidu na dnevne migracije i veliki priliv stanovništva iz okolnih mjesta, takođe je prijedlog formiranje parking prostora na rubnom dijelu grada, bez naplate, a odakle bi gradski saobraćaj stanovništvo prevezio do centralne zone.

Potrebno je obratiti pažnju na promotivne kampanje o bezbjednosti pješaka i načinima na koji možemo poboljšati kvalitet vazduha u Gradu Bijeljina, sa akcentom na smanjenju korištenja ličnih automobila.

KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA	Opis mjere	Vrsta mjere	Period implementacije	Troškovi (KM)
	Unapređenje bezbjednosti saobraćaja	regulatorna institucionalna	2020-2025	270.000
	Reorganizacija stacionarnog saobraćaja	regulatorna, infrastrukturna	2021-2025	160.000
	Podsticanje korištenja E-automobila	regulatorna, infrastrukturna	2021-2025	60.000
	Poboljšanje usluga taksi prevoznika	regulatorna	2021-2025	20.000
	Edukacije i promocije o racionalnom korištenju ličnih automobila	promotivna	2020-2025	40.000

KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Unapređenje bezbjednosti saobraćaja	Uspostavljanje zona u kojima se ograničava brzina kretanja vozila na 30 km/h	2020-2022	20.000 (b)	Grad Bijeljina
	Optimizacija saobraćaja uvođenjem jednosmjernih ulica i oslobađanje površina za druge vidove saobraćaja	2020-2025	20.000 (b)	Grad Bijeljina
	Postavljanje radara na karakterističnim tačkama koje se nalaze na saobraćajnicama višeg reda	2021-2025	80.000 (b,g)	Grad Bijeljina, MUP RS
	Postavljanje nadzornih kamera na frekventnim raskrsnicama radi prevencije saobraćajnih prekršaja	2021-2025	150.000 (b,g)	Grad Bijeljina, MUP RS
Reorganizacija stacionarnog saobraćaja	Izrada studije stacionarnog saobraćaja	2020-2021	10.000 (b,g)	Grad Bijeljina
	Redefinisanje zona stacionarnog saobraćaja i uvođenje nove tarifne	2021-2022	nema troškova	Grad Bijeljina

	politike			
	Unapređenje kontrole parkiranih vozila i izrada aplikacije koja informiše korisnike o broju i lokaciji slobodnih parking mjesta	2021-2023	50.000 (b,g)	Grad Bijeljina
	Izgradnja parking prostora bez naplate kao dio multimodalnih čvorova (sistem „parkiraj i vozi“)	2021-2025	100.000 (b,g)	Grad Bijeljina
Podsticanje korištenja E-automobila	Donošenje odluke o nabavci električnih vozila za potrebe javnih institucija	2021	nema troškova	Grad Bijeljina, Javne institucije
	Izgradnja dva punjača za električne automobile	2021-2023	60.000 (b,g)	Grad Bijeljina
Poboljšanje usluga taksi prevoznika	Unapređenje regulative koja se odnosi na prevoz putnika taksi vozilima	2021	nema troškova	Grad Bijeljina
	Unapređenje mehanizama kontrole taksi prevoznika	2021-2022	20.000 (pr, b)	Grad Bijeljina
Edukacije i promocije o racionalnom korištenju ličnih automobila	Organizovanje minimum jedne kampanje godišnje koja za temu ima bezbjednost u saobraćaju i racionalnom korištenju automobila	2020-2025	25.000 (b,g)	Grad Bijeljina
	Edukacija učenika u školama	2020-2025	15.000 (b,g)	Grad Bijeljina

* b – budžet; g – grant; k-kreditna sredstva; VN -viši nivovi vlasti; pr/jpp – privatni sektor

VI GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ

PAMETNA RJEŠENJA I INOVACIJE U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA	Razvoj gradske logistike i reorganizacija teretnog saobraćaja
---	---

Grad Bijeljina se problemom teretnog saobraćaja i gradskom logistikom može baviti kroz različite inicijative i akcije koje trebaju imati za cilj povećanje efikasnosti isporuke roba i materijala, smanjenje zagušenja saobraćaja i smanjenje uticaja na životnu sredinu. Efikasnom organizacijom gradske logistike mogu se postići višestruki pozitivni efekti, a neki od njih su: smanjenje troškova privrednih subjekata, smanjenje broja pokretanja teretnih vozila, smanjenje broja ulazaka teretnih i dostavnih vozila u određene gradske zone, povećanje popunjenosti dostavnih vozila, smanjenje vremena isporuke, smanjenje emisija buke i štetnih gasova.

Obzirom na strukturu aktivnih privrednih subjekata (po djelatnostima), trgovina na veliko i malo zauzima 41,2%, prerađivačka industrija 15,2%, dok privredni subjekti razvrstani po ostalim djelatnostima zauzimaju daleko manje učešće. U skladu sa navedenim podacima, može se zaključiti da je trgovina na veliko i malo najveći generator pokretanja teretnih i dostavnih vozila unutar urbanog područja Bijeljine. Nekoordinisane dostave i određen broj dostavnih vozila slabe iskorištenosti karakteristične su za logistički sistem grada Bijeljine. Postoji disproporcija između veličine trgovačkog objekta i broja zahtjeva za isporuku robe, kao i to da je odnos broja pokretanja vozila i količine prevezene robe obrnuto proporcionalan. Izgradnjom obilaznica oko Bijeljine, tranzitni teretni saobraćaj više ne opterećuje saobraćajnu mrežu urbanog područja, ali određeni procenat lokalnog teretnog saobraćaja ipak je vidljiv i pored odluka o zabrani saobraćanja teretnih vozila u pojedinim ulicama.

GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ	Opis mjere	Vrsta mjere	Period implementacije	Troškovi (KM)
	Izrada planskog i regulativnog okvira za uspostavljanje gradske logistike	regulatorna	2020-2022	15.000
	Uspostavljanje logističkih zona i logističkih terminala	infrastrukturna	2021-2025	20.000

GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Izrada planskog i regulativnog okvira za uspostavljanje gradske logistike	Izrada plana održive urbane logistike za grad Bijeljina	2023-2024	15.000	Grad Bijeljina
	Izrada regulativnog okvira za održivi razvoj sistema gradske logistike	2023-2024	-	Grad Bijeljina
Uspostavljanje logističkih zona	Uspostavljanje logističkih zona i definisanje pravila unutar zona	2024-2025	10.000	Grad Bijeljina
	Izrada i obilježavanje parking mjesta za vozila gradske logistike	2024-2025	10.000	Grad Bijeljina

5.2. Ciljni indikatori za Plan održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina

Definisanje ciljnih indikatora je nezaobilazna stavka u procesu izrade plana održive urbane mobilnosti. Svrha indikatora jeste da nam pruži mogućnost da provjerimo da li je i do koje mjere neki cilj ostvaren, odnosno da li će neki cilj biti ostvaren kao rezultat neke intervencije. Informacije koje se dobiju praćenjem indikatora mogu se koristiti u različite svrhe: planiranje, upravljanje, monitoring i evaluaciju, izvještavanje, učenje itd. Za izbor indikatora koriste se kriterijumi koji uzimaju u obzir relevantnost, tačnost, važnost, korisnost, izvodivost, vjerodostojnost i validnost. Prilikom definisanja ciljnih indikatora za ovaj plan koristili su se upravo navedeni kriterijumi.

Ciljni indikatori koji su definisani za Plan održive urbane mobilnosti za grad Bijeljina predstavljaju kvantitativne vrijednosti za ciljeve i podciljeve koji su utvrđeni u prethodnom poglavlju. Treba naglasiti da definisani ciljevi i podciljevi direktno ili indirektno doprinose realizaciji ciljeva koji su ustanovljeni u važnim poveljama, sporazumima, planovima i strategijama usvojenim na nivou Svijeta i Evropske unije, a koji se odnose na oblasti zaštite životne sredine, energetske efikasnosti, klimatskih promjena, ljudskih prava, održivog transporta i generalno održivog razvoja. Takođe, može se reći da su ciljevi i podciljevi u saglasnosti i sa ciljevima definisanim u regionalnim, nacionalnim i lokalnim strategijama i planovima koji su rađeni za oblasti energije, životne sredine, transporta i klimatskih promjena. Da bi pravilno ocjenili efekte i kvalitet predviđenih mjera u ovom poglavlju, definisani su željeni indikatori odnosno okvirne vrijednosti koje mogu biti izmjerene na kraju vremenskog okvira ovog dokumenta.

5.3. Indikatori za prvi opšti cilj – bezbjedan, inkluzivan i funkcionalan grad po mjeri čovjeka

Ciljni indikatori definisani za prvi opšti cilj imaju zadatak da prikažu kvantitativne vrijednosti početnih parametara i parametara koji bi mogli biti nakon isteka vremenskog okvira ukoliko se realizuju predložene mjere.

U narednoj tabeli prikazani su indikatori koji se odnose na bezbjednost saobraćaja, inkluzivnost odnosno savladavanje arhitektonskih barijera, javni saobraćaj i generalno efikasan i funkcionalan saobraćajni sistem sa početnim i ciljnim vrijednostima:

INDIKATOR	VRIJEDNOSTI	
	POČETNA	CILJNA
Broj saobraćajnih nezgoda	421	390
Broj pješačkih prelaza sa pristupnim rampama	236	286
Broj semafora sa zvučnim signalom	1	6
Broj linija javnog gradskog prevoza	0	3
Broj uređenih autobuskih stajališta	7	20
Broj vozila javnog gradskog prevoza niskih emisija	0	5
Broj multimodalnih čvorova	0	2

5.4. Indikatori za drugi opšti cilj – mjesto zdravog i ugodnog življenja

Drugi opšti cilj u svom kratkom opisu fokusiran je zdravu životnu sredinu i unapređenje zdravstvenog stanja stanovnika Bijeljine. Opšta namjera jeste da se smanji korištenje privatnih automobila a poveća nemotorizovano kretanje (pješačenje i biciklizam), što će u velikoj mjeri uticati ne samo na zdravlje nego i na kvalitet života stanovnika. Pored toga, veoma je važno da se posebna pažnja posveti zelenim površinama koje imaju višestruki pozitivan efekat za sve komponente životne sredine. U tabeli koja slijedi prikazani su indikatori koji su relevantni za drugi opšti cilj:

INDIKATOR	VRIJEDNOSTI	
	POČETNA	CILJNA
Dužina izgrađenih i označenih biciklističkih staza	5.8 km	12 km
Broj parkinga za bicikle	13	28
Dužina pješačkih koridora	17.4 km	25 km
Dužina hortikulturno uređenih površina uz pješačke koridore	8.8 km	13 km
Površina javnih zelenih površina za društvenu interakciju	5.2 ha	6 ha
Broj dana sa prekoračenim vrijednostima za PM10	7	5

5.5. Indikatori za treći opšti cilj – pametna rješenja i inovacije u funkciji održivog razvoja

Pored investicija u osnovnu infrastrukturu bitne su investicije u nove tehnologije i inovacije kako bi se ubrzao privredni rast i razvoj. Na globalnom nivou, pametni transport i obnovljivi izvori energije sve više dobijaju na značaju, kao i rast novih privrednih grana i informacionih tehnologija. Tehnološki napredak je važan i za iznalaženje trajnih rješenja za ekološke i ekonomske izazove, što uveliko doprinosi održivom razvoju. Između ostalog, plan održive urbane mobilnosti za grad Bijeljinu upravo treba da stavi akcenat na nove tehnologije i inovacije koje će imati uticaja na upotrebu novih vozila sa niskom emisijom, nove načine snabdijevanja kao i unapređenje javnih sredstava za nemotorizovano kretanje. U tabeli ispod je naveden treći set indikatora sa projektovanim vrijednostima:

INDIKATOR	VRIJEDNOSTI	
	POČETNA	CILJNA
Broj punjača za E-vozila	0	2
Broj registrovanih E-vozila	0	40
Broj bike-sharing punktova	0	3
Broj bicikala u sistemu	0	30
Broj centara gradske logistike	0	1
Broj zona u kojima se ograničava teretni saobraćaj	0	2

6. Scenario Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina



6.1. Predloženi scenariji

Scenario je opis mogućih akcija ili događaja u budućnosti, kao što je mogući budući skup demografskih i ekonomskih uslova. Prilikom izrade strategije, tijelo za planiranje bi trebalo razmotriti promjenjivi kontekst mobilnosti u budućnosti. Jedan problem prilikom razvijanja SUMP-a tokom dužeg vremenskog okvira (npr. 15 godina) je taj što kontekst postaje manje izvjestan. Glavne nesigurnosti obično se odnose na promjene u ekonomskim i demografskim faktorima, poput promjena u broju stanovnika, veličine domaćinstva i nivoa prihoda ili promjene u dostupnosti tehnologija i sl. Smjer i tempo tehnoloških promjena je jedna od ključnih neizvjesnosti. Razvoj niza scenarija zasnovanih na populacijskim i ekonomskim projekcijama omogućava projektantima da provjere ocjenu efikasnosti alternativnih strategija mobilnosti u različitim budućim uslovima. Procjena scenarija obično uključuje razmatranje osnovnog slučaja „uobičajeno poslovanje“. Ovo pretpostavlja da budući ekonomski i transportni trendovi slijede one iz prošlosti i da se ne događaju nikakve promjene u politici mobilnosti¹¹.

¹¹ Izvor: Riječnici Cambridge (online); KonSULT (online) i [SUMP - Glossary](#)

S druge strane neophodno je u razradi scenarija, jasno označiti i procijeniti uticaj pojedinog scenarija na razradu i ostvarenje SUMP-a na posmatranom području na koje se odnosi Plan održive urbane mobilnosti.

U toku izrade Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina, razmatrano je više scenarija shodno strateškim stubovima, mjerama i aktivnostima koji proističu iz vremenskih okvira realizacije SUMP-a Grada Bijeljina, (2020.-2025.). Iz posmatranih scenarija izdvojili smo osnovna tri scenarija koje smo posebno posmatrali i analizirali i to:

I. SCENARIO primarno ulaganje u stub javni gradski prevoz putnika - JAVNI GRADSKI PREVOZ
II: SCENARIO primarno ulaganje u stubove za nemotorizovani prevoz i kretanje - PJEŠAČENJE I BIKIKLIZAM
III: SCENARIO balansirano ulaganje u sve strateške stubove - INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI; NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ; NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ; JAVNI GRADSKI PREVOZ; KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA; GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ

Scenario bez preduzimanja bilo kakvih mjera i aktivnosti, odnosno scenario postojećeg stanja, odnosno ne ulaganja i zadržavanja razvoja po postojećim trendovima, nije razmatran, jer smo smatrali i prihvatili činjenicu da taj scenario, ne daje ništa dobrog ako zadržimo ovakvo stanje, odnosno nastavimo trendove koji već postoje.

- I. **SCENARIO** primarnog ulaganja u stub javni gradski prevoz putnika - JAVNI GRADSKI PREVOZ, je prvi razmatrani scenario.

Glavni saobraćajni/prevozni problemi u javnom linijskom masovnom gradskom prevozu Grada Bijeljina su sljedeći:

- Nepostojanje uređenog sistema javnog gradskog prevoza u Bijeljini;
- Neadekvatan i neefikasan javni gradski prevoz (samo jedna linija);
- Loša povezanost prigradskih naselja sa centralnim dijelom Grada Bijeljina (ili uopšte nisu povezana);
- Dužina trajanja putovanja javnog linijskog prevoza putnika zbog zagušenja saobraćaja;
- Nivo kvaliteta pružene postojeće minimalne usluge javnog linijskog prevoza putnika;
- Neadekvatan pristup mreži javnog linijskog prevoza putnika većine građana Bijeljine;
- Neadekvatan tarifni sistem javnog linijskog prevoza putnika;
- Neadekvatna vozila javnog linijskog prevoza putnika koja ne odgovaraju ekološkim standardima za urbano područje;
- Neadekvatna tehnička priprema vozila javnog linijskog prevoza putnika za osobe sa invaliditetom;
- Neadekvatna opremljenosti vozila javnog linijskog prevoza putnika ITS-om (CCTV), radi informisanosti i sigurnosti putnika.
- Neadekvatna opremljenosti terminala i stajališta javnog linijskog prevoza putnika ITS-om (CCTV), radi informisanosti i sigurnosti putnika.

U slučaju razvoja Scenarija primarnog ulaganja u stub javni gradski prevoz putnika **JAVNI GRADSKI PREVOZ**, ne bi se mogli ostvariti svi zacrtani ciljevi koji su definisani. Svakako, razvojem ovog Scenarija

određeni zacrtani indikatori u domenu javnog prevoza bi bili znatno bolji tj. nakon implementacije mjera i aktivnosti dobilo bi se:

- povećanje ekonomske dostupnosti korištenja javnog prevoza u 2025. godini u odnosu na stanje zabilježeno u 2019. godini;
- povećala bi se potražnja odnosno povećalo bi se korištenje javnog gradskog prevoza u odnosu na individualni;
- dobila bi se znano veća pristupačnost vozila javnog gradskog prevoza osobama sa invaliditetom i smanjenom pokretljivošću;
- došlo bi do znatno većeg broja niskokarbonskih vozila u javnom prevozu a time i smanjenje zagađenja vazduha i poboljšanja kvaliteta života.

S druge strane, došlo bi do stagnacije ili prihvatanja postojećeg stanja u ostalim definisanim i zacrtanim subovima SUMP-a Grada Bijeljina, tj. ostalo bi na trenutnom stanju razvoja:

- ✓ Integralno planiranje prostora i urbane mobilnosti;
- ✓ Pješaćenje;
- ✓ Biciklizam;
- ✓ Individualni prevoz;
- ✓ Gradska logistika.

Što nije u potpunosti u skladu sa zacrtanom Vizijom SUMP-a Grada Bijeljina.

II. **SCENARIO** primarnog ulaganja u stubove za nemotorizovani prevoz i kretanje - **PJEŠAČENJE I BICIKLIZAM** je drugi scenario koji je razmatran.

Ovaj Scenario bi podrazumijevao najveća ulaganja u mjere koje su predložene za nemotorizovani prevoz, tj. primarno u biciklizam i poboljšanje uslova za pješaćenje.

Razvojem ovog Scenarija dobilo bi se sljedeće:

- ✓ Dostupnost pješačkih i biciklističkih staza i trotoara;
- ✓ Proširenje biciklističke i pješačke mreže i ostalih površina za nemotorizovana kretanja;
- ✓ Veći broj lokacija i površina za parking prostore za bicikla u okviru prostorija ili dvorišta kompanija, obrazovnih, javnih i privatnih institucija;
- ✓ Bile bi povećane brzine kretanja biciklom i ostalim sredstvima nemotorizovanog kretanja;
- ✓ Ostvarila bi se mogućnost uspostave baze/registara o biciklima;
- ✓ Uspostavila bi se bolja povezanost pješačkih i biciklističkih staza.

Shodno zacrtanim indikatorima implementacije, sa realizacijom ovog Scenarija dobilo bi se i sljedeće:

- ✓ Povećao bi se broj javno dostupnih sredstava za nemotorizirano kretanje;
- ✓ Povećao bi se broj tačaka konekcije transporta i kretanja (HUB).

S druge strane, došlo bi do stagnacije ili prihvatanja postojećeg stanja u ostalim definisanim i zacrtanim subovima Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina, tj. ostalo bi na trenutnom stanju razvoja:

- ✓ Integrisano planiranje prostora i urbane mobilnosti;
- ✓ Javni Gradski prevoz;

- ✓ Individualni prevoz;
- ✓ Gradska logistika.

Što nije u potpunosti u skladu sa zacrtanom Vizijom SUMP-a Grada Bijeljina.

- III. SCENARIO** balansirano ulaganja u sve strateške stubove (INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI,; NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ; NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ; JAVNI GRADSKI PREVOZ; KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA; GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ), koji podrazumijeva balansirano ulaganje u sve strateške stubove Plana održive urbane mobilnosti je predložen kao najbolji.

Odabrani treći Scenario će omogućiti balansirano ulaganje u sve stubove održive urbane mobilnosti.

Svaki stub SUMP-a zahtjeva u ovoj fazi određena ulaganja, tako kroz ovaj Scenario balansirano će se ulagati u sve stubove u cilju dobijanja što većeg efekta od implementacije SUMP-a.

Kod određivanja strateških stubova za Plan održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina, a time i predlaganja Scenarija za balansirano ulaganje u sve stubove održive urbane mobilnosti, opredjeljenje je bilo to da svi ciljevi, podciljevi, strategije, mjere i aktivnosti predviđene Planom djelimično doprinose realizaciji ciljeva Energetske strategije EU 2030, te Ciljeva održivog razvoja. Ovim pristupom će i razvoj transporta i mobilnosti u Bijeljini biti sistematski i trajno usmjeren da teži ka razvoju mobilnosti u EU, te da se postojeći sistem mobilnosti transformiše u pravcu niskokarbonskog modela i stvaranju boljeg životnog okruženja fokusiranog na potrebe stanovnika.

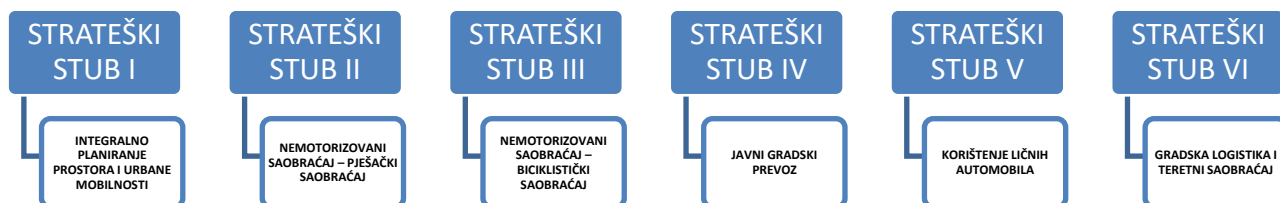
Kroz balansirano ulaganje u sve stubove održive urbane mobilnosti kroz brojne elemente različitih oblasti saobraćaja i transporta, dobili bi se efekti koji bi se ogledali u sljedećem:

- ✓ smanjenje upotrebe privatnih automobila u gradu;
- ✓ izgradnja pješačkih zona i podsticanje nemotorizovanih vidova kao što su hodanje i korištenje bicikala;
- ✓ uspostavljanje i fokusiranje na korištenje javnog gradskog prevoza (niskoemisioni i efikasan);
- ✓ izgradnja i poboljšanje postojeće saobraćajne infrastrukture, posebno za nemotorizovani saobraćaj;
- ✓ veća sigurnost i zaštita u saobraćaju;
- ✓ poboljšanje kvaliteta života i rada kroz podsticanje održive mobilnosti i pristupačnosti.

Na ovaj način u većoj mjeri bi se ostvarila zacrtana i usvojena Vizija Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina tj., težili bi ka gradu kakav je definisan u našoj viziji:

„BIJELJINA – grad po mjeri svakog čovjeka, otvoren za primjenu inovacija u održivoj mobilnosti i razvoj nemotorizovanog i niskokarbonskog transporta. Grad zdravog i sigurnog življenja i kretanja koji pruža svim kategorijama građana različite mogućnosti mobilnosti prema njihovim sposobnostima i potrebama.“

7. Finansijski plan implementacije strateških stubova SUMP-a Grada Bijeljina



Kao mogući izvori finansiranja aktivnosti predviđenih u okviru Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina, predviđeni su sljedeći izvori:

- B** – finansiranje iz budžeta Grada Bijeljina
- G**- finansiranje iz Grant sredstava
- PR (JPP)** – finansiranje od strane privatnog sektora
- K**- Finansiranje iz kreditnog zaduženja
- VN** – finansiranje od strane viših nivoa vlasti

Struktura finansiranja po pojedinim strateškim stubovima Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina je predstavljena u nastavku dokumenta.

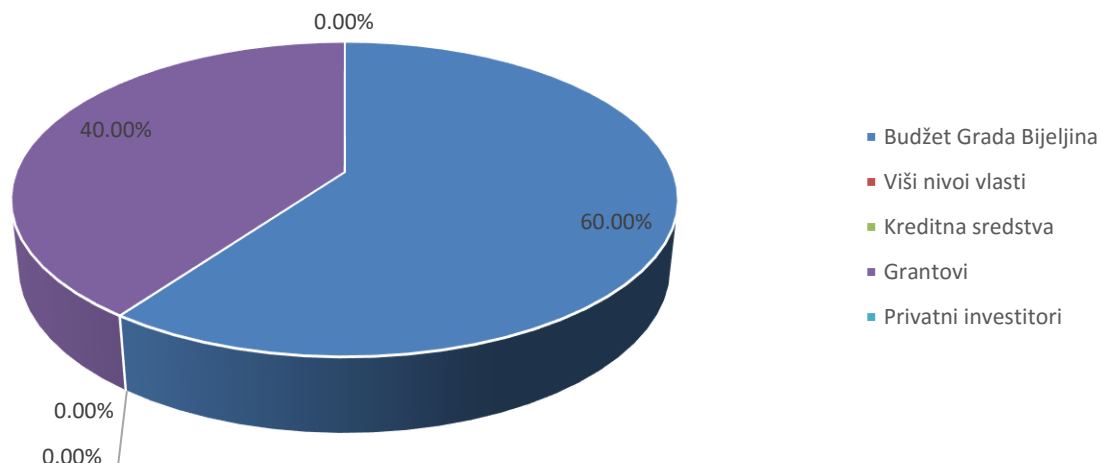
I INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI

I - INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Implementacija Plana održive urbane mobilnosti	Revidovanje Plana održive urbane mobilnosti nakon svake godine	2021-2025	-	Grad Bijeljina
	Usklađivanje budžeta za urbanu mobilnost sa godišnjim izdvajanjima za sve vidove prevoza	2021-2025	-	Grad Bijeljina
	Identifikovanje osoba unutar gradske uprave i njihov dodatni angažman na aktivnostima koje se odnose na urbanu mobilnost (s tim u vezi izvršiti izmjene pravilnika o sistematizaciji radnih mjesta)	2020-2025	-	Grad Bijeljina
Monitoring i evaluacija Plana održive urbane mobilnosti	Uspostavljanje sistema za redovno prikupljanje podataka za odabrane indikatore urbane mobilnosti	2020-2021	-	Grad Bijeljina

	Monitoring i evaluacija Plana održive urbane mobilnosti	2021-2025	-	Grad Bijeljina
Edukacije i treninzi stručnjaka iz oblasti saobraćaja i drugih srodnih sektora	Redovne edukacije stručnjaka iz oblasti saobraćajnog, prostornog i urbanističkog planiranja	2020-2025	10.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Organizovanje okruglih stolova i stručnih konferencija na temu održive urbane mobilnosti	2021-2025	15.000 (b,g)	Grad Bijeljina
	Učešće na studijskim posjetama za relevantne stručnjake	2021-2025	-	Grad Bijeljina
Izrada smjernica za unapređenje prostornog, urbanističkog i saobraćajnog planiranja	Izrada smjernica za izradu prostorno-planske dokumentacije sa naglaskom na uvođenje strateških principa održive urbane mobilnosti	2021-2022	5.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Izrada smjernica i normativa za urbanističko planiranje sa naglaskom na uvođenje različitih koncepata održive urbane mobilnosti u urbani prostor, rezervisanje zona/lokacija za potrebe urbane mobilnosti i uvođenje zona bez automobila	2021-2022	5.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Izrada smjernica za unapređenje saobraćajnog planiranja sa posebnim akcentom na mijenjanje dosadašnje prakse u davanju prioriteta motorizovanom saobraćaju i stavljanju akcenta na bezbjednost, savladavanje arhitektonskih barijera i zaštitu životne sredine	2021-2022	5.000 (b, g)	Grad Bijeljina

Strateški stub	Budžet Grada Bijeljina (KM)	Viši nivoi vlasti (KM)	Kreditna sredstva (KM)	Grantovi (KM)	Privatni investitori (KM)	Ukupno (KM)
INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI	24,000	0	0	16,000	0	40,000

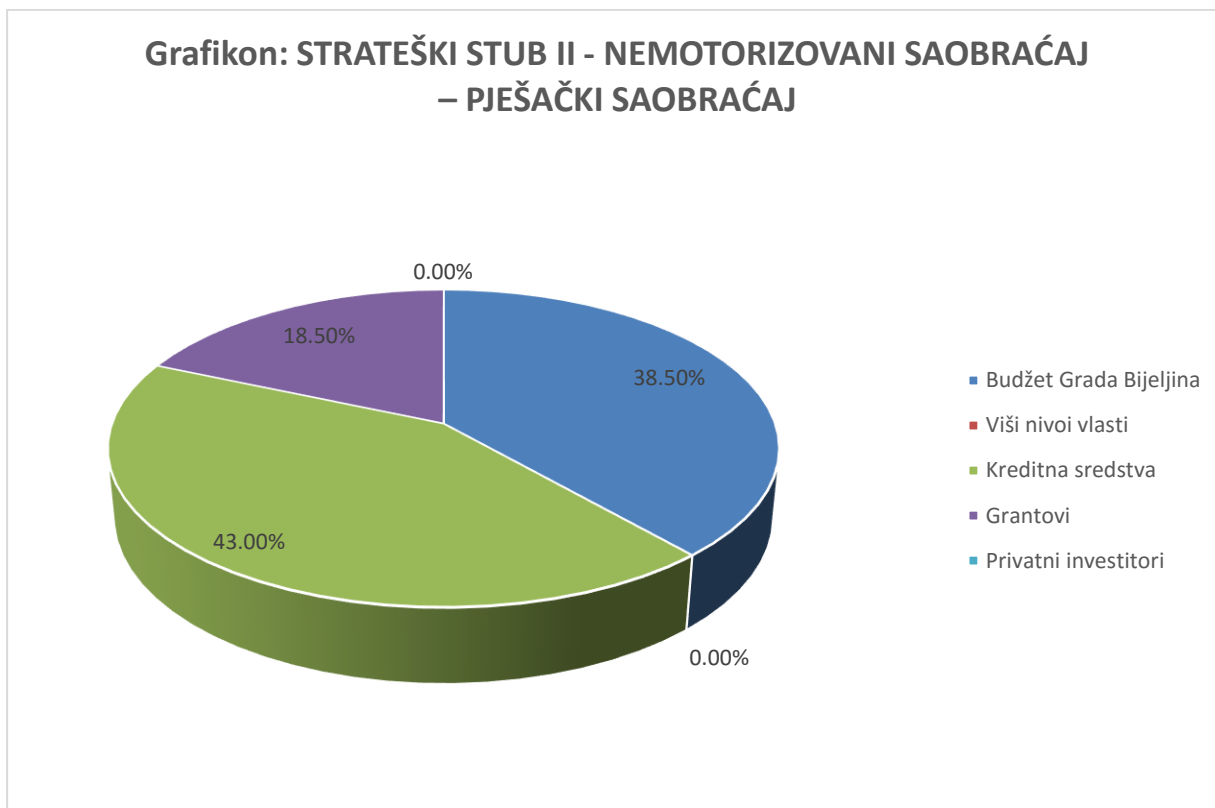
Grafikon: STRATEŠKI STUB I - INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI



II & III NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ (PJEŠAČKI I BICIKLISTIČKI)

II - NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Unapređenje pješačkog saobraćaja i omogućavanje kretanja osoba sa invaliditetom	Izrada Studije razvoja pješačkog i biciklističkog saobraćaja	2020-2021	20.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Analiza prohodnosti postojeće pješačke infrastrukture za OSI i plan adaptacije, te pristupačnosti javnim objektima, gradskim javnim površinama i objektima pružaoca usluga (privatni sektor)	2020-2021	10.000	Grad Bijeljina, Udruženja osoba sa invaliditetom
	Revitalizacija postojeće infrastrukture i izgradnja nove. Adaptacija postojeće infrastrukture, uklanjanje arhitektonskih barijera, regulacija stacionarnog saobraćaja i adaptacija pristupačnosti objektima za osobe sa invaliditetom	2021-2025	400.000 (b, k, g)	Grad Bijeljina
	Proširenje pješačkih zona i povezivanje pješačkih koridora	2021-2025	300.000 (b, k, g)	Grad Bijeljina
Poboljšanje kvaliteta vazduha	Analiza trenutnog stanja i izrada mape aerozagađenja, te akcionog plana za smanjenje zagađenja vazduha	2020-2022 U toku	30.000 (g)	Grad Bijeljina
	Revitalizacija zelenih površina na području grada i zelenih pojasa koji razdvajaju pješački i motorizovani saobraćaj	2021-2025	150.000 (b, g)	Grad Bijeljina
Promocija pješačkog saobraćaja, informisanje javnosti o kvalitetu vazduha	Izrada mape pješačkih koridora i pješačkih površina (putokazi za pješačke koridore sa mapom pješačenja)	2020-2025	10.000 (b)	Grad Bijeljina
	Organizacija promotivnih kampanja i promocija kretanja i pješačenja i informisanje javnosti o prednostima	2020-2025	20.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Nabavka mjernih stanica (mobilnih) i izrada aplikacije kojom bi se informisali građani o kvalitetu vazduha u realnom vremenu, radi prevencije većeg zagađenja i uticaja na zdravlje ljudi	2020-2021	60.000 (b, g)	Grad Bijeljina

Strateški stub	Budžet Grada Bijeljina (KM)	Viši nivoi vlasti (KM)	Kreditna sredstva (KM)	Grantovi (KM)	Privatni investitori (KM)	Ukupno (KM)
NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ	385,000	0	430,000	185,000	0	1,000,000

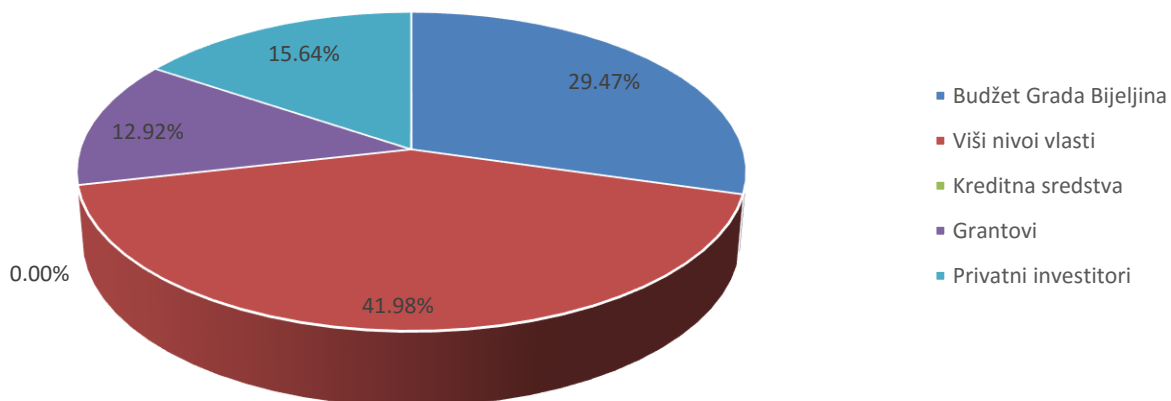


III - NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ

Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Unapređenje biciklističkog saobraćaja	Analiza stanja i izrada Studije razvoja biciklističkog saobraćaja	2020-2021	20.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Unaprjeđenje i revitalizacija postojeće infrastrukture i izgradnja novih biciklističkih staza i traka, te parkinga za bicikle	2021-2025	200.000 (b, g, pr)	Grad Bijeljina, Institucije, privatne kompanije
Uvođenje bike-sharing sistema kao inovacije u nemotorizovanom kretanju	Izrada plana za uvođenje i razvoj bike-sharing sistema	2020-2021	2.000 (b)	Grad Bijeljina
	Nabavka, pokretanje i upravljanje sa bike-sharing sistemom (10 stanica)	2021-2025	200.000 (b, g, pr, jpp)	Grad Bijeljina, privatne kompanije
Povezivanje Grada Bijeljina međugradskim, regionalnim i međunarodnim rutama	Analiza postojećih planova razvoja međugradskih, regionalnih i međunarodnih ruta i integrisanje istih u prostorno plansku dokumentaciju	2020-2021	5.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Povezivanje postojećih biciklističkih staza prigradskih naselja sa centralnim urbanim područjem.	2021-2025	600.000 (b, g, VN)	Putevi RS, Vlada RS, Grad Bijeljina
	Izgradnja i obilježavanje Savske rute na području Grada Bijeljina (sa odmaralištima)	2021-2025	100.000 (b, g, VN)	Grad Bijeljina, Putevi RS, MTT, udruženja građana, međunarodni donatori
Promocija biciklističkog saobraćaja ¹	Izrada web /mobilne aplikacije sa mapama postojeće biciklističke infrastrukture i preporučenih ruta kretanja, parkinzima za bicikla	2020-2025	25.000 (b, g)	Grad Bijeljina
	Promocija korištenja bicikla za dnevna putovanja, rekreaciju i turizam (Evropska sedmica mobilnosti)	2020-2025	20.000 (b, g, pr)	Grad Bijeljina, privatne kompanije i udruženja građana
	Kampanje, akcije popularizacije bike-sharing sistema i promocija	2020-2025	25.000 (b, g, jpp)	Grad Bijeljina, privatne kompanije

Strateški stub	Budžet Grada Bijeljina (KM)	Viši nivoi vlasti (KM)	Kreditna sredstva (KM)	Grantovi (KM)	Privatni investitori (KM)	Ukupno (KM)
NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ	358,000	510,000	0	157,000	190,000	1,215,000

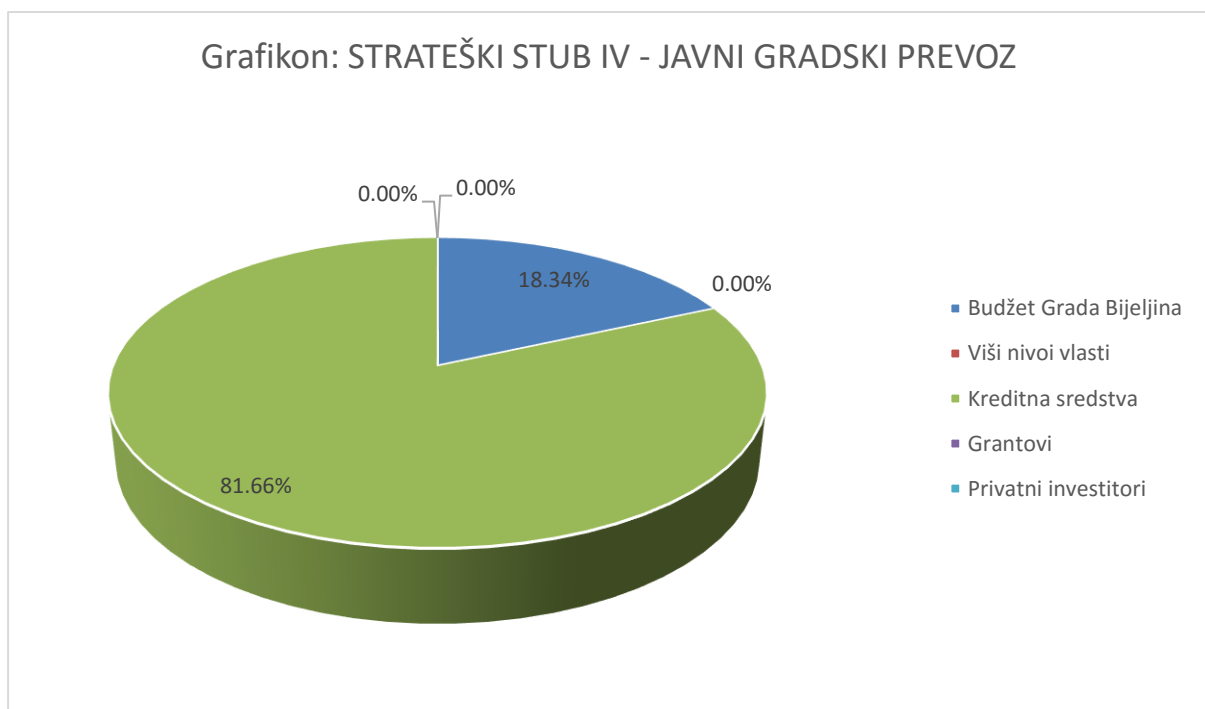
Grafikon: STRATEŠKI STUB III - NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ



JAVNI GRADSKI PREVOZ				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Stvaranje preduslova za uspostavljanje javnog gradskog prevoza	Izrada Studije opravdanosti za uspostavljanje javnog gradskog prevoza i izrada Plana uspostavljanja javnog gradskog prevoza	2020-2021	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Izrada projektne dokumentacije za autobuska stajališta koja će biti prilagođena osobama sa invaliditetom i koja će biti vizuelno prepoznatljiva	2020-2021	10.000 (b)	Grad Bijeljina
	Izrada projektne dokumentacije za multimodalne čvorove koji predstavljaju tačke integracije gradskog i prigradskog saobraćaja, te motorizovanog i nemotorizovanog kretanja	2020-2021	20.000 (b)	Grad Bijeljina
	Osnivanje privrednog subjekta koji će se baviti poslovima javnog gradskog prevoza	2020-2022	Definisati nakon izrade Studije i Plana	Grad Bijeljina
Izgradnja infrastrukture neophodne za funkcionisanje javnog gradskog prevoza	Izgradnja autobuskih stajališta na osnovu projektne dokumentacije	2021-2025	80.000 inicijalno (b, k)	Grad Bijeljina
	Izgradnja centralnog multimodalnog čvora na lokaciji nove autobuske stanice	2021-2025	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Izgradnja ostalih multimodalnih čvorova (4 čvora)	2022-2025	120.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Uvođenje posebnih saobraćajnih traka za vozila javnog prevoza u cilju davanja prioriteta (gdje postoje uslovi) - iz redovnog održavanja (+ izrada analize)	2021-2025	0	Grad Bijeljina
	Izgradnja punionica za e-autobuse	2022-2025	30.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Uvođenje objedinjene elektronske karte (autobusi, bike-share)	2022	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
Nabavka i opremanje flote niskoemisionih vozila koja su prilagođena za sve korisnike	Nabavka flote niskopodnih autobusa/mini buseva koji će se pokretati na čista goriva (električni ili CNG/LPG); (5 vozila)	2022-2025	1.000.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Opremanje vozila Wi-Fi hotspotovima	2022-2025	3.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Opremanje vozila sigurnosnim kamerama	2022-2025	10.000 (b, k)	Grad

			k)	Bijeljina
Promocija javnog gradskog prevoza i uvođenje inovativnih rješenja	Opremanje autobuskih stajališta digitalnim info panelima na kojima će biti prikazan red vožnje, očekivano vrijeme dolaska prevoza i ostale informacije o linijama JGP (u realnom vremenu)	2022-2025	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Razvijanje mobilne/web aplikacije u svrhu informisanja građana o informacijama za upotrebu javnog prevoza (jedinствена web i mobilna aplikacija svih vidova javnog prevoza sa informacijama u realnom vremenu, planerom putovanja, mogućnošću intermodalnosti i konekcija različitih vidova prevoza u realnom vremenu)	2022-2024	50.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Organizovanje aktivnosti na promociji korištenja usluga javnog gradskog prevoza	2022-2025	20.000 (b, k)	Grad Bijeljina
	Sprovođenje godišnje ankete korisnika javnog prevoza za potrebe analize rezultata poboljšanja kvaliteta javnog prevoza	2022-2025	2.000 (b, k)	Grad Bijeljina

Strateški stub	Budžet Grada Bijeljina (KM)	Viši nivoi vlasti (KM)	Kreditna sredstva (KM)	Grantovi (KM)	Privatni investitori (KM)	Ukupno (KM)
JAVNI GRADSKI PREVOZ	280,000	0	1,247,000	0	0	1,527,000

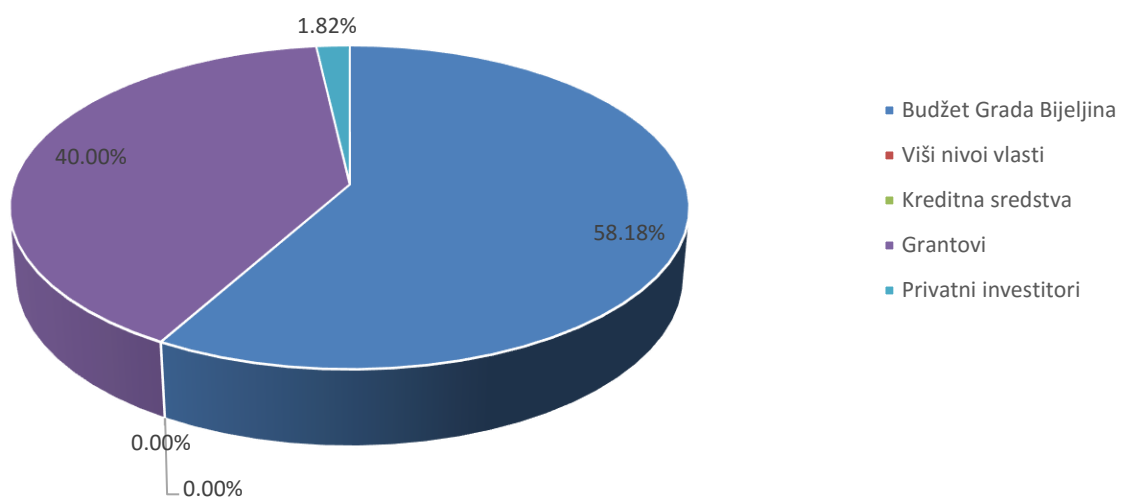


V KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA

KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Unaprjeđenje bezbjednosti saobraćaja	Uspostavljanje zona u kojima se ograničava brzina kretanja vozila na 30 km/h	2020-2022	20.000 (b)	Grad Bijeljina
	Optimizacija saobraćaja uvođenjem jednosmjernih ulica i oslobađanje površina za druge vidove saobraćaja	2020-2025	20.000 (b)	Grad Bijeljina
	Postavljanje radara na karakterističnim tačkama koje se nalaze na saobraćajnicama višeg reda	2021-2025	80.000 (b,g)	Grad Bijeljina, MUP RS
	Postavljanje nadzornih kamera na frekventnim raskrsnicama radi prevencije saobraćajnih prekršaja	2021-2025	150.000 (b,g)	Grad Bijeljina, MUP RS
Reorganizacija stacionarnog saobraćaja	Izrada Studije stacionarnog saobraćaja	2020-2021	10.000 (b,g)	Grad Bijeljina
	Redefinisanje zona stacionarnog saobraćaja i uvođenje nove tarifne politike	2021-2022	nema troškova	Grad Bijeljina
	Unaprjeđenje kontrole parkiranih vozila i izrada aplikacije koja informiše korisnike o broju i lokaciji slobodnih parking mjesta	2021-2023	50.000 (b,g)	Grad Bijeljina
	Izgradnja parking prostora bez naplate kao dio multimodalnih čvorova (sistem „parkiraj i vozi“)	2021-2025	100.000 (b,g)	Grad Bijeljina
Podsticanje korištenja E-automobila	Donošenje odluke o nabavci električnih vozila za potrebe javnih institucija	2021	nema troškova	Grad Bijeljina, Javne institucije
	Izgradnja dva punjača za električne automobile	2021-2023	60.000 (b,g)	Grad Bijeljina
Poboljšanje usluga taksi prevoznika	Unapređenje regulative koja se odnosi na prevoz putnika taksi vozilima	2021	nema troškova	Grad Bijeljina
	Unapređenje mehanizama kontrole taksi prevoznika	2021-2022	20.000 (pr, b)	Grad Bijeljina
Edukacije i promocije o racionalnom korištenju ličnih automobila	Organizovanje minimum jedne kampanje godišnje koja za temu ima bezbjednost u saobraćaju i racionalnom korištenju automobila	2020-2025	25.000 (b,g)	Grad Bijeljina
	Edukacija učenika u školama	2020-2025	15.000 (b,g)	Grad Bijeljina

Strateški stub	Budžet Grada Bijeljina (KM)	Viši nivoi vlasti (KM)	Kreditna sredstva (KM)	Grantovi (KM)	Privatni investitori (KM)	Ukupno (KM)
KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA	320,000	0	0	220,000	10,000	550,000

Grafikon: STRATEŠKI STUB V - KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA

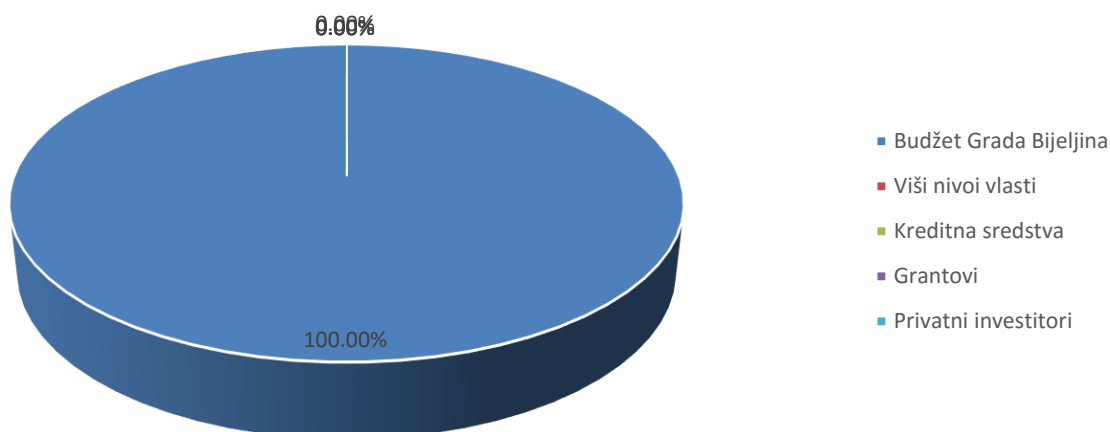


VI GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ

GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ				
Mjera	Aktivnosti	Period implementacije	Vrijednost aktivnosti (KM)	Nadležnost
Izrada planskog i regulativnog okvira za uspostavljanje gradske logistike	Izrada Plana održive urbane logistike za grad Bijeljina	2023-2024	15,000	Grad Bijeljina
	Izrada regulativnog okvira za održivi razvoj sistema gradske logistike	2023-2024	-	Grad Bijeljina
Uspostavljanje logističkih zona	Uspostavljanje logističkih zona i definisanje pravila unutar zona	2024-2025	10,000	Grad Bijeljina
	Izrada i obilježavanje parking mjesta za vozila gradske logistike	2024-2025	10,000	Grad Bijeljina

Strateški stub	Budžet Grada Bijeljina (KM)	Viši nivoi vlasti (KM)	Kreditna sredstva (KM)	Grantovi (KM)	Privatni investitori (KM)	Ukupno (KM)
GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ	35,000	0	0	0	0	35,000

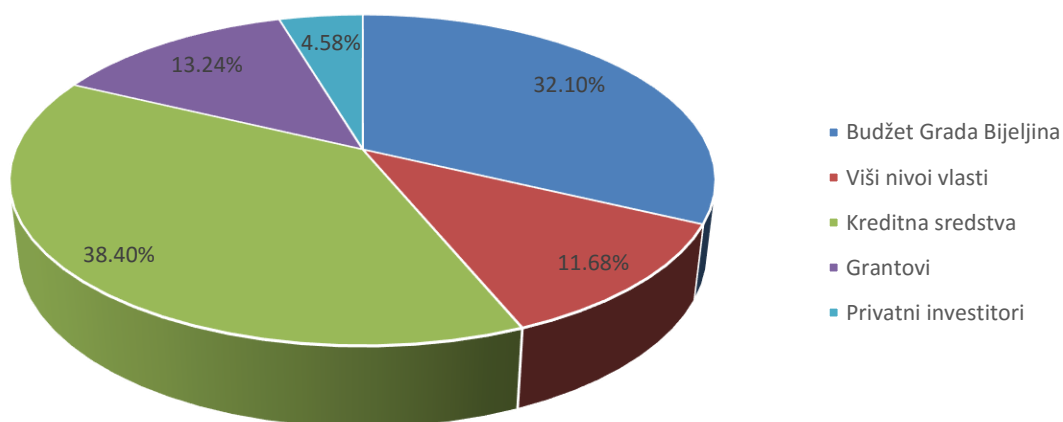
Grafikon: STRATEŠKI STUB VI - GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ



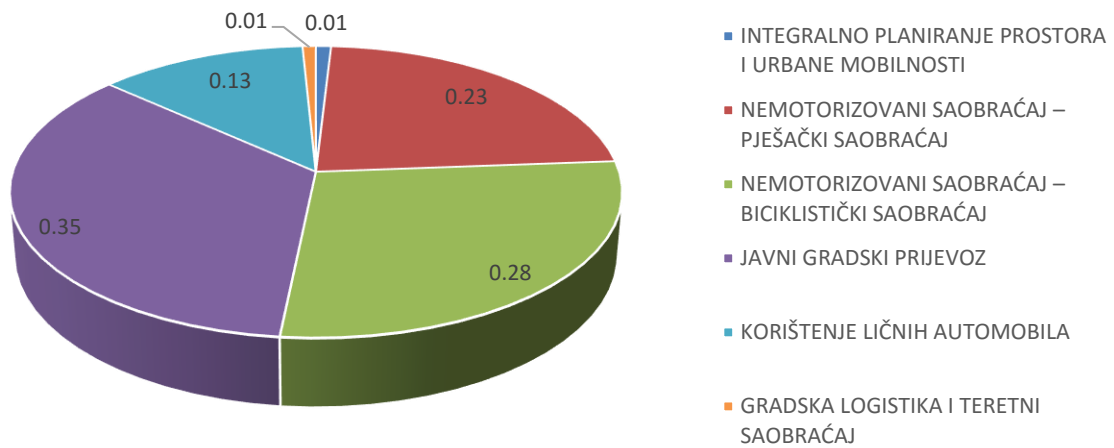
Pregled ukupnog finansiranja po mjerama Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina i izvorima finansiranja je prikazan u nastavku.

Strateški stub	Budžet Grada Bijeljina (KM)	Viši nivoi vlasti (KM)	Kreditna sredstva (KM)	Grantovi (KM)	Privatni investitori (KM)	Ukupno (KM)
INTEGRALNO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI	24,000	0	0	16,000	0	40,000
NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ	385,000	0	430,000	185,000	0	1,000,000
NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BICIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ	358,000	510,000	0	157,000	190,000	1,215,000
JAVNI GRADSKI PREVOZ	280,000	0	1,247,000	0	0	1,527,000
KORIŠTENJE LIČNIH AUTOMOBILA	320,000	0	0	220,000	10,000	550,000
GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ	35,000	0	0	0	0	35,000
UKUPNO	1,402,000	510,000	1,677,000	578,000	200,000	4,367,000

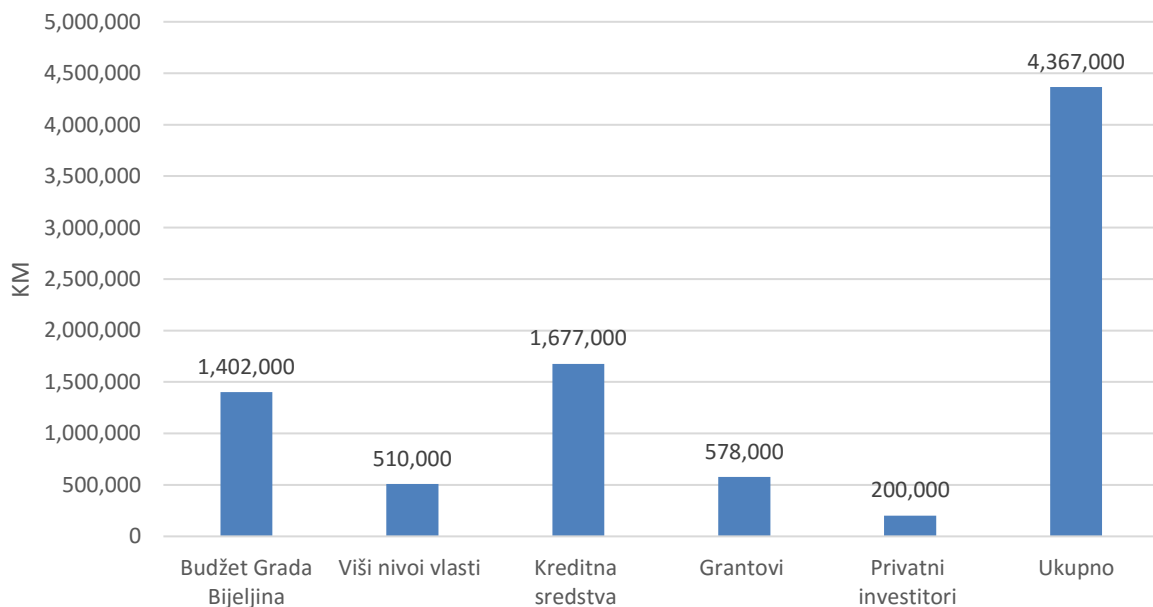
Grafikon: Struktura finansiranja Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina



Grafikon: Udio pojedinih strateških stubova u ukupnoj finansijskoj vrijednosti mjera Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina



Grafikon: Finansiranje mjera Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina prema izvorima finansiranja



8. Plan praćenja i evaluacije Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina

8.1. Uloga praćenja i evaluacije

Plan praćenja i evaluacije (M&E) pruža uvid u napredak realizacije cjelokupnog Plana održive urbane mobilnosti (SUMP), kao i uticaj provedenih mjera i aktivnosti u okviru SUMP-a. Praćenje i evaluacija je kontinuirana aktivnost koja će pratiti čitav proces implementacije SUMP-a i omogućiti sljedeće koristi za proces:

- povećanje efikasnosti procesa planiranja i provođenja mjera,
- doprinos većem kvalitetu samog plana SUMP-a i procesa implementacije SUMP-a,
- adekvatnu procjenu i podizanje kvaliteta mjera i grupisanja mjera u strateške teme/oblasti,
- popunjavanje jaza između ciljeva i projekcija rezultata, adaptaciju plana i njegove primjene,
- poboljšanje empirijske baze indikatora kao osnove za buduće planiranje i ocjenu projekata,
- upravljanje kvalitetom za sve partnere: planere, operatere, političare itd.,
- optimizovanje raspodjele resursa i uštede resursa i
- poboljšanje komunikacije sa akterima i javnošću.

8.2. Temelj praćenja Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina

Osnova po kojoj se vrši praćenje uspješnosti SUMP-a su indikatori. Skup indikatora uspješnosti SUMP-a odabran je korištenjem logičkog okvirnog pristupa u kojem je definisan jasan put između elemenata i njihovih uticaja. Indikatori su razvrstani u četiri grupe koje se koriste za praćenje i procjenu različitih SUMP elemenata:

- Indikatori stvarnih rezultata efikasnosti mjera za ciljeve SUMP-a;
- Indikatori transportne aktivnosti opisuju strateške promjene u transportnom sistemu i uključuju indikatore za mjerenje performansi sistema novih transportnih tehnologija koje se uvode u okviru SUMP-a;
- Izlazni indikatori pokazuju u kojoj mjeri su provedene predložene mjere i ostvarena poboljšanja. Takođe, izlazni indikatori i indikatori transportne/prevozne aktivnosti omogućavaju nam uvid u razloge zbog kojih su određeni rezultati postignuti ili nisu postignuti i kako dalje poboljšati rezultate predloženih strategija i mjera;
- Ulazni indikatori pružaju informacije o količini finansijskih, ljudskih i drugih resursa potrebnih za implementaciju planiranih aktivnosti u okviru SUMP-a. Ovi indikatori osiguravaju transparentnost u sprovođenju plana i omogućavaju ocjenu efikasnosti korištenja resursa i njihovu pravovremenu optimizaciju;

- Kontekstualni indikatori pružaju informacije o vanjskim dešavanjima i promjenama koje imaju uticaja na uspješnu implementaciju SUMP-a, poput vanjskih ekonomskih kretanja ili razvoja nacionalnih politika.

Definicija ciljeva, strateških stubova, mjera, aktivnosti, indikatora i njihovih numeričkih vrijednosti u okviru Plana održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina rađena je na temelju stručnog mišljenja tehničkih stručnjaka, mišljenja i prijedloga ključnih aktera i prikupljenih stavova šire grupe lokalnih aktera o problemima, prioritetima, strateškim temama, ključnim vrijednostima i principima SUMP-a, na taj način osiguravajući učestvovanje aktera, te racionalnost i transparentnost definisanih segmenata SUMP-a.

Prilikom selekcije pokazatelja uzeti su u obzir sljedeći kriterijumi:

- Nivo pokrivenosti cilja/strateškog stuba/mjere – Tokom selekcije pokazatelja primarni kriterijum je bila usklađenost i primjerenost određenog pokazatelja za posmatrani cilj, strateški stub ili mjere kako bi se osigurala logička povezanost plana praćenja i evaluacije sa ključnim elementima SUMP-a.
- Dostupnost i pouzdanost podataka – Kako bi se osigurala efikasnost, transparentnost i sigurnost procesa praćenja i evaluacije, posebna pažnja je posvećena broju, stabilnosti i vjerodostojnosti izvora podataka, te na podatke koji se prikupljaju u prihvatljivom vremenskom period, tj. na kvartalnom, polugodišnjem i godišnjem nivou.
- Realnost i isplativost procesa prikupljanja podataka – Tokom selekcije indikatora, ciljano se težilo što manjem broju indikatora i što jednostavnijem procesu prikupljanja podataka kako bi se smanjili troškovi, te osigurala realna mogućnost implementacije aktivnosti praćenja i evaluacije od strane nadležnog organa.
- Teritorijska pokrivenost – Prioritet je dat indikatorima koji su reprezentativni za čitavu teritoriju Grada Bijeljina, kako bi se omogućilo da se sa manjim brojem indikatora pokrije cjelokupna teritorija i osigura relevantnost prikupljenih podataka za sve građane.

Dokument Plan održive urbane mobilnosti Grada Bijeljina je vlasništvo lokalne samouprave Grada Bijeljina. Na izradi dokumenta direktno su učestvovali zaposleni u gradskoj upravi, tj. Odjeljenja za stambeno-komunalne poslove i zaštitu životne sredine Grada Bijeljina, Odsjeka za lokalni ekonomski razvoj i evropske integracije i Direkcija za izgradnju i razvoj Grada Bijeljina.

Koordinaciona grupa za izradu Plana održive urbane mobilnosti (SUMP/POUM) Grada Bijeljina

Br.	Ime i prezime	Institucija/Pozicija	e-mail
	Aleksandar Tomić	Gradska uprava Grada Bijeljina, Viši stručni saradnik za komunalne poslove /Kordinator	aleksandar.tomic@gradbijeljina.org
	Ankica Todorović	Gradska uprava Grada Bijeljina, Šef Odsjeka za lokalni ekonomski razvoj i evropske integracije /Zamijenik kordinatora	ankica.todorovic@gradbijeljina.org
	Mile Pejčić	Gradska uprava Grada Bijeljina, Savjetnik Gradonačelnika	mile.pejicic@gradbijeljina.org
	Stojan Jovović	Gradska uprava Grada Bijeljina, Šef Odsjeka za saobraćaj i komunalnu infrastrukturu	stojan.jovovic@gradbijeljina.org

Nemanja Mitrić	Gradska uprava Grada Bijeljina, Samostalni stručni saradnik za saobraćaj	nemanja.mitric@gradbijeljina.org
Nenad Radić	Gradska uprava Grada Bijeljina, Samostalni stručni saradnik za puteve	nenad.radic@gradbijeljina.org
Borjan Maksimović	Gradska uprava Grada Bijeljina, Samostalni stručni saradnik za pripremu lokacijskih uslova	borjan.maksimovic@gradbijeljina.org
Dragan Jovanović	Gradska uprava Grada Bijeljina, Samostalni stručni saradnik za razvojne projekte	jovanovic.dragan@gradbijeljina.org
Stevan Čukić	Direkcija za izgradnju i razvoj grada, Prostorni planer	dirg.stevan@gmail.com

Dokument SUMP je u punom vlasništvu Grada Bijeljina, te je gradska uprava odgovorna za provođenje mjera, njihov nadzor i procjenu učinka, kroz čiju implementaciju će se uticati na dostizanje zadanih vrijednosti ostvarenja indikatora i ciljeva.

Ostali ključni akteri, uključeni u izradu dokumenta su članovi Šire radne grupe:

- Članovi partnerskih grupa za razvoj Grada Bijeljina DRUŠTVENI RAZVOJ: Odjeljenje za društvene djelatnosti, JU dječji vrtić „Čika Jova Zmaj“, Udruženje građana „Porodični krug“, Udruženje građana „U buntu“, Centar za socijalni rad, DOO „Signum“, Gradska org. porodica zarobljenih i poginulih boraca i nestalih civila, Udruženje inovatora regije Bijeljina, JU Muzej Semberije, OŠ „Stevan Nemanja“ Dragaljevac, Udr. žena sa invaliditetom „Impuls“, Turistička organizacija Grada.
- Članovi partnerskih grupa za razvoj Grada Bijeljina ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE: Odjeljenje za prostorno uređenje, Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove i zaštitu životne sredine, Odjeljenje komunalne policije, Odjeljenje za inspekcijske poslove, DOO „Neutron“, ZEDP „Elektro-Bijeljina“, Ekološko udruženje „Eko put“, JP „Eko-dep“, Tehnički institut Bijeljina, JP „Direkcija za izgradnju i razvoj Grada“, RPZ Područna jedinica Bijeljina, AD „Vodovod i kanalizacija“, Dom zdravlja Bijeljina
- PRIVREDNI SAVJET: "Etno selo Stanišić" d.o.o, "Savić Kompani" d.o.o, "Spektar Drink" d.o.o, "ZP Komerc" d.o.o, Područna privredna komora, "Tanasić" d.o.o, "Vodovod i kanalizacija" a.d, "Nešković" d.o.o, PD "Semberija" a.d. Novo Selo, Tehnička škola "Mihajlo Pupin", Zavod za zapošljavanje, ZR "Savić stolar", "Mega-drvo" d.o.o, "Steco centar" d.o.o, "PASS" d.o.o, PED "Majevisa", Opština Ugljevik, Opština Lopare, "M-BIKE SHOP", Fakultet poslovne ekonomije Bijeljina.

Šira radna grupa će imati ulogu nadgledanja rada Odjeljenja za stambeno-komunalne poslove i zaštitu životne sredine Grada Bijeljina, te pružati povratne informacije za izvještavanje, kao i informisati širu javnost. Zajednički definisani ciljevi sa zadatim vrijednostima indikatora će biti dostignuti uz zajedničko djelovanje svih aktera uz implementaciju mjera.

O provođenju plana monitoringa provedenih mjera, kao preduslova za dostizanje vrijednosti indikatora, kao i o rezultatima, potrebno je obavještavati građane i javnost s ciljem povećanja transparentnosti mjera Plana kao i opravdanosti tehničkih, ljudskih i finansijskih ulaganja u održivu urbanu mobilnost. Plan nadzora je potrebno provoditi na godišnjem nivou od momenta primjene pojedine mjere, a s ciljem provođenja kvalitetnog procesa evaluacije.

Nadležno tijelo za praćenje i procjenu SUMP-a: Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove i zaštitu životne sredine. Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove i zaštitu životne sredine će prikupljati informacije od terenskih saradnika i nadležnih institucija koje posjeduju neophodne podatke, što će osigurati visok kvalitet i efikasnost aktivnosti praćenja i procjene SUMP-a.

Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove i zaštitu životne sredine vrši stručne i upravne poslove iz nadležnosti Grada koji se odnose na: izgradnju, održavanje i zaštitu objekata komunalne i putne infrastrukture; zajedničku komunalnu potrošnju; snabdijevanje stanovništva pitkom vodom i odvodnju otpadnih voda; čišćenje i komunalno uređenje naseljenih mjesta; korištenje gradskog građevinskog zemljišta; zaštitu životne sredine; zauzeće javnih površina; saobraćaj; upravljanje javnim parking prostorima i javnim garažama; utvrđivanje naknada za korištenje komunalne infrastrukture i resursa; utvrđivanje naknade za troškove uređenja gradskog građevinskog zemljišta i iznosa rente; poslove iz oblasti stambenih odnosa, kućnog reda, održavanja stambenih zgrada i hitnih intervencija; registracije zajednica etažnih vlasnika; imovinsko-pravne poslove iz nadležnosti Grada kao i druge poslove koji mu se posebnim aktom stave u djelokrug rada; priprema godišnji operativni plan rada, koji sadrži planirane projekte, vrijednost projekata i izvore finansiranja, dinamiku implementacije projekata i jasno definisane uloge i odgovornosti u implementaciji projekta; redovno prikuplja podatke od značaja za lokalni održivi razvoj i dostavlja ih Odsjeku za lokalni ekonomski razvoj i evropske integracije (Odsjek); priprema razne analize i studije u domenu svog rada i dostavlja ih Odsjeku; aktivno učestvuje u strateškom planiranju integrisanog razvoja; priprema i dostavlja informacije o eksternim akterima i predlaže njihovo učešće u strateškom planiranju, implementaciji, praćenju i vrednovanju projekata; učestvuje u pripremi projektnih prijedloga i projektne dokumentacije; dostavlja izvještaje o praćenju i vrednovanju projekata na nivou Odjeljenja, prema dinamici definisanoj u godišnjem kalendaru aktivnosti koji priprema Odsjek za lokalni ekonomski razvoj i evropske integracije; promoviše dijalog među lokalnim akterima, uspostavlja partnerski odnos i održava redovnu komunikaciju između odjeljenja i spoljnih aktera (privatnog sektora, privredne komore i udruženja privrednika, finansijskih organizacija, međunarodnih organizacija, akademskih institucija i dr.), kontinuirano promoviše Grad kao lokalitet povoljan za ulaganja, a sve u cilju privlačenja domaćih i stranih investicija, prezentuje materijale razvojnih potencijala Grada investitorima, donatorima, razvojnim agencijama i drugim eksternim akterima, u saradnji sa organizacionom jedinicom za lokalni ekonomski razvoj, realizuje i druge aktivnosti koje doprinose promociji Grada kao sredine povoljne za investiciona ulaganja.

S obzirom da je jednim od ciljeva SUMP-a Grada Bijeljina definisana mjera uvođenja javnog prevoza, naročito je potrebno provoditi nadzor provođenja pilot projekta javnog prevoza autobusima, s ciljem stvaranja baze podataka o broju linija, broju prevoznika, broju prevezenih putnika, interesnim zonama, potrebama korisnika, te nadalje mogućoj optimizaciji reda vožnje.

U okviru Odjeljenja, potrebno je dodijeliti zaduženja za nadzor i procjenu, te osigurati angažovanost: projektnog menadžera, PR menadžera, saradnika za prikupljanje podataka, M&E saradnika. Navedena lica obavljaju sljedeće aktivnosti nadzora i procjene:

- Alat za procjenu SUMP-a, dokument (tabela) sa pitanjima koja daju povratne informacije o ispunjenim indikatorima. Preporuka je da se dokument radi na godišnjem nivou;
- Prikupljanje podataka, komunikacija i saradnja sa terenskim saradnicima, institucijama i ustanovama koje posjeduju podatke potrebne za analizu i definisanje vrijednosti indikatora, kao i primjena različitih vrsta istraživanja ukoliko nedostaju određeni podaci;

- Analiza podataka, procjena uspješnosti, ili intervencija ukoliko su potrebne izmjene, kao i ekonomska isplativost;
- Informisanje javnosti i izvještavanje o ključnim akterima, predstavljanje dostignuća SUMP-a kako bi se osigurao transparentan proces i učešće građana, kao i informacije o narednim fazama implementacije SUMP-a;
- Evaluacija procesa, procjena uspjeha i isplativosti cjelokupnog SUMP-a, kako bi se poboljšali naredni procesi planiranja

Pregled radnih zaduženja i potrebne osnovne kompetencije M&E tima

Pozicija, osnovne kompetencije	Radna zaduženja
Projekt menadžer <ul style="list-style-type: none"> - Stručno znanje iz oblasti saobraćaja i održive mobilnosti, - Iskustvo u projekt menadžmentu, - Organizacione vještine, - Poznavanje procesa SUMP-a - Stručno poznavanje M&E metoda, - Osnovne kompjuterske vještine. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nadzor implementacije aktivnosti SUMP-a, - Odgovorno lice za ostale članove M&E tima, - Koordinacija i nadzor rada eksternih M&E saradnika, - Analiziranje podataka, izrada izvještaja o uspješnosti i napretku SUMP-a, - Komuniciranje sa akterima i prikupljanje povratnih informacija, - Izvještavanje Gradu Bijeljina (gradonačelniku).
PR menadžer <ul style="list-style-type: none"> - Komunikacijske vještine - Iskustvo u vizuelnoj prezentaciji stručnih podataka (kompjuterske vještine), - Poznavanje alata za vizeulnu obradu podataka, - Osnovno znanje iz oblasti saobraćaja i održive mobilnosti, - Osnovno poznavanje procesa SUMP-a. 	<ul style="list-style-type: none"> - Prikupljanje podataka od M&E saradnika, - Sumiranje i prilagođavanje prikaza podataka za javnost/građane, - Kreiranje kratkih vizuelnih objava i prezentacija o uspješnosti i napretka implementacije SUMP-a, - Analiziranje podatke o broju građana obuhvaćenih PR aktivnostima, - Prikupljanje povratnih informacija o uspješnosti objava i prilagođava PR aktivnosti, - Izvještavanje o PR aktivnostima SUMP-a.
M&E saradnik <ul style="list-style-type: none"> - Stručno poznavanje i iskustvo u radu sa M&E metodama, - Razvijene analitičke i statističke vještine, - Stručno znanje iz oblasti saobraćaja i održive mobilnosti, - Poznavanje M&E alata, - Napredne kompjuterske vještine, - Poznavanje procesa SUMP-a. 	<ul style="list-style-type: none"> - Analiziranje podataka, definisanje vrijednosti indikatora na osnovu prikupljenih podataka, - Izvještavanje o uspješnosti i napretku implementacije SUMP-a, - Pripremanje podataka za PR menadžera i M&E projekt menadžera, - Podrška u nadzoru implementacije SUMP-a, - Saradnja sa spoljašnjim saradnicima i ključnim akterima, - Nadziranje rada Saradnika za prikupljane podataka.
Saradnik za prikupljanje podataka <ul style="list-style-type: none"> - Stručno poznavanje i iskustvo u radu sa 	<ul style="list-style-type: none"> - Komunikacija sa nadležnim insitucijama i prikupljanje podataka potrebnih za analizu,

<ul style="list-style-type: none"> - metodama prikupljanja podataka, - Osnovno znanje iz oblasti saobraćaja i održive mobilnosti, - Osnovno poznavanje M&E alata, - Razvijene analitičke i statističke vještine, - Napredne kompjuterske vještine, - Poznavanje procesa SUMP-a. 	<ul style="list-style-type: none"> - Podrška M&E saradniku u analizi podataka, - Izvještavanje o aktivnostima prikupljanja podataka.
---	--

8.3. Metode prikupljanja i analize podataka

Za prikupljanje podataka za potrebe praćenja i evaluacije SUMP-a, koriste se operativne metode prikupljanja podataka:

- Pregled i analiza statističkih izvještaja i baza podataka od nadležnih organa. Saradnik za prikupljanje podataka ima zadatak da pregleda statističke biltene, različite izvještaje i baze podataka u svrhu obrade i kvantitativne analize podataka.
- Analiza izvještaja o rezultatima sprovedenih aktivnosti SUMP-a, koja se odnosi na evidentiranje kvantitativnih i kvalitativnih rezultata SUMP-a kako bi se mogle uporediti sa vrijednostima indikatora, kako bi se utvrdio uticaj SUMP-a na njihovu promjenu.
- Analiza strateških i akcionih dokumenata, koja se odnosi na kvalitativnu analizu strateških i akcionih dokumenata sa ciljem evidentiranja promjena koje mogu imati direktan ili indirektan uticaj na implementaciju SUMP-a.

8.4. Metode izvještavanja

Za izvještavanje o indikatorima i ostvarenjima ciljeva, koristiće se sljedeće metode:

- Tabele sumiranih rezultata koje uključuju dijagrame i tabele sa vrijednostima bazne godine i definisanim vrijednostima u datom trenutku, te omogućava njihovo jednostavno poređenje za sve ključne indikatore.
- Vizuelni prikaz indikatora uspješnosti i napretka – podrazumijeva vizuelno predstavljanje indikatora u formi mapa, dijagrama.
- Fotografski i video materijali – koristiće se kao metod za naglašavanje uspješnosti i napretka u implementaciji određenih mjera i postignutih ciljeva SUMP-a.
- Kvalitativni opisi – za kompleksne indikatore ili problematične segmente za prezentaciju koristiće se kvalitativni opisi koji pružaju informaciju o tome kako i zašto je došlo do određenog ishoda u implementaciji mjera i/ili ostvarivanju ciljeva SUMP-a.

8.5. Metode evaluacije SUMP-a

Metoda evaluacije SUMP-a se sastoji od analize svih relevantnih dokumenata, indikatora i rezultata, prikupljanja podataka od ključnih aktera i izrade evaluacionog izvještaja.

Evaluacija će biti provedena od tima sastavljenog od M&E projekt menadžera, saradnika i spoljnih saradnika (ključnih aktera), koji će ocijeniti SUMP kao cjelinu, a i njegovu svaku komponentu

pojedinačno, s obzirom na relevantnost, efikasnost, uticaj i održivost, korištenjem seta pitanja za evaluaciju, tj. evaluacione matrice date u nastavku. Evaluatori će ispitati cjelokupni proces SUMP-a, uključujući sve ključne aktere, aktivnosti i indikatore stanja u datom trenutku. Evaluacija je planirana na kraju 2025. godine, te na kraju desetogodišnjeg perioda implementacije SUMP-a.

Tokom evaluacije koriste se kvalitativne i kvantitativne metode za dobijanje odgovora na svako evaluacijsko pitanje koristeći različite izvore podataka:

1. SUMP dokument, izvještaji nadležnog organa, izvještaji implementatora mjera i sva ostala relevantna dokumentacija i baze podataka (uključujući dokumentaciju o M&E),
2. Intervjui sa ključnim akterima i
3. Rasprave unutar samog Odjeljenja za stambeno-komunalne poslove i zaštitu životne sredine kao i sa širom grupom aktera.

Glavni cilj evaluacije jeste da se ispita cijeli SUMP, postavljeni ciljevi, strateške teme i mjere u odnosu na ostvarene rezultate, da se istaknu naučene lekcije i ključni izazovi s kojima su se implementatori suočili, da se pruži uvid u sadašnje stanje održive urbane mobilnosti koje će poslužiti kao osnova za buduće planiranje, da se razmotre odabrani pristupi, metode i definišu potrebna prilagođavanja u budućem planiranju aktivnosti.

Evaluaciona matrica

Ključna pitanja evaluacije su:








- Da li je SUMP realizovan kako je planirano?
- Da li je ispoštovan akcioni plan u smislu vremena, resursa, rezultata i aktivnosti?
- Da li su grad ili ciljani dijelovi stanovništva imali koristi od SUMP-a?
- Da li je SUMP imao uticaj na različite aspekte života stanovništva (zdravstveno, ekonomski, socijalno itd.)
- Da li je implementacija aktivnosti/mjera SUMP-a bila isplativa i efikasna?
- Da li je SUMP zadovoljio **cost-benefit** odnos (odnos troškova i koristi)?
- Da li su mjere bile efikasne (vremenski, resursno, korisne)?
- Da li postoje „Lekcije za budućnost“ – Kako dizajnirati novi SUMP, na šta se fokusirati, kako ga realizovati, itd.

8.6. Vremenski raspored monitoringa







Radni tim za izradu SUMP dokumenta odredio je planirani vremenski raspored za praćenje i procjenu ostvarenosti ciljeva, u skladu sa mjerljivim indikatorima i kapacitetima tima. Svaki indikator će biti praćen i procijenjen na godišnjem nivou.

8.6.1. Sumirani pregled M&E plana (prema Ciljnim indikatorima)






Indikatori za prvi opšti cilj – BEZBJEDAN, INKLUZIVAN I FUNKCIONALAN GRAD PO MJERI ČOVJEKA

INDIKATOR	VRIJEDNOSTI		Smjer	Izvor podataka	Periodičnost prikupljanja
	POČETNA 2019.g	CILJNA 2025.g			
Broj saobraćajnih nezgoda	421	390		MUP, AMS RS	Kvartalno
Broj pješačkih prelaza sa pristupnim rampama	236	286		Ministarstvo saobraćaja i veza RS, Direkcija za izgradnju i razvoj grada	Godišnje
Broj semafora sa zvučnim signalom	1	6			
Broj linija javnog gradskog prevoza	0	3			
Broj uređenih autobuskih stajališta	7	20			
Broj vozila javnog gradskog prevoza niskih emisija	0	5		Ministarstvo saobraćaja i veza RS, Direkcija za izgradnju i razvoj grada, Operateri javnog prevoza	
Broj multimodalnih čvorova	0	2		Ministarstvo saobraćaja i veza RS, Direkcija za izgradnju i razvoj grada	

Indikatori za drugi opšti cilj – MJESTO ZDRAVOG I UGODNOG ŽIVLJENJA

INDIKATOR	VRIJEDNOSTI		Smjer	Izvor podataka	Periodičnost prikupljanja
	POČETNA 2019.g	CILJNA 2025.g			
Dužina izgrađenih i označenih biciklističkih staza	5.8 km	12 km		Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju, Odjeljenje za prostorno uređenje Grada Bijeljina, AD Komunalac	Godišnje
Broj parkinga za bicikle	13	28			
Dužina pješačkih koridora	17.4 km	25 km			
Dužina hortikulturno uređenih površina uz pješačke koridore	8.8 km	13 km			
Površina javnih zelenih površina za društvenu interakciju	5.2 ha	6 ha			
Broj dana sa prekoračenim vrijednostima za PM10	7	5			

Indikatori za treći opšti cilj – PAMETNA RJEŠENJA I INOVACIJE U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA

INDIKATOR	VRIJEDNOSTI		Smjer	Izvor podataka	Periodičnost prikupljanja
	POČETNA 2019.g	CILJNA 2025.g			
Broj punjača za E-vozila	0	2		Ministarstvo saobraćaja i veza RS, Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju, Odjeljenje za stambeno-komunalne poslove i zaštitu životne sredine Grada Bijeljina, Odjeljenje komunalne policije Grada Bijeljina	Godišnje
Broj registrovanih E-vozila	0	40			
Broj bike-sharing punktova	0	3			
Broj bicikala u sistemu	0	30			
Broj centara gradske logistike	0	1			
Broj zona u kojima se ograničava teretni saobraćaj	0	2	