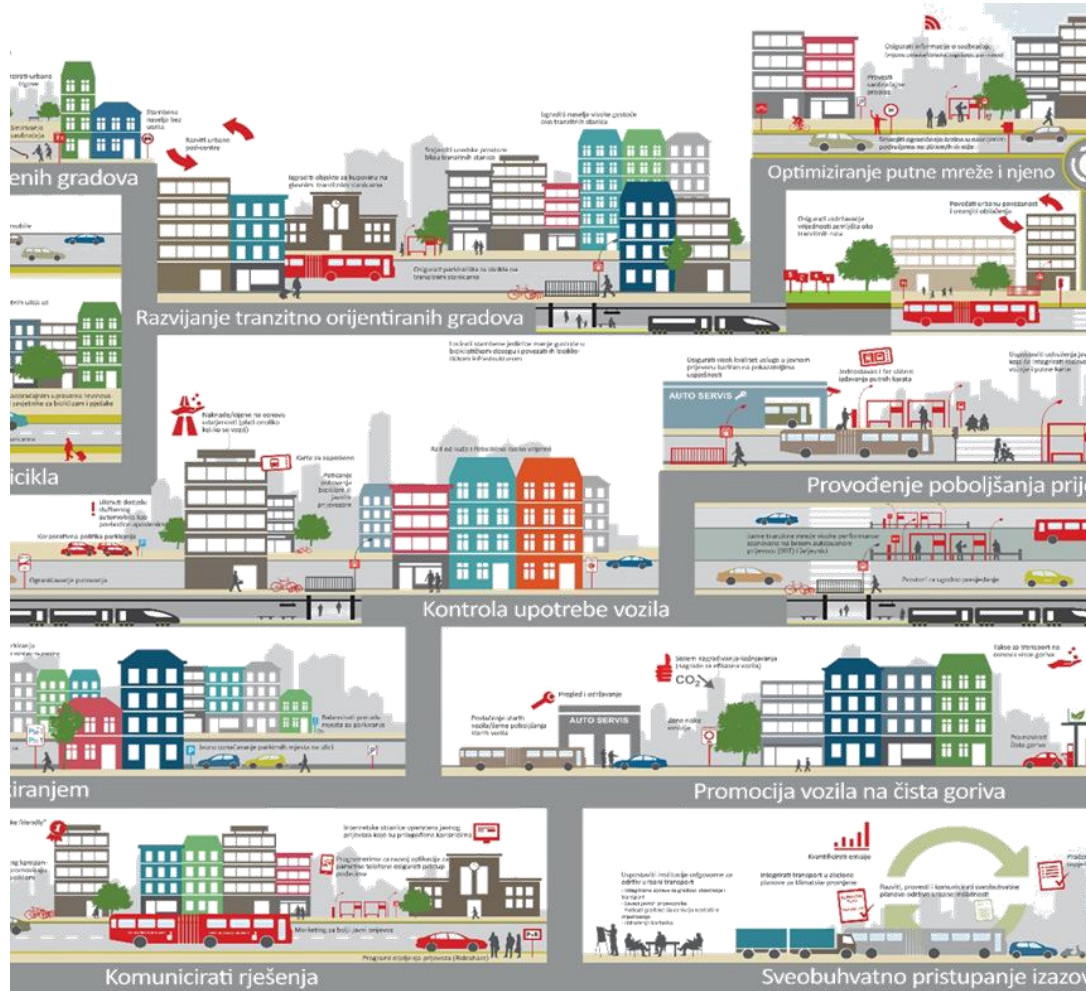


STRATEGIJA RAZVOJA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI OPĆINE ZAVIDOVIĆI- **NACRT**



JULI, 2020

IZDAVAČ: OPĆINA ZAVIDOVIĆI

NAZIV STUDIJE: STRATEGIJA RAZVOJA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI OPĆINE ZAVIDOVIĆI

STRUČNI TIM ZA IZRADU:

- dr.sc.Alma Pinjić, dipl.ing.arh.
- Jelena Pavlović, dipl.ing.arh.

ČLANOVI KOORDINACIONE GRUPE za učešće u izradi Strategije razvoja urbane mobilnosti:

1. Džeraldina Miličević, Općina Zavidovići – predsjednik
2. Almir Mustafić, Općina Zavidovići – zamjenik predsjednika,
3. Nalić Nedžad, Općina Zavidovići – član,
4. Amira Šibonjić, Općina Zavidovići – član,
5. Bečević Teo, PU III – Policijska stanica Zavidovići – član,
6. Sepi Vildana, JKP „Radnik“ d.o.o. – član,
7. Slađan Ilić, Ambasada lokalne demokratije Zavidovići – član,
8. Galib Buljubašić, Općina Zavidovići – tehnički sekretar.

UZ PODRŠKU:

- Amir Kupusija, Savez općina i gradova Federacije Bosne i Hercegovine

GODINA IZDAVANJA: Juli 2020.godine

Ova publikacija je objavljena u okviru projekta, "Podrška jedinicama lokalne samouprave u Federaciji BiH u promociji održive urbane mobilnosti" Saveza općina i gradova FBiH 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 općina i gradova FBiH.



Poštovani građani općine Zavidovići,

Pred Vama je nacrt “Strategije razvoja održive urbane mobilnosti općine Zavidovići” koji, lično vjerujem, predstavlja korak prema boljoj budućnosti naše općine.

U današnje vrijeme, svi zajedno želimo mjesto za život u kojem se djeca bezbrižno igraju i sigurno odlaze u školu, grad u kojem je zrak čist, grad u kojem svaki građanin može jednostavno i brzo stići na posao, grad s mnogo zelenila, grad uspješne privrede u kojem svako želi živjeti.

Novo, integrisano planiranja urbane mobilnosti uključuje izradu strategije koja potiče uravnotežen pristup razvoju svih relevantnih načina kretanja sa ciljem promoviranja i poticanja prelaska na čistije i održivije načine transporta, kao što su pješaćenje, biciklizam, javni prijevoz, zatim, nove obrasce korištenja i vlasništva automobila, korištenje novih tehnologija, te usvajanje novih koncepata održive gradske logistike.

Općina Zavidovići je uz podršku projekta “Održiva urbana mobilnost u jugoistočnoj Europi”, Saveza općina i gradova Federacije Bosne i Hercegovine i GIZ-a pokrenula aktivnosti za izradu „Strategije razvoja održive urbane mobilnosti“ i danas, s ponosom mogu reći da Zavidovići spadaju u grupu od 5 gradova u Bosni i Hercegovini koji su pokrenuli aktivnosti za izradu i usvajanje ovakvog ili sličnih dokumenta (SUMP-a).

Planovi održive urbane mobilnosti već u sami proces izrade uključuju sve relevantne aktere - od donositelja odluka na lokalnom nivou (Općinsko vijeće), preko stručnih općinskih službi, ponuditelja prijevoznih usluga, privatnog i civilnog sektora i akademske zajednice pa do krajnjih



Implemented by:
giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



korisnika - svakog pojedinog građana. Vjerujem da ste svi bili u prilici da date svoj doprinos u izradi ovog dokumenta.

Dakle, pred nama je nacrt Strategije i set mjera, koji su nastali kao rezultat višemjesečnog istraživanja i anketiranja nekoliko stotina naših građana. Mjere koje su predložene, a koje zajedno treba da provedemo, imaju za cilj da život u našim Zavidovićima bude po mjeri svih građana.

To znači da ćemo raditi na unapređenju bezbjednosti saobraćaja i saobraćajne infrastrukture kako bismo omogućili pristupačnu mobilnost svim stanovnicima u skladu sa njihovim sposobnostima i ograničenjima, unapređivat ćemo i promovirati pješački i biciklistički saobraćaj, pokrenut ćemo procese za rješavanje pitanja javnog gradskog prevoza, preduzimat ćemo mjere za poboljšanje kvaliteta vazduha... Takođe, želimo da naš grad ide u korak sa vremenom u smislu pametnih rješenja i inovacija sa ciljem dostizanja održivog razvoja u svim sferama.

Da bi se dostigli postavljeni ciljevi i strateška opredjeljenja, odnosno, da bi ostvarili usvojenu VIZIJU, svi moramo vrijedno raditi i međusobno sarađivati. Uvjeren sam da samo zajedničkim angažmanom možemo postići konkretne rezultate koji će općinu Zavidovići učiniti boljim, poželjnijim i ugodnijim mjestom za život.

Hašim Mujanović, Općinski načelnik

1. UVOD.....	3
2. PROCES IZRADE I UČEŠĆE JAVNOSTI.....	5
2.1. Proces izrade nacrtu Strategije razvoja održive urbane mobilnosti.....	5
2.2. Koordinaciona grupa.....	6
2.3. Sudjelovanje građana u kreiranju i razvoju Strategije.....	7
3. VIZIJA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI I CILJEVI.....	11
3.1. Vizija.....	11
3.2. Ciljevi, podciljevi, indikatori.....	13
4. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA.....	20
4.1. Opći podaci.....	20
4.2. Demografski trendovi i karakteristike.....	21
4.3. Zvanični rezultati popisa 2013. Za područje Općine Zavidovići.....	22
4.4. Transport.....	25
4.5. Prostorni razmještaj javnih objekata.....	28
4.6. Razvoj motorizacije na području Zavidovića.....	32
4.7. Karakteristike saobraćajnog sistema Zavidovića.....	34
4.7.1. Lokalni putevi.....	34
4.7.2. Raskrsnice.....	35
4.7.3. Stacionarni saobraćaj.....	35
4.8. Arhitektonske barijere za osobe sa invaliditetom.....	36
4.9. Bezbjednost saobraćaja.....	37
4.9.1. Pregled saobraćajnih nezgoda.....	37
4.9.2. Vrste saobraćajnih nezgoda.....	38
4.9.3. Uzroci saobraćajnih nezgoda.....	39
4.10. Javni prevoz.....	39
4.11. Taksi služba.....	42
4.12. Teretni saobraćaj.....	42
4.13. Pješački saobraćaj.....	43
4.14. Biciklistički saobraćaj.....	45
4.15. Mjerenje aerozagađenja.....	46
5. REZULTATI ANKETE.....	47
5.1. Osnovni podaci ispitanika.....	47
5.2. Kretanje prema svrsi kretanja.....	49

5.2.1.Kretanje prema udaljenosti.....	51
5.2.2.Kretanje do centra Zavidovića – trajanje.....	53
5.3.Zadovoljstvo ispitanika.....	54
5.3.1.Korištenje različitih vrsta prevoza.....	55
5.3.2.Zadovoljstvo ispitanika – vožnja automobila.....	56
5.3.3.Zadovoljstvo ispitanika – javni prevoz.....	59
5.3.4.Zadovoljstvo ispitanika – pješaćenje.....	61
5.3.5.Zadovoljstvo ispitanika – biciklizam.....	63
6.STRATEŠKI STUBOVI, MJERE, AKTIVNOSTI.....	66
6.1.Integrirano planiranje mobilnosti.....	70
6.1.1. .Mjere popularizacije održivog saobraćaja i održivog razvoja općenito.....	70
6.1.2.Definisanje parametara kod izrade prostornih planova i saobraćajnih planova i projekta.....	72
6.2.Nemotorizovani saobraćaj – pješaćenje.....	75
6.3.Nemotorizovani saobraćaj – biciklizam.....	78
6.3.1.Biciklističke staze.....	78
6.3.2.Uređenje parkirališta za bicikle.....	81
6.3.3.Uređenje saobraćajne signalizacije za bicikliste.....	81
6.3.4.Uvođenje bike-sharing sistema.....	82
6.3.5.Popularizacije bicikla kao najprihvatljivijeg oblika prometovanja.....	85
6.4.Javni gradski prevoz.....	90
6.4.1.Regulatorni okvir.....	90
6.4.2.Polazne postavke.....	90
6.4.3.Prevoz putnika na poziv – ruralna područja.....	94
6.4.4.Prijedlog optimizacije sistema prevoza školske djece.....	94
6.4.5.Uvođenje Park&Ride sustava.....	95
6.5.Korištenje osobnih automobila.....	98
6.5.1.Mjere poticanja korištenja ekološki prihvatljivih motornih vozila.....	99
6.5.2.Mjere poticanja eko vožnje osobnim motornim vozilima.....	99
6.6.Teretni saobraćaj.....	102
7.MONITORING PLAN.....	104
7.1.Uvod.....	104
7.2.Provođenje monitoring plana.....	105
7.3.Zaključak.....	107
7.4.Monitoring obrasci za strateške ciljeve.....	108
7.5.Monitoring obrasci za strateške stubove.....	112

1. UVOD

Mobilnost (kretanje) je jedna od osnovnih ljudskih osobina i potreba. Rastuća saobraćajna zagušenja, potrošnja goriva, emisija zagađivača i povećani broj saobraćajnih nezgoda (oko 40.000 poginulih godišnje u Europi), neke su od osnovnih karakteristika postojećeg stanja u saobraćaju. Putnički automobil je primarni izvor emisije štetnih gasova, a značajan je i potrošač energije. Problemi vezani za prijevoz, odnosno, ukupni transportni sistem, nisu karakteristični samo za naš mikroregion ili region Balkana, naprosto su prepoznati i kao ključni problem u cijeloj Europskoj Uniji, stoga su izraženi intenzivni napori na razini Europske komisije kako bi se aktivnim djelovanjem saobraćajni sistem približio korisnicima.

Planiranje i unapređenje mobilnosti je poluga privrednih i društvenih aktivnosti u svakoj zajednici. Zbog svega ovog javlja se potreba za sistemskim pristupom u planiranju. Važnost planskog pristupa raste zajedno s povećanjem potrebe za ekonomskim razvojem i kretanjem.

Rješavanje saobraćajnih problema umjesto na konvencionalan način, tj. kroz izgradnju infrastrukture i njeno prilagođavanje zahtjevima korisnika, počelo je da se sprovodi na drugačiji način, primjenom mjera koje motivišu korisnike da manje koriste putnički automobil, a da svoje svakodnevne aktivnosti više realizuju nemotorizovanim načinima kretanja.

U legislativu EU uvedeni su planovi održive urbane mobilnosti, strateški dokumenti koji pomažu stvaranju kvalitetnijeg života u gradovima. Kod konvencionanog planiranja postavlja se pitanje: «Da li radi?», dok je kod održivog planiranja pitanje: «Da li se uklapa?», u smislu, akcenta koji se stavlja na uklapanje mjera u ukupan sistem i globalne ciljeve.

Održivo planiranje se koristi principom da svaki vid prevoza može biti koristan u stvaranju izbalansiranog sistema. Vidove treba koristiti tako da pružaju maksimalnu efikasnost. Stare načine treba popravljati u granicama u kojima ostvaruju korist i izbjegavati pretjerano forsiranje novih vidova.

Veliki broj gradova primjenjuje strategije koje predviđaju favorizovanje nemotorizovanih načina kretanja, jačanje javnog prevoza i destimulisanje korišćenja automobila u zagušenim urbanim



sredinama. Daje se prioritet u kretanju pešacima i biciklistima u odnosu na motorna vozila, a komfor i bezbjednost dobijaju primarni značaj u odnosu na brzinu kretanja.

Održivi transportni sistem je onaj čiji je nivo potrošnje goriva, emisija štetnih gasova, bezbjednosti, zagušenje i socio-ekonomski pokazatelji prihvatljivi u budućnosti i ne izazivaju nepopravljivu štetu narednim generacijama.

Glavni cilj projekta je povećanje efikasnosti svih vidova transporta, promocija održive urbane mobilnosti i, s tim u vezi, povećanje kvalitete života na području općine Zavidovići.

Specifični ciljevi su poboljšanje mobilnosti i pristupačnosti kroz održiva prometna rješenja i unaprjeđenje kvalitete i privlačnosti javnog prijevoza. Projektom će se također promicati alternativni oblici prijevoza poput biciklizma.

Zadatak ove Studije je da kroz analizu postojećeg stanja te sagledavanjem budućih prometnih zahtjeva koje će generirati planirani razvojni projekti na području grada i šire zone, kao i analizom biciklističkog, pješačkog, i javnog gradskog prometa te problematike prometa u mirovanju, predloži optimalna rješenja organiziranosti, dogradnje i vođenja prometa.

4

Usvajanje plana održive mobilnosti ne zahtjeva samo stručno znanje nego i promjenu političkih stavova te njihovu anagražiranost na tom području.

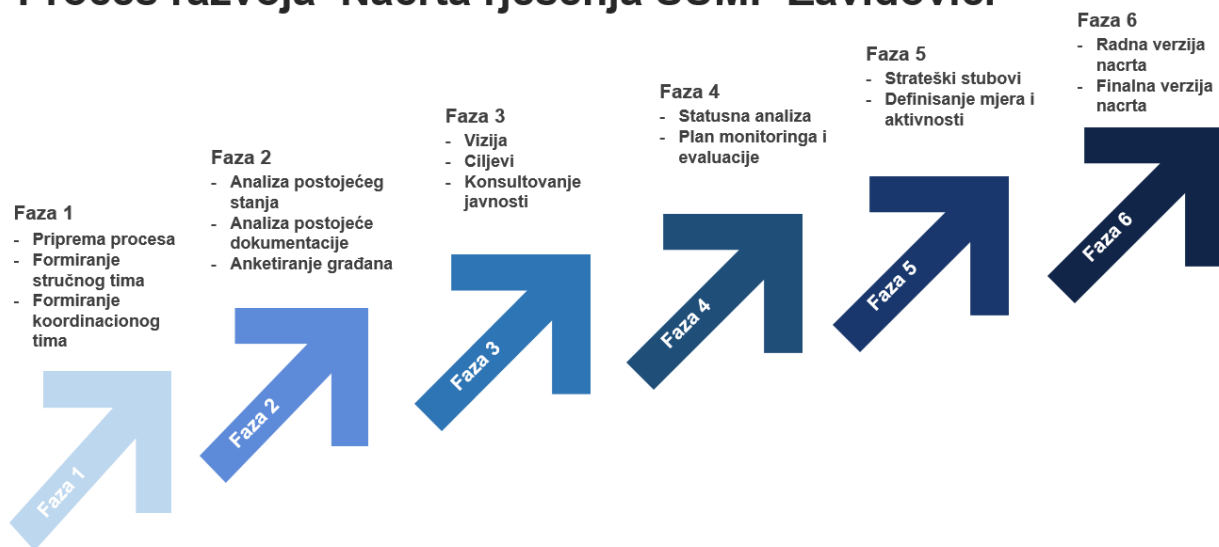
Zajedničkim timskim radom građana, inženjera i političara navedene mjere se mogu provesti i vratiti izgubljenu vitalnost i mobilnost gradovima te poboljšati kvalitetu života stanovnika urbanih sredina.

2. PROCES IZRADA I UČEŠĆE JAVNOSTI

2.1 PROCES IZRADA „STRATEGIJE RAZVOJA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI OPĆINE ZAVIDOVIĆI“

Proces izrade nacrtu „Strategije razvoja održive urbane mobilnosti općine Zavidovići“ se odvijao kroz nekoliko osnovnih faza. Uzimajući u obzir da je na planirani proces značajan uticaj imala pandemija COVID-19, veliki dio procesa odrađen je putem elektronske pošte i sastanaka putem video linka, kako bi se u maksimalnoj mjeri obezbjedilo učešće javnosti, i budući je osnovna odlika planova održive urbane mobilnosti aktivno učešće građana u procesu izrade.

Proces razvoja Nacrta rješenja SUMP Zavidovići



Proces izrade nacrtu „Strategije razvoja SUMP-a općine Zavidovići“

Za sve zainteresovane aktore omogućen je participativni pristup u svim fazama procesa izrade plana. Održavane su prezentacije i komunikacija elektronskom poštom a svi prijedlozi



dokumenata dostavljani su na uvid i na usaglašavanje , kako sa koordinacionim timom, tako i sa zainteresovanom širom javnošću.

2.2. KOORDINACIONA GRUPA

Dokument Nacrt „Strategije razvoja održive urbane mobilnosti općine Zavidovići“ je vlasništvo lokalne samouprave Općine Zavidovići. Na izradi dokumenta su aktivno učestvovali zaposlenici općine Zavidovići i to Službe za upravu za ekonomske poslove i poduzetništvo, Odsjek za razvoj, poduzetništvo, turizam i ekologiju, zatim službenici Policijske stanice, JKP „Radnik“, predstavnici Ambasade lokalne demokratije,...

Članovi Koordinacione grupe za učešće u izradi Strategije održive urbane mobilnosti su:

1. Džeraldina Miličević, Općina Zavidovići – predsjednik
2. Almir Mustafić, Općina Zavidovići – zamjenik predsjednika,
3. Nalić Nedžad, Općina Zavidovići – član,
4. Amira Šibonjić, Općina Zavidovići – član,
5. Bečević Teo, PU III – Policijska stanica Zavidovići – član,
6. Sepi Vildana, JKP „Radnik“ d.o.o. – član,
7. Slađan Ilić, Ambasada lokalne demokratije Zavidovići – član,
8. Galib Buljubašić, Općina Zavidovići – tehnički sekretar.

Koordinaciona grupa je saradivala sa spoljnim saradnicima koji su bili angažovani kroz projekat „Podrška JLS u Federaciji Bosne i Hercegovine u promociji održive urbane mobilnosti“, implementira ga Savez općina i gradova FBiH 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).

2.3. SUDJELOVANJE GRAĐANA U KREIRANJU I RAZVOJU STRATEGIJE

Nacrt „Strategije razvoja održive urbane mobilnosti Općine Zavidovići“ napravljen je od strane konsultanstskog tima i Koordinacione grupe a uz intenzivnu saradnju sa širom radnom grupom. Izrada Strategije održive urbane mobilnosti složen je i integriran proces planiranja koji zahtijeva intenzivnu saradnju, razmjenu znanja i savjetovanje među planerima, političarima, institucijama, lokalnim i regionalnim akterima i građanima. Sudjelovanje podrazumijeva uključivanje različitih vrsta aktera tokom procesa planiranja kao i bavljenje specifičnim zahtjevima svake uključene skupine. To se posebice odnosi na skupine koje su manje sposobne artikulirati šta ih brine i na skupine određenih potreba (npr. osobe s invaliditetom, djeca i stariji). Ovaj dokument je rađen u više faza. Prvi korak je bilo formiranje koordinacione grupe u Općini Zavidovići koja je imala zadatak da aktivno učestvuje u izradi navedenog plana. Dana 15. novembra 2019. godine održana je radionica za ovu radnu grupu. Radionica je imala za cilj upoznavanje prisutnih sa osnovnim pojmovima, dobrim praksama i koracima u izradi plana održive urbane mobilnosti, sa zadatkom da se svi učesnici upoznaju sa ključnim elementima procesa izrade SUMP-a, kao i da se prisutni upoznaju sa prvom fazom izrade dokumenta koja je podrazumjevala analizu postojećeg stanja u općini.

Analiza postojećeg stanja izrađena od strane koordinacionog tima na osnovu dostavljene postojeće prostorno-planske dokumentacije, usvojenih relevantnih Strategija i sprovedene ankete. Anketiranje građana je vršila radna grupa angažovana od strane Saveza općina i gradova. Uzimajući u obzir novonastalu situaciju i pandemiju COVID-19, preduzete su sve potrebne mjere i izvršeno je anketiranje 348 stanovnika Zavidovića. Ovako prikupljeni podaci, predstavljali su osnovne ulazne parametre za sve dalje procese. Proces sudjelovanja temeljen na aktivnom učešću ključan je za zajedničku analizu lokalnih problema s mobilnošću, razvoj



zajedničkih općih i specifičnih ciljeva, utvrđivanje strategija mobilnosti i odabir mjera koje su široko prihvaćene i podržane.

U trenutku kada se raspolaže sa podacima postojećeg stanja u prostoru, naredni korak bio je formiranje vizije razvoja mjesta. Izrada vizije, je proces u kojem obavezno moraju da učestvuju članovi radnog tima i predstavnici svih zainteresovanih organizacija, kako bi ista bila kreirana prema stavovima i mišljenjima lokalnog stanovništva, odnosno korisnika prostora. Navedena radionica je trebala biti održana u mjesecu martu, ali zbog nepredviđenih okolnosti, na koje se nije moglo uticati (Covid 19) ista je najprije odložena, a kasnije održana putem zoom aplikacije (01.06.2020.).

Za navedenu radionicu eksperti su pripremili radni material, koji je podrazumjevaao primjere dobrih praksi gradova Evrope i njihove vizije, te upoznavanje sa pojmom vizije, kao i prijedlog kakva bi vizija za Zavidoviće mogla da bude. Na navedenoj radionici učesnicima je prezentiran radni prijedlog vizije i ostavljena im je mogućnost da formiraju svoje prijedloge. Prisutni su se odlučili da vizija Zavidovića ima kratki slogan i sveobuhvatnu definiciju koja bi obuhvatila sve ono što su prisutni smatrali da je za njihov grad važno. Takođe, nakon završene radionice prisutnima i članovima šire radne grupe je dostavljen formular putem mail-a u kojem su mogli da se odluče za ponuđene vizije ili da formiraju viziju koji su oni smatrali da je važna za njihov grad. Ovako dobijeni podaci usaglašeni su i na osnovu zahtjeva učesnika formirana je vizija u obliku kratkog slogana (koji može služiti za širu upotrebu) i precizno definisane sveobuhvatne vizije.

Na osnovu usvojene vizije i analize postojećeg stanja, kao i nalaza iz ankete formirani su indikatori i ciljevi Strategije urbane mobilnosti. Konsultanti su indikatore prilagodili podacima koje općina prema svojim mogućnostima može da mjeri i u potpunosti prilagodili stanju u općini. Ciljevi su formirani u skladu s vizijom, ali i sa rezultatima zadovoljstva ispitanika u anketi.

Formirani ciljevi i podciljevi su definisani i tabelarno prezentirani na radionici održanoj 13.07.2020.godine.

Na osnovi svih gore definisanih parametara, usvojene vizije i analize stanja u prostoru konsultanti su u saradnji sa koordinacionim timom napravili prijedlog mjera koje treba poduzimati u procesu implementacije Strategije. U svim oblastima za koje su definisani strateški stubovi, definisane su i mjere koje treba do poboljšaju uslove urbane mobilnosti u Zavidovićima. Prisutnima su navedeni materijali dostavljeni I putema mail-a, kako bi na iste mogli da dostave dopune, zapažanja ili izmjene ukoliko se sa određenim mjerama ne slažu. Na ponuđeni material nije bilo primjedbi, odnosno sve primjedbe koje su date u toku same radionice, a koje su bile osnovane, odmah su usvojene i dokument je dopunjen prema zahtjevima učesnika.

Sveobuhvatni integrisani pristup u planiranju, koji je u ovom procesu sproveden je dao nemjerljiv doprinos postavljanju zajedničkih ciljeva i želji za ostvarivanje zajedničke vizije. Ovim načinom rada povećava se transparentnost procesa planiranja, ali i osigurava učešće građana u kreiranju i provođenja mjera, odnosno samog plana.

Ako su učesnici i javnost odgovarajuće angažirani, sudjelovanje ima potencijala povećati kvalitetu plana. Također, povećava mogućnost pronalaženja dogovora i kompromisa prihvatljivih svim građanima. Sudjelovanje ne vodi automatski do sporazuma među svim akterima, već upravo suprotno – u procesu donošenja odluka potrebno je riješiti nedorazume.

Na kraju, ali ne i najmanje važno, sudjelovanje može stvoriti veći osjećaj odgovornosti i prihvaćanja ideje među uključenim političarima, planerima, građanima i svim ostalim akterima. Osjećaj vlasništva može se razviti čak i ako se ne postigne konačan dogovor sa svima.

Nakon izrade svih gore navedenih dijelova dokumenta, usvajanjem primjedbi i izmjenama na osnovu učešća članova radnog tima, pristupilo se finalizaciji dokumenta. Dokument predstavlja sintezu svih gore navedenih koraka, sa smjernicama u daljem postupanju.



Implemented by:
giz Deutsches Institut
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



Kako je riječ o Nacrtu u narednom periodu potrebno je definisati finasijski okvir, moguće scenarije i izraditi akcioni plan.

Bez obzira na dodatne korake koje je potrebno napraviti, lokalna uprava na osnovu predloženih mjera može već početi sa implementacijom projekata koje smatra prioritarnim.

3. VIZIJA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI I CILJEVI

3.1. VIZIJA

Izgraditi Zavidoviće kao uspješan i dinamičan grad je, bez sumnje, želja svih njegovih stanovnika i općinske administracije zajedno. Jedan od bitnih preduslova za naprijed navedeno je efikasan i održiv saobraćajni sistem koji građanima treba omogućiti bolju mobilnost i dostupnost uz smanjenje eksternih troškova, zatim, ekonomski razvoj i zaštitu okoliša, i na koncu, bolje i zdravije urbano okruženje za život svih stanovnika - korisnika saobraćajnog sistema, a posebno najranjivijih kategorija (pješačka, biciklista, djece, osoba sa smanjenom pokretljivošću, te osoba starije životne dobi).

Svjesni svega naprijed navedenog, učesnici online radionice održane 01.06.2020. godine su kreirali prijedlog VIZIJE razvoja urbane mobilnosti a nakon završenog javnog uvida usvojeno je sljedeće:

SLOGAN

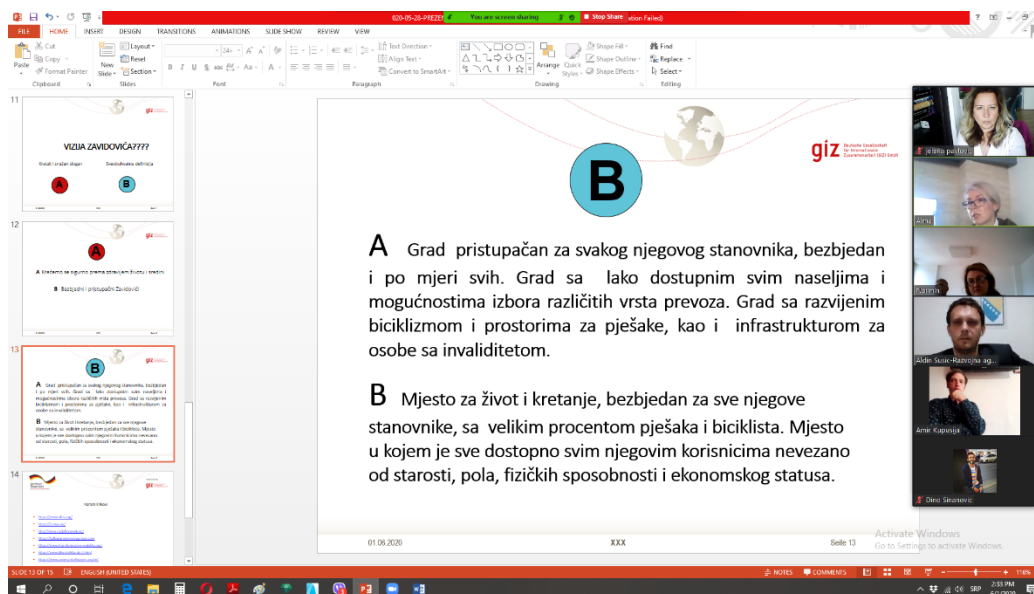
„ZAVIDOVIĆI- Pristupačan i bezbjedan grad“

VIZIJA

„ZAVIDOVIĆI – grad pristupačan za svakog njegovog stanovnika, bezbjedan i po mjeri svih, sa lako dostupnim svim naseljima i mogućnostima izbora različitih vrsta prevoza. Grad sa razvijenim biciklizmom i prostorima za pješake, kao i infrastrukturom za osobe sa invaliditetom.“

Naime, zbog nemogućnosti organizacije projektom predviđene radionice sa temom – Definisanje VIZIJE razvoja urbane mobilnosti, u prostorijama Općine Zavidovići, ista je održana putem video linka. Nadalje, koristeći raspoložive načine komuniciranja sa građanima – kreirani prijedlog je bio objavljen i na raspolaganju svim građanima za eventualno modificiranje i glasanje, na zvaničnoj internet stranici općine <https://www.zavidovici.ba/>.

Usvojena Vizija je osnov za dalji rad na formiranju ciljeva i podciljeva Strategije razvoja urbane mobilnosti. Na zahtjev učesnika utvrđen je kratki slogan koji može biti korišten u većem broju manifestacija, kao i precizno i jasno definisana vizija u cilju budućeg razvoja Zavidovića. Ovako definisan nacrt vizije prosljeđen je na veliki broj adresa javnih ustanova koje su svojim glasanjem doprinijeli njenom konačnom sadržaju.



VIZIJA ZAVIDOVICA???

A Grad pristupačan za svakog njegovog stanovnika, bezbjedan i po mjeri svih. Grad sa lako dostupnim svim naseljima i mogućnostima izbora različitih vrsta prevoza. Grad sa razvijenim biciklizmom i prostorima za pješake, kao i infrastrukturom za osobe sa invaliditetom.

B Mjesto za život i kretanje, bezbjedan za sve njegove stanovnike, sa velikim procentom pješaka i biciklista. Mjesto u kojem je sve dostupno svim njegovim korisnicima nevezano od starosti, pola, fizičkih sposobnosti i ekonomskog statusa.



Implemented by:
giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



3.2. CILJEVI, PODCILJEVI, INDIKATORI

1. PRISTUPAČAN I SIGURAN GRAD ZA SVE

2. GRAD UGODNOG ŽIVLJENJA

3. SAVREMENI GRAD – PAMETAN GRAD

CILJEVI – PODCILJEVI - INDIKATORI		
PODCILJEVI		INDIKATORI
CILJ 1. PRISTUPAČAN I SIGURAN GRAD ZA SVE		
1.1. POBOLJŠATI SIGURNOST SAOBRAĆAJA		
1.1.1.		BROJ SAOBRAĆAJNIH NEZGODA
1.1.2.		BROJ PJEŠAKA I BIKIKLISTA U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA
1.2. POBOLJŠATI PRIGRADSKI I USPOSTAVITI JAVNI GRADSKI PREVOZ		
1.2.1.		BROJ LINIJA JAVNOG GRADSKOG SAOBRAĆAJA
1.2.2.		BROJ LINIJA PRIGRADSKOG SAOBRAĆAJA
1.2.3.		BROJ UREĐENIH STAJALIŠTA ZA JAVNI GRADSKI PREVOZ
1.2.4.		BROJ MULTIMODALNIH ČVOROVA
1.3. INFRASTRUKTURA PRISTUPAČNA ZA SVE STANOVNIKE		
1.3.1.		BROJ PJEŠAČKIH PRELAZA SA PRISTUPNIM RAMPAMA
1.3.2.		BROJ SEMAFORA SA ZVUČNIM SIGNALIMA
CILJ 2. GRAD UGODNOG I ZDRAVOG ŽIVOTA		
2.1. POBOLJŠATI KVALITET ZRAKA		
2.1.1.		BROJ DANA SA PREKORAČENIM ZASIĆENJEM ČESTICAMA PM 10
2.2. POBOLJŠATI PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ		
2.2.1.		DUŽINA PJEŠAČKIH KORIDORA
2.2.2.		DUŽINA HORTIKULTURNO UREĐENIH POVRŠINA UZ PJEŠAČKE KORIDORE
2.2.3.		FORMIRANJE NOVIH JAVNIH ZELENIH POVRŠINA
2.3. POBOLJŠATI BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ		
2.3.1.		DUŽINA IZGRAĐENIH/OZNAČENIH BIKIKLISTIČKIH STAZA
2.3.2.		BROJ PARKINGA ZA BIKIKLE
CILJ 3. SAVREMEN GRAD – PAMETNI GRAD		
3.1. E - MOBILNOST		
3.1.1.		BROJ PUNJAČA ZA ELEKTRIČNA VOZILA
3.1.2.		BROJ REGISTROVANIH ELEKTRIČNIH VOZILA
3.2. USPOSTAVITI SISTEM IZNAJMLJIVANJA BIKIKLA		
3.2.1.		BROJ BIKIKLA U SISTEMU IZNAJMLJIVANJA
3.2.2.		BROJ BIKE – SHARING PUNKTOVA
3.3. E - JAVNI PREVOZ		
3.3.1.		BROJ VOZILA JAVNOG GRADSKOG PREVOZA NISKIH EMISIJA ZAGAĐENJA

1 PRISTUPAČAN I SIGURAN GRAD ZA SVE

PODCILJ 1.1.	
1.1 INDIKATOR	POBOLJŠATI SIGURNOST SAOBRAĆAJA
1.1 INDIKATOR	BROJ SAOBRAĆAJNIH NEZGODA
OPIS	Policijska stanica Zavidovići pokriva 380 km putne mreže kategorija regionalnih, lokalnih, nekategorisanih kao i ulica u naselju. Putevima saobraća veliki broj vozila kako mjesnog stanovništva, tako i onih u tranzitnom saobraćaju. Indikator Broj saobraćajnih nezgoda iskazuje se brojem nezgoda u određenom vremenskomperiodu
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Ministarstvo unutrašnjih poslova Zenica, Policijska stanica Zavidovići U 2019.godini dogodilo se ukupno 168 saobraćajnih nezgoda
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose smanjenje vrijednosti indikatora
PODCILJ 1.2.	
1.2.1. INDIKATOR	POBOLJŠATI PRIGRADSKI I USPOSTAVITI GRADSKI JAVNI PREVOZ
1.2.1. INDIKATOR	BROJ LINIJA GRADSKOG SAOBRAĆAJA
OPIS	Analizom zadovoljstva stanovništva, utvrđeno je da je potrebno unaprijediti javni saobraćaj uvođenjem gradskog javnog saobraćaja koji bi vršio prevoz punika u centralnoj gradskoj zoni
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova https://www.zdici.info/red-voznje-autobusi Trenutno ne postoji ni jedna linija gradskog prevoza
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
1.2.2. INDIKATOR	BROJ LINIJA PRIGRADSKOG SAOBRAĆAJA
OPIS	Analizom broja prigradskih linija javnog saobraćaja I analizom zadovoljstva stanovništva, utvrđeno je da je potrebno unaprijediti prigradski saobraćaj povećanjem broja vožnji u toku radnih dana I vikendom
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
1.2.3. INDIKATOR	BROJ STAJALIŠTA ZA JAVNI GRADSKI PREVOZ
OPIS	Na linijama prigradskog I gradskog saobraćaja potrebno je urediti stajališta za autobuse
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova

	Nema izgrađenih stajališta za gradski
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
1.2.4. INDIKATOR	BROJ MULTIMODALNIH ČVOROVA
OPIS	Na mjestima ukrštanja linijaprigradskog I gradskog saobraćaja, biciklističkog I pješačkog saobraćaja potrebno je formirati multimodalne čvorove
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na trogodišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
PODCILJ 1.3.	INFRASTRUKTURA PRISTUPAČNA ZA SVE STANOVNIKE
1.3.1 INDIKATOR	BROJ PJEŠAČKIH PRELAZA SA RAMPAMA
OPIS	Formiranje pješačkih prelaza sa pristupnim rampama kako bi isti bili dostupni za sve kategorije stanovništva
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova Sadašnja vrijednost - 57 prelaza
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
1.3.2. INDIKATOR	BROJ SEMAFORA SA ZVUČNIM SIGNALIMA
OPIS	Opremanje postojećih, kao i izgradnja novih semafora sa zvučnim signalom kako bi isti bili dostupni za sve kategorije stanovništva
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova Sadašnja vrijednost - 0
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora

2 GRAD UGODNOG ŽIVLJENJA

PODCILJ 2.1. POBOLJŠATI KVALITET ZRAKA	
2.1.1. INDIKATOR	BROJ DANA SA PREKORAČENIM ZASIĆENJEM ČESTICAMA PM 10
OPIS	Potrebno je periodično vršiti mjerenja. U zimskom period ista intevizirati I vršiti mjerenja u vrijeme akcija zatvaranja ulica za motorni saobraćaj
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova Nema podataka
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose smanjenje vrijednosti indikatora
PODCILJ 2.2. POBOLJŠATI PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ	
2.2.1. INDIKATOR	DUŽINA PJEŠAČKIH KORIDORA
OPIS	Potrebno je nastaviti sa započetom praksom izgradnje trotoara uz saobraćajnice. Mjerenje se vrši u metrima
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
2.2.2. INDIKATOR	DUŽINA HORTIKULTURNO UREĐENIH POVRŠINA UZ PJEŠAČKE KORIDORE
OPIS	Potrebno je gdje god prostorne mogućnosti to dozvoljavaju praviti zelena „ostrva“ između saobraćajnice i trotoara u cilju smanjenja izduvnih gasova. Mjerenje se vrši u metrima
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
2.2.3. INDIKATOR	FORMIRANJE NOVIH JAVNIH ZELENH POVRŠINA
OPIS	Potrebno je gdje god prostorne mogućnosti to dozvoljavaju, gdje se čekaju održeni gradski prostori za privođenje konačnoj namjeni, formirati zelene javne prostore na kojima je dozvoljeno javno okupljanje i javno korištenje. Mjerenje se vrši u kvadratnim metrima ili hektarima.
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede I komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose

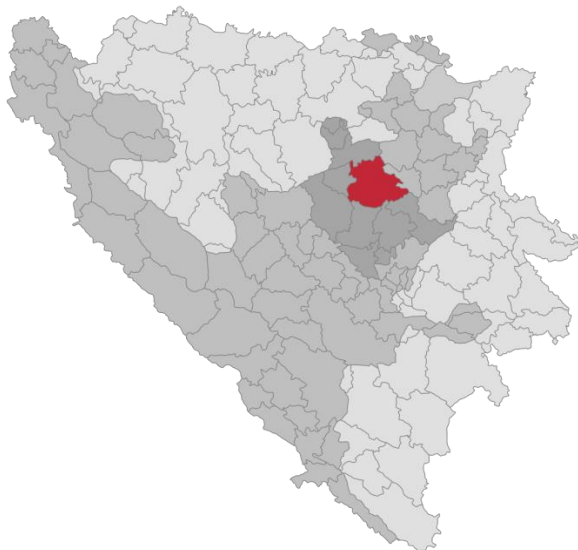
PRAVAC PROMJENE	povećanje vrijednosti indikatora
PODCILJ 2.3.	POBOLJŠATI BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ
2.3.1. INDIKATOR	DUŽINA IZGRAĐENIH/OZNAČENIH BIKIKLISTIČKIH STAZA
OPIS	Potrebno je u skladu sa važećom zakonskom regulativom definisati biciklističke staze na teritoriji grada. Mjerenje se vrši u metrima.
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede i komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
2.3.2. INDIKATOR	BROJ PARKINGA ZA BIKIKLE
OPIS	Potrebno je postavljanje stalaka/nadstrešnica za bicikle na teritoriji grada. Mjerenje se vrši po komadu.
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede i komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora

3 SAVREMENI GRAD – PAMETAN GRAD	
PODCILJ 3.1.	E - MOBILNOST
3.1.1. INDIKATOR	BROJ PUNJAČA ZA ELEKTRIČNA VOZILA
OPIS	Kako bi se u budućnosti stvorili uslovi za veći broj električnih vozila potrebno je na javnim površinama postaviti punjače za električna vozila. Mjerenje se vrši u broju punjača.
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede i komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
3.1.2. INDIKATOR	BROJ ELEKTRIČNIH VOZILA
OPIS	Mjerenje se vrši u broju registrovanih električnih vozila.
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede i komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na godišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
PODCILJ 3.2.	USPOSTAVITI SISTEM IZNAJMLJIVANJA BIKIKLA
3.2.1. INDIKATOR	BROJ BIKIKLA U SISTEMU IZNAJMLJIVANJA
OPIS	Omogućiti stanovništvu po simboličnim cijenama iznajmljivanje bicikla. Mjerenje se vrši prema broju bicikla.
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu poljoprivrede, vodoprivrede i komunalnih poslova
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na trogodišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora
PODCILJ 3.3.	E – JAVNI PREVOZ
3.3.1. INDIKATOR	BROJ VOZILA JAVNOG GRADSKOG PREVOZA NISKIH EMISIJA ZAGAĐENJA
OPIS	Postepenom zamjenom vozila javnog prevoza (prigradskog i gradskog) na električni i kombinovani pogon značajno se smanjuje nivo zagađenja vazduha
TERITORIJA	Teritorija općine Zavidovići
IZVOR PODATAKA	Općina Zavidovići, Služba za upravu za poljoprivredu, vodoprivredu i komunalne poslove
VRIJEME POSMATRANJA I PRAVAC PROMJENE	Posmatranje vršiti na trogodišnjem nivou, pozitivne promjene donose povećanje vrijednosti indikatora

4. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

4.1 OPĆI PODACI

Teritorij Općine Zavidovići (površina 521km²)¹ se nalazi u središnjem dijelu Bosne i Hercegovine, odnosno, administrativno Općina pripada Zeničko-dobojskom kantonu kojeg čini još 11 pripadajućih općina (Breza, Dobo - Jug, Kakanj, Maglaj, Olovo, Tešanj, Vareš, Visoko, Usora, Zenica i Žepče). Zavidovići zahvataju značajan dio istočnog dijela Kantona na granici prema Tuzlanskom kantonu. Na osnovu navedenog, može se zaključiti da geostrateški i geografski položaj predstavlja odgovarajuću razvojnu šansu općine.



Općina je sastavljena je od četiri manje prirodne cjeline-mikroregije koje zajedno predstavljaju jednu geografsku i ekonomsku cjelinu sa ukupno 47 naseljenih mjesta organizovanih u 21 mjesnu zajednicu.²

¹ Podatak preuzet iz Strategije integriranog razvoja Općine Zavidovići za period 2017-2026.godine (Sl.Glasnik Općine Zavidovići 3/2017)

² Do 1992. godine, na teritoriji općine je bilo registrovano 55 naseljenih mjesta na površini od 590 km². (Podaci preuzeti iz Statističkog godišnjaka Republike Bosne i Hercegovine 1992, Državni zavod za

Prostire se duž obala rijeke Bosne, koja čini dio crnomorskog sliva, sa pritokama Krivajom i Gostovićem. Sjeverni dio općine karakteriše brdsko–ravničarsko područje sa brojnim potocima. Na sjeverozapadu općinska granica je ograničena tokom rijeke Bosne i brežuljcima srednje visine, na jugu administrativnu granicu slijedi planinski lanac Dinarida, dok istočna granica prati brežuljke i planine i siječe dolinu rijeke Krivaje u njenom gornjem toku.

Prostor općine je preko dolina rijeka Krivaje i Gostović otvoren prema sjeveru i sjeverozapadu, ka dolini Bosne. Najznačajnije planine su Ravan, Greben i Konjuh. Sjeverna podgorina Ravan planine u području općine je kompleks Tajan (1297 m), Grohot (1232 m) i Crni Vrh (1227 m). Podgorina Greben planine u području općine je Čauševac (1129 m), Žedni Vrh (1089 m), Gramorača (1021 m) i Debelo Brdo (1003 m). U krajnjem jugoistočnom dijelu je Konjuh planina (1328 m) i Modra Ploča (972 m).³

4.2 DEMOGRAFSKI TRENDOVI I KARAKTERISTIKE

Na prostornom obuhvatu od 521 km² skoncentrisano je 35.988 stanovnika⁴, a obzirom da je ukupna populacija 1991. godine iznosila 57.164 stanovnika, evidentno je smanjenje broja stanovnika što je posljedica ratnih dešavanja 1992 - 1995. godine.

Prateći osjetno opadajući trend prirodnog priraštaja logično je zaključiti da je starosna struktura stanovništva ozbiljno narušena. Kada se govori o strukturama stanovništva, potrebno je naglasiti da starosna struktura predstavlja značajan segment svake demografske analize i da ukazuje na kvalitet određene populacije. Udio starog stanovništva u ukupnoj populaciji je 16,24%, (što dalje negativno utiče na ukupno kretanje stanovništva).

U ekonomskom smislu, starenje stanovništva utiče na stepen aktivnosti ukupnog stanovništva.

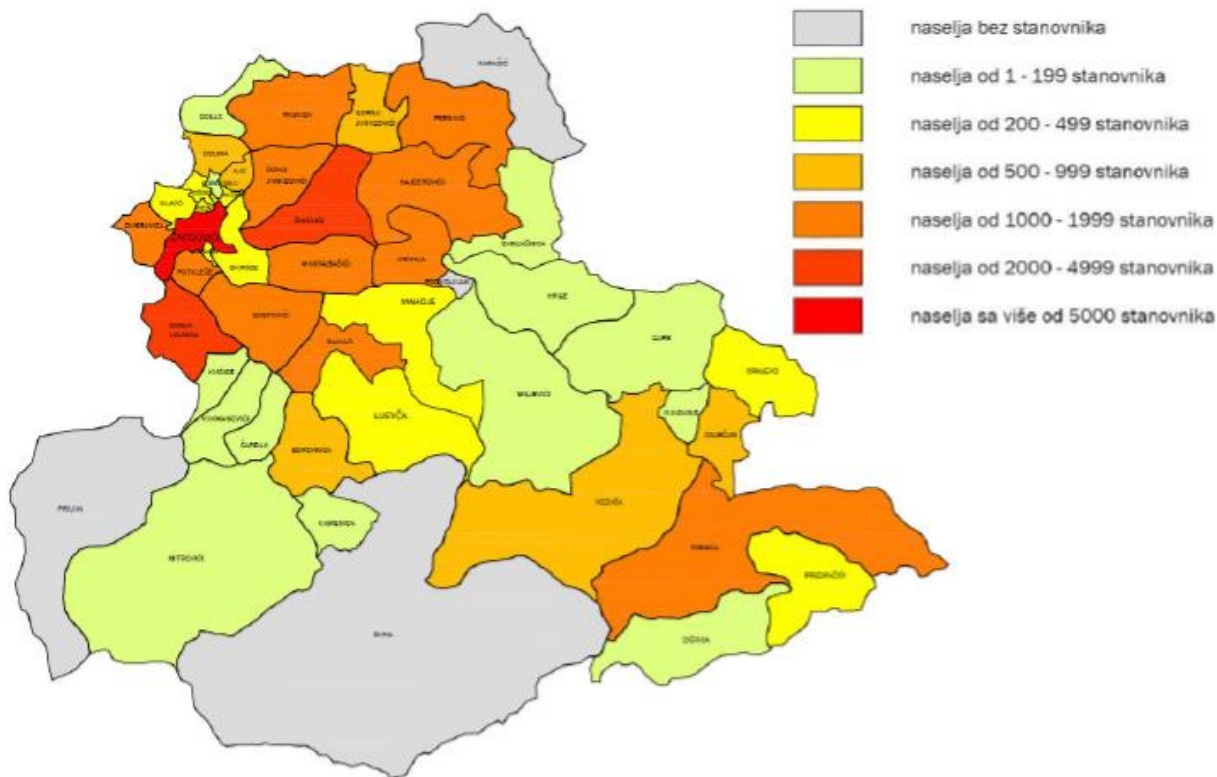
Na neizbalansiran razmak između starosnih grupa utiču tri vrlo bitna faktora:

- niska stopa nataliteta (nizak prirodni priraštaj),
- mlada populacija napušta zemlju,
- povratak starije populacije.

statistiku, Sarajevo, 1994.) Nakon potpisivanja Dejtonskog sporazuma, 8 naseljenih mjesta je izdvojeno i pripojeno općini Žepče

³ Prostorni plan općine Zavidovići (2016 – 2036) – nacrt, Kantonalni zavod za urbanizam i prostorno uređenje, april, 2017.godine

⁴ Federalni zavod za statistiku, Popis stanovništva, domaćinstava/kućanstava i stanova u Bosni i Hercegovini 2013. godine, konačni rezultati, Sarajevo, 2016. godina



Na grafičkom prikazu se vidi da su naselja sa najvećim brojem stanovnika locirana u sjevernom i zapadnom dijelu općine. Najveća koncentracija je u zapadnom dijelu; u opštinskom centru i u prigradskim naseljima koja su se formirala uz prilazne saobraćajnice, a koja gravitiraju Zavidovićima; te u sjevernom dijelu opštine, u zoni Pašin Konak i Kovači. Najmanji broj je u naseljima u južnom dijelu općine. Na teritoriji općine postoje i 4 naseljena mjesta koja su bez stanovnika (Priluk, Suha, Karačić, Podvolujak).

Gustina naseljenosti je jedan od najznačajnijih indikatora u planiranju, jer spaja prostor i stanovništvo. Gustina naseljenosti općine Zavidovići iznosi 69 st/km² i nalazi se znatno ispod prosjeka Zeničko – dobojskog kantona (108 st/km²) i Federacije BiH (84,5 st/km²).⁵

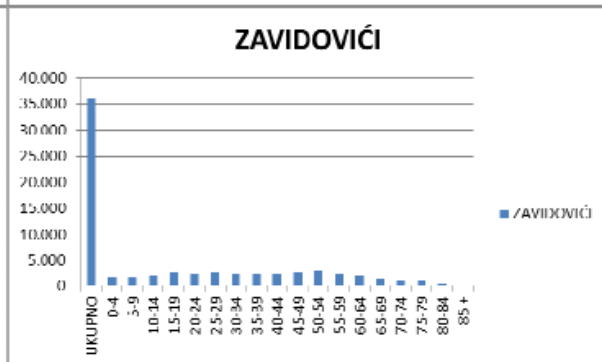
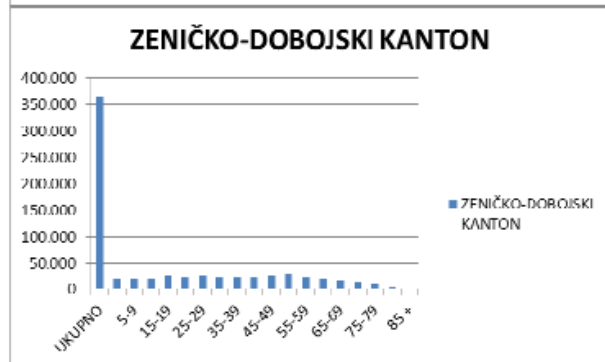
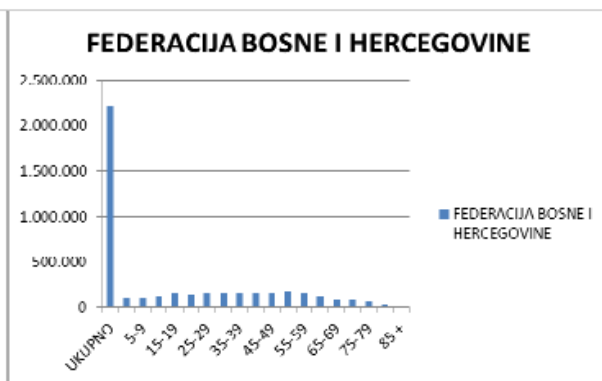
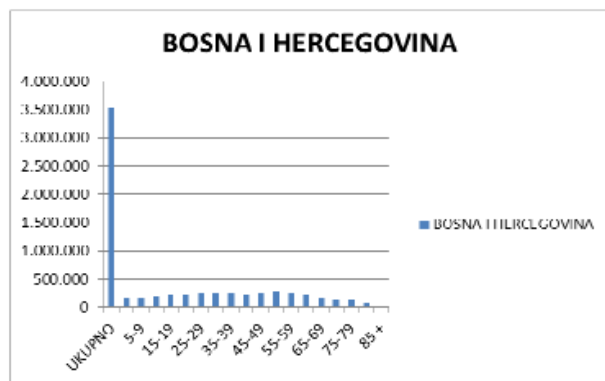
4.3 ZVANIČNI REZULTATI POPISA 2013. ZA PODRUČJE OPĆINE ZAVIDOVIĆI

Prikaz zvaničnih rezultata Popisa stanovništva, domaćinstava i stanova u BiH 2013. godine za područje općine Zavidovići sa uporednim pokazateljima za BiH, F BiH i Zeničko-dobojski kanton:

⁵ Federalni zavod za statistiku, Popis stanovništva, domaćinstva i stanova u BiH 2013. godine – konačni rezultati, Sarajevo, 2016.

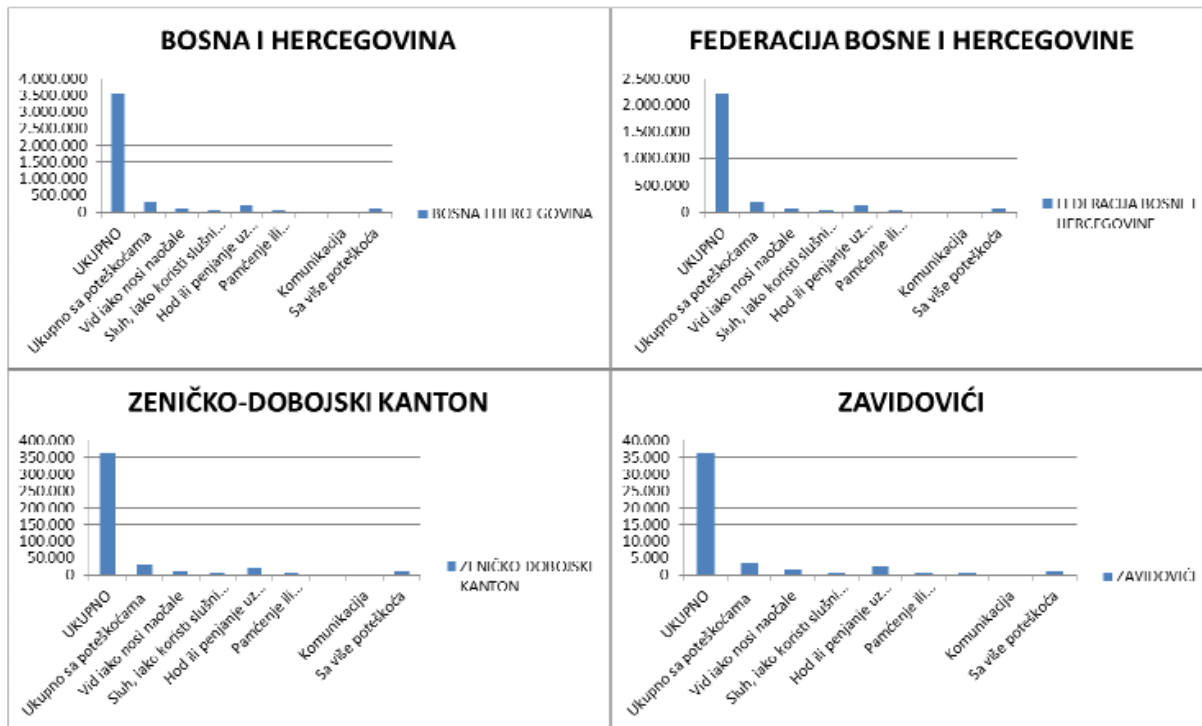
STANOVNIŠTVO PREMA STAROSTI/PO PETOGODIŠTIMA I SPOLU/

Teritorija/Territory	spol/sex	Ukupno/ Total	Starost Age																	
			0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85 i više 85 and over
BOSNA I HERCEGOVINA	Ukupno	3.531.159	174.064	176.980	192.675	242.742	228.056	252.318	252.633	249.266	241.138	260.928	276.575	258.537	223.251	153.569	140.455	117.267	62.636	28.069
	M	1.732.270	89.442	90.881	98.653	124.900	116.883	129.248	128.593	126.145	121.595	130.087	136.153	125.576	104.970	69.066	59.854	47.403	23.769	9.052
	Ž	1.798.889	84.622	86.099	94.022	117.842	111.173	123.070	124.040	123.121	119.543	130.841	140.422	132.961	118.281	84.503	80.601	69.864	38.867	19.017
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE	Ukupno	2.219.220	114.843	116.052	126.053	161.881	150.902	164.203	160.988	157.715	154.830	167.109	173.996	156.089	128.613	88.391	81.023	65.613	35.227	15.692
	M	1.087.993	59.017	59.633	64.493	83.298	77.103	84.119	81.932	78.939	77.122	82.594	85.303	75.568	59.899	39.438	34.445	26.695	13.493	4.902
	Ž	1.131.227	55.826	56.419	61.560	78.583	73.799	80.084	79.056	78.776	77.708	84.515	88.693	80.521	68.714	48.953	46.578	38.918	21.734	10.790
ZENIČKO-DOBOJSKI KANTON	Ukupno	364.433	19.906	19.610	20.927	27.674	25.340	27.092	26.050	25.766	25.290	27.980	29.498	26.069	21.251	14.217	12.208	9.237	4.593	1.725
	M	180.780	10.265	10.010	10.668	14.352	12.872	13.981	13.592	13.134	12.655	13.872	14.553	12.699	10.075	6.460	5.267	3.869	1.851	605
	Ž	183.653	9.641	9.600	10.259	13.322	12.468	13.111	12.458	12.632	12.635	14.108	14.945	13.370	11.176	7.757	6.941	5.368	2.742	1.120
ZAVIDOVIĆI	Ukupno	35.988	2.005	1.997	2.073	2.919	2.503	2.702	2.462	2.621	2.569	2.761	2.991	2.539	2.081	1.377	1.028	811	413	136
	M	17.883	1.013	1.004	1.061	1.545	1.294	1.413	1.260	1.331	1.240	1.367	1.462	1.214	990	634	463	363	171	58
	Ž	18.105	992	993	1.012	1.374	1.209	1.289	1.202	1.290	1.329	1.394	1.529	1.325	1.091	743	565	448	242	78



OSOBE SA POTEŠKOĆAMA /PREMA VRSTI POTEŠKOĆE I SPOLU/

Teritorija / Territory	Spol / Sex	Ukupno Total	Ukupno sa poteškoćama / Total with disability	VRSTA POTEŠKOĆE / TYPE OF DISABILITY						Sa više poteškoća / With more than one difficulties
				Vidi iako nosi naočale / Seeing, even with the use of glasses	Sluh, iako koristi slušni aparat / Hearing, even with the use of hearing aids	Hod ili penjanje uz stepenice / Walking or going upstairs	Pamćenje ili koncentracija / Remembering or concentrating	Odijevanje i održavanje lične higijene / Dressing and bathing	Komunikacija (sporazumijevanje sa drugima) / Communication (understanding other people)	
BOSNA I HERCEGOVINA	Ukupno	3.531.159	294.058	121.620	70.762	184.430	55.875	39.164	32.002	110.230
	M	1.732.270	132.975	50.613	34.448	77.489	25.058	16.645	15.473	46.379
	Ž	1.798.889	161.083	71.007	36.314	106.941	30.817	22.519	16.529	63.851
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE	Ukupno	2.219.220	181.927	74.413	42.221	114.822	35.601	24.345	20.180	68.156
	M	1.087.993	81.695	30.746	20.243	47.911	16.020	10.317	9.846	28.473
	Ž	1.131.227	100.232	43.667	21.978	66.911	19.581	14.028	10.334	39.683
ZENIČKO-DOBOJSKI KANTON	Ukupno	364.433	30.367	12.250	6.650	19.061	5.373	3.950	3.219	10.924
	M	180.780	13.854	5.096	3.316	8.003	2.383	1.686	1.576	4.548
	Ž	183.653	16.513	7.154	3.334	11.058	2.990	2.264	1.643	6.376
ZAVIDOVIĆI	Ukupno	35.988	3.643	1.475	814	2.318	648	420	369	1.338
	M	17.883	1.706	626	428	986	307	197	184	583
	Ž	18.105	1.937	849	386	1.332	341	223	185	755



RADNO SPOSOBNO STANOVNIŠTVO PREMA STATUSU U AKTIVNOSTI I SPOLU

Teritorija / Territory	Spol / Sex	Radno sposobno stanovništvo / working age population	Radna snaga / Labour force					Ekonomski neaktivni / Inactive persons					
			Ukupno / Total	Zaposleni / Employees	Nezaposleni / Unemployed			Ukupno / Total	Učenici/studenti (15 godina i više) / Pupils / students (15 years of age and over)	Penzioneri / Retired persons	Lica koja obavljaju kućne poslove / Housewife/person performing household duties	Nesposobni za rad / Unable to work	Ostali / Others
					Ukupno / Total	Radili ranije / had worked before	Bez radnog iskustva / without working experience						
BOSNA I HERCEGOVINA	Ukupno	2.987.440	1.362.516	1.033.884	328.632	176.270	152.362	1.624.924	277.185	602.180	449.188	60.005	236.366
	M	1.453.294	816.618	626.986	189.632	105.635	83.997	636.676	132.222	306.494	8.196	29.899	159.865
	Ž	1.534.146	545.898	406.898	139.000	70.635	68.365	988.248	144.963	295.686	440.992	30.106	76.501
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE	Ukupno	1.862.272	835.572	635.246	200.326	102.997	97.329	1.026.700	181.934	368.934	295.895	33.161	146.776
	M	904.850	507.310	390.061	117.249	63.374	53.875	397.540	87.472	191.190	3.075	17.032	98.771
	Ž	957.422	328.262	245.185	83.077	39.623	43.454	629.160	94.462	177.744	292.820	16.129	48.005
ZENIČKO-DOBOJSKI KANTON	Ukupno	303.990	134.025	100.289	33.736	17.283	16.453	169.965	28.467	59.141	57.535	4.473	20.349
	M	149.837	86.653	65.581	21.072	11.350	9.722	63.184	13.845	32.475	397	2.465	14.002
	Ž	154.153	47.372	34.708	12.664	5.933	6.731	106.781	14.622	26.666	57.138	2.008	6.347
ZAVIDOVIĆI	Ukupno	29.913	12.880	9.117	3.763	1.595	2.168	17.033	2.750	5.475	6.312	463	2.033
	M	14.805	8.564	6.102	2.462	1.141	1.321	6.241	1.427	3.128	22	283	1.381
	Ž	15.108	4.316	3.015	1.301	454	847	10.792	1.323	2.347	6.290	180	652

4.4 TRANSPORT

25

Analiza postojećeg stanja provedena je kroz analizu postojeće dostupne dokumentacije iz područja transporta kao i ostale dokumentacije koja ima ili bi mogla imati utjecaj na buduća saobraćajna rješenja. Osim ovog, provedena je analiza učesnika transportnog sistema kroz zajedničke sastanke i fokus grupe. Na ovaj način razmatrani su postojeći problemi vezani uz saobraćaj na području grada kao i njihove ideje i vizije vezane uz poboljšanje postojećeg stanja. I na kraju, urađena je i analiza trenutnog stanja na terenu. Terensko istraživanje je provedeno metodom anketiranja stanovnika.

Geoprometni položaj općine Zavidovići je zadovoljavajući, s obzirom da se općina nalazi u neposrednoj blizini najznačajnijeg multimodalnog transportnog koridora u Bosni i Hercegovini, koridora Vc (A1). Ovaj koridor se pruža trasom bivše magistralne ceste M – 17 (E73) i prolazi kroz općine Žepče i Maglaj, gdje će se ostvarivati i veza Zavidovića sa transportnim koridorom Vc.

Kroz općinu prolaze i trase regionalnih puteva, R 465 (Žepče – Zavidovići - Maglaj) u dužini od 13,95 km, R 466 (Zavidovići - Kamenica) u dužini od 27,38 km, R 467 (Zavidovići – Vožuća - Maoča) u dužini od 34,84 km i R469 (Ribnica - granica opštine Banovići) u dužini od 3,90 km, što povoljno utiče na geoprometni položaj, odnosno na saobraćajnu povezanost sa ostalim područjem Kantona, šireg regiona i Bosne i Hercegovine. Na teritoriji općine egzistira i

željeznička pruga Šamac – Sarajevo - Ploče, u dužini od 16 km, koja je magistralnog značaja i predstavlja bitan transportni pravac u željezničkom saobraćaju.



Iz ovoga možemo zaključiti da je općina prilično dobro uvezana sa okolnim većim centrima (Tuzla, Zenica, Doboj) uz nedostatak kvalitetne ceste Zavidovići –Kamenica – Kakanj i Kamenica – Mitrovići - Pepelari koje su bitne za razvoj turizma i poljoprivrede.

U odnosu na centre sa najvećom naseljenošću položaj Zavidovića je povoljan, a postoji mogućnost i kvalitetnijeg (kraćeg) uvezivanja teritorije općine sa budućim autoputem Vc i većim centrima izgradnjom autoputa Žepče - Tuzla.

Glavne veze sa regionalnim, trans-regionalnim i međunarodnim saobraćajnicama (putevi, željeznice, aerodromi).

Odredište od/do	Pruga Šamac-Sarajevo	Magistralni put M-17	Aerodrom Sarajevo	Aerodrom Tuzla	Aerodrom Banja Luka	Aerodrom Mostar	Aerodrom Zagreb
ZAVIDOVIĆI		11 km	120 km	80 km	160 km	230 km	320 km

Razdaljina od glavnih centara razvoja i mjesta sa najvećom naseljenošću

Grad/grad	Zenica	Travnik	Sarajevo	Tuzla	Banja Luka	Bihać	Mostar
ZAVIDOVIĆI	50	105	120	80	190	250	226

Međunarodna pruga Šamac – Sarajevo, na dionici kroz Zavidoviće (Doboj - Zenica je dupli kolosijek). U ovom kontekstu možemo općinu okarakterisati kao općinu koja ima adekvatnu željezničku infrastrukturu, što za samu općinu, pa i regiju predstavlja značajnu razvojnu mogućnost.

ODREDIŠTE (od-do)	km unutar općine
Zenica - Doboj (Šamac - Ploče)	16

Regionalni putevi u općini Zavidovići su osnova saobraćajne mreže, a njihov prostorni raspored čini „kičmu“ te mreže. Regionalni putevi prolaze dolinom Bosne i Krivaje, uz rijeku Gostović ka Kakanju, kao i kroz same Zavidoviće, i na taj način čine osnovu saobraćajne putne mreže, na koju se naslanjaju lokalni putevi i gradske ulice.

ODREDIŠTE (od-do)	Dužina unutar općine (km)	kvalitet
ZAVIDOVIĆI - MAGLAJ	10	Asfalt - regionalna cesta
ZAVIDOVIĆI - MAOČA	38	Asfalt - regionalna cesta
ZAVIDOVIĆI - ŽEPČE	3	Asfalt - regionalna cesta
ZAVIDOVIĆI - KAKANJ	32	Asfalt - makadam
ZAVIDOVIĆI - PONIJERI	32	Asfalt - regionalna cesta i makadam
ZAVIDOVIĆI - KAMENICA	18	Asfalt - regionalna cesta
ZAVIDOVIĆI - OLOVO	39	Asfalt - regionalna cesta
ZAVIDOVIĆI - BANOVIĆI	32	Asfalt - regionalna cesta

Vozila sa područja općine Zavidovići godišnje pređu 71.243.725 km i pri tome potroše 8.191.988 litara goriva. Potrošnja i sagorijevanje te količine motornih goriva izaziva emisije štetnih supstanci (ugljen dioksid, metan, sumpor dioksid, azotni oksidi, amonijak, nemetanski isparljiv

organski spojevi, teški metali, ugljen monoksid, sitne čvrste čestice) te se na taj način stvara pritisak na atmosferu. Osnovni problem vezan za sektor saobraćaja je da su vozila starosti u prosjeku 15 godina i više, da se adekvatno ne održavaju, i da nisu prema sadašnjim standardima ekološki prihvatljiva.

U Strategiji integriranog razvoja Općine Zavidovići za period 2017-2026 (Službeni glasnik Općine Zavidovići 3/2017) u okviru Strateškog cilja 2 –Razvoj komunalne I poslovne infrastrukture, jačanje ekonomskih aktivnosti (razvoj industrije, MSP, turizma I poljoprivrede) I povećanje zaposlenosti, potreba za unapređenjem putne infrastrukture je prepoznata kao jedna od mjera za realizaciju istog.

NOSIOCI IMPLEMENTACIJE	Služba za upravljanje ekonomskim poslovima i poduzetništvom; RAZ d.o.o. Zavidovići; Služba za upravljanje poljoprivredom, vodoprivredom i komunalnim poslovima; Služba za upravljanje društvenim djelatnostima i opću upravu; nevladine organizacije		
2.4.Unapređenje putne i komunalne infrastrukture	2.4.1. Izgradnja, unapređenje i modernizacija lokalnih i nekategorisanih puteva 2.4.2. Izgradnja i unapređenje i modernizacija ulica 2.4.3. Izgradnja vodovodne mreže	-izgradnja kružnih tokova -izgradnja ulivnih traka -izgradnja i rekonstrukcija saobraćajnica -održavanje i unapređenje horizontalne i vertikalne signalizacije -izgradnja i rekonstrukcija pješačkih staza -izgradnja lokalnih vodovoda i proširenje gradske vodovodne mreže i odvodnje otpadnih voda	
OKVIRNA FINANSIJSKA SREDSTVA I IZVORI	2017-2021 godina 4.000.000,00 KM 2022-2026 godina 7.000.000,00 KM Budžet Općine Zavidovići; Ministarstvo za poljoprivredu, šumarstvo i vodoprivredu ZDK; Direkcija za ceste ZDK; Federalno ministarstvo raseljenih osoba i izbjeglice, ostale fondacije i donatori		

OPERATIVNI CILJ: 2.4.Unapređenje putne i komunalne infrastrukture

MJERE	PERIOD		IZNOS	
	2017-2021	2022-2026	2017-2021	2022-2026
2.4.1. Izgradnja, unapređenje i modernizacija lokalnih i nekategorisanih puteva			4.000.000,00 KM	7.000.000,00 KM
2.4.2. Izgradnja i unapređenje i modernizacija ulica				
2.4.3. Izgradnja vodovodne mreže				
UKUPNO STRATEŠKI CILJ 2			8.650.000,00 KM	12.300.000,00 KM
20.950.000,00 KM				

4.5 PROSTORNI RAZMJETAJ JAVNIH OBJEKATA

Sa aspekta prostornog razmjetaja objekata društvene infrastrukture, najveći uticaj na mobilnost stanovništva imaju obrazovni objekti (za starosne grupe do 19 godina) i objekti zdravstvene zaštite (za sve starosne kategorije stanovništva).



Naziv centralne škole	Područne škole
JU "Prva osnovna škola", Zavidovići	Područna škola Mečevići
	Područna škola Lovnica
JU "Druga osnovna škola", Zavidovići	Područna škola Dolina
	Područna škola Lug
JU "Osnovna škola Vozuća", Vozuća	Područna škola Ribnica
	Područna škola Maoča
	Područna škola Sijivci
JU "Osnovna škola Hajdarevići", Hajdarevići	Područna škola Rujnica
JU "Osnovna škola Kovači", Kovači	Područna škola Brezik
	Područna škola Smailbašići
JU "Osnovna škola Gostović", Gostović	Područna škola Mahoje
	Područna škola Bajvati
	Područna škola Poljice

Prema podacima, ukupan broj djece koja su obuhvaćena osnovnim obrazovanjem iznosi 3501 (školska godina 2016/2017), a broj djece u starosnim grupama od 5 – 9 i 10 – 14 godina iznosi 4070 djece.⁶

Na teritoriji općine Zavidovići postoje 3 srednje škole i sve su locirane u općinskom centru:

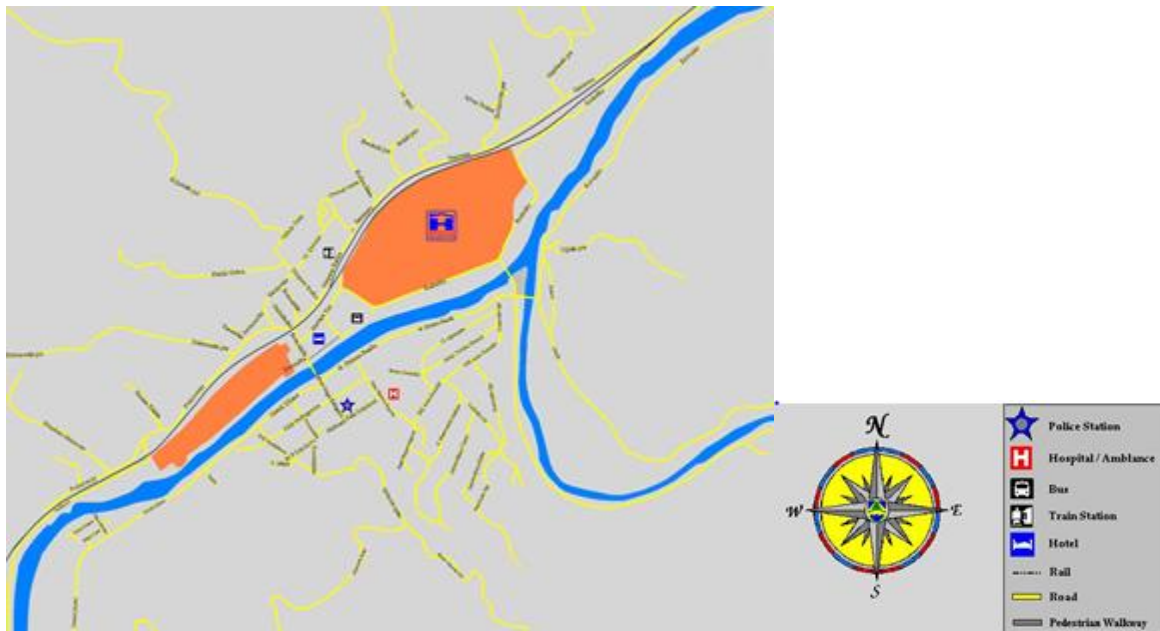
- JU "Gimnazija Rizah Odžević" Zavidovići,
- JU "Srednja tehnička škola" Zavidovići,

⁶ Federalni zavod za statistiku, Statistički bilten 250, 2017.godina

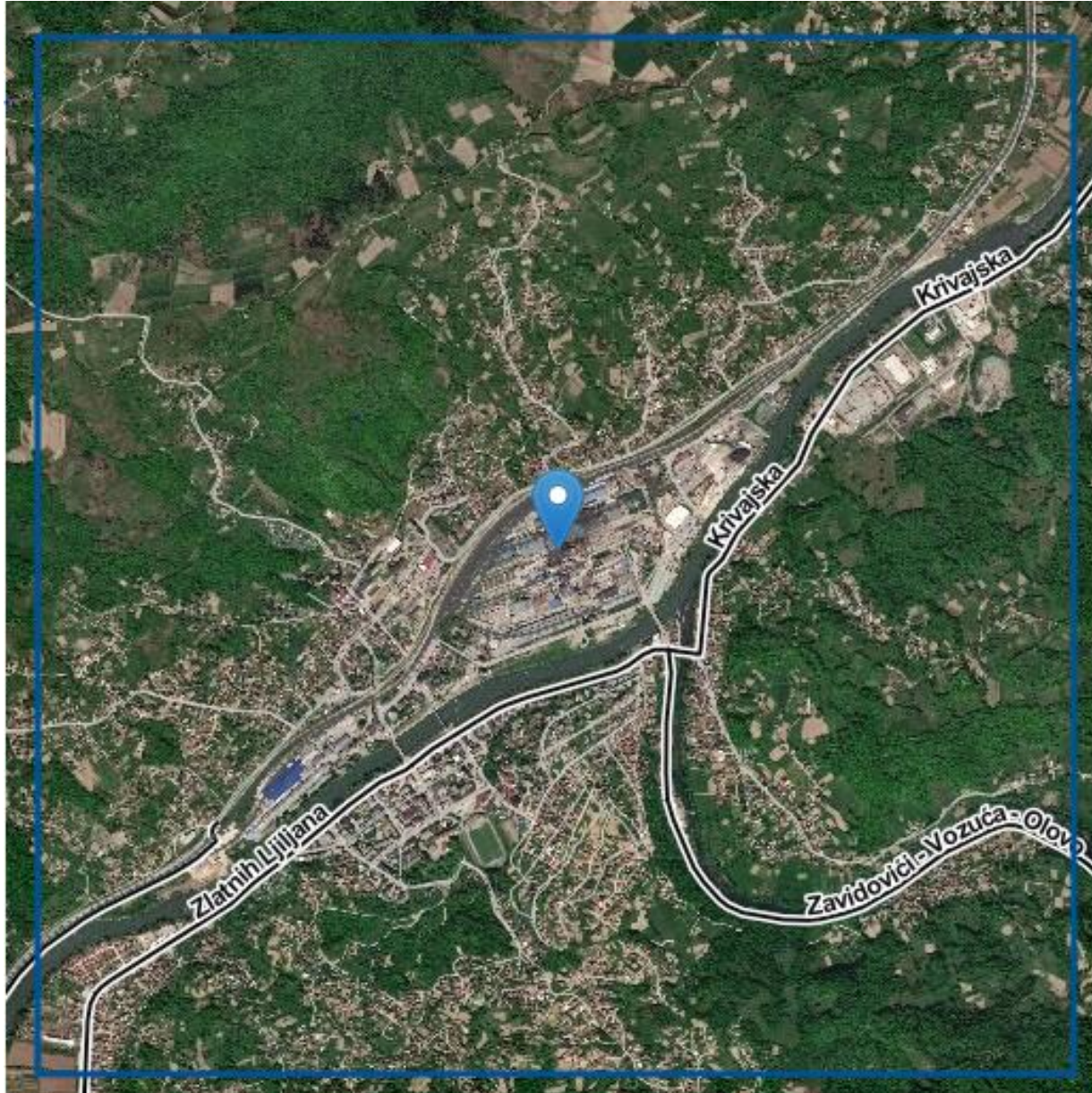
- JU "Mješovita srednja škola" Zavidovići,

Ukupan broj djece koja pohađa srednje škole u Zavidovićima iznosi 1290 (školska godina 2016/17) dok ukupan broj djece starosti od 15 – 19 godina iznosi 2919.⁷

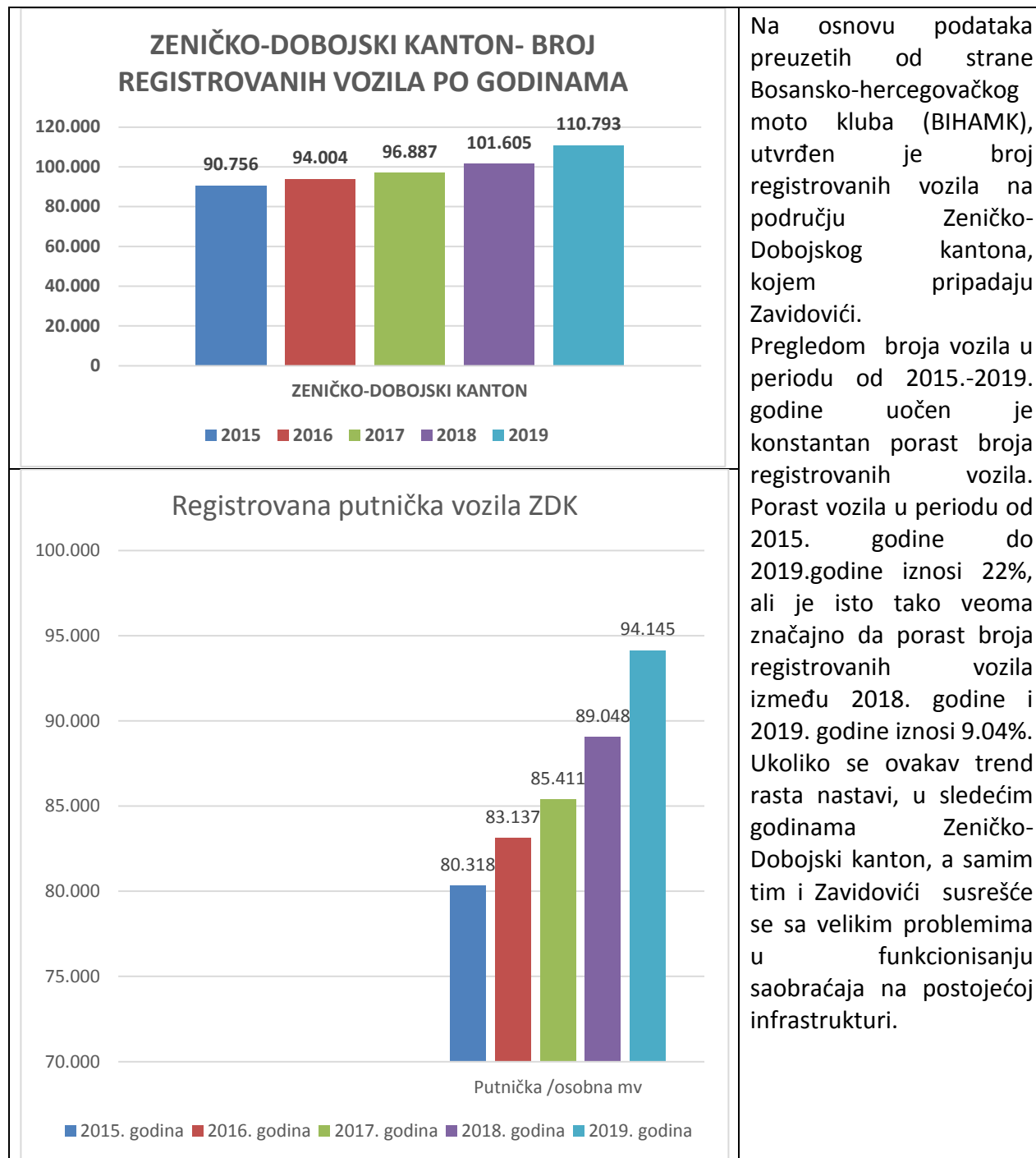
Od objekata društvene infrastrukture koji, takođe, vrlo značajno utiču na kretanje (mobilnost) stanovnika su objekti zdravstvene zaštite. Jedina državna zdravstvena ustanova je JU "Dom zdravlja" Zavidovići, koja pruža usluge primarne i dijelom specijalističke zdravstvene zaštite na 11 lokacija međusobno udaljenih i do 30 km. Osim centralnog objekta koji se nalazi u centru grada, ova ustanova posjeduje i 10 terenskih ambulanti porodične medicine koje se nalaze na sljedećim lokacijama: Naselje Gaj, Kovači, Vozuća, Hajderovići, Gostović, Mećevići, Maoča, Dolina, Rujnica i Krivaja.



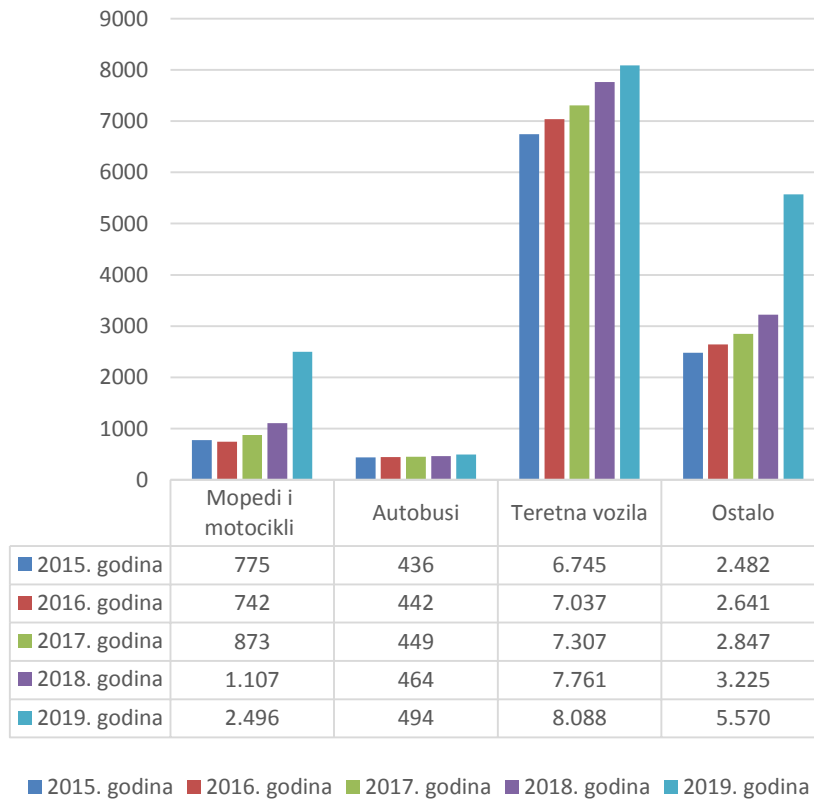
⁷ Federalni zavod za statistiku, Statistički bilten 253, 2017.godina



4.6 RAZVOJ MOTORIZACIJE NA PODRUČJU ZAVIDOVIĆA



Ostala registrovana vozila ZDK



Takođe, analiza je vršena na osnovu broja različitih kategorija vozila. Vidljiv je konstantan porast svih vrsta vozila u periodu od 2015. - 2019. godine, ali je važno napomenuti da se pojavljuje značajan procentualni porast u periodu od 2018. i 2019. godine u broj mopeda i motocikla 125%, kao i ostalih kategorija u procentu od 72,7%.⁸

⁸ BIHAMK, https://bihamk.ba/bs/statistika/statistike?category_id=44

4.7 KARAKTERISTIKE SAOBRAĆAJNOG SISTEMA ZAVIDOVIĆA

4.7.1. Lokalni putevi

Prema Odluci (Službene novine Zeničko – dobojskog kantona, broj 09/14) o razvrstavanju lokalnih cesta na nivou Zeničko - dobojskog kantona, mrežu lokalnih cesta čini 34 ceste (22 postojeće lokalne i 12 planiranih), ukupne dužine 139,75 km.



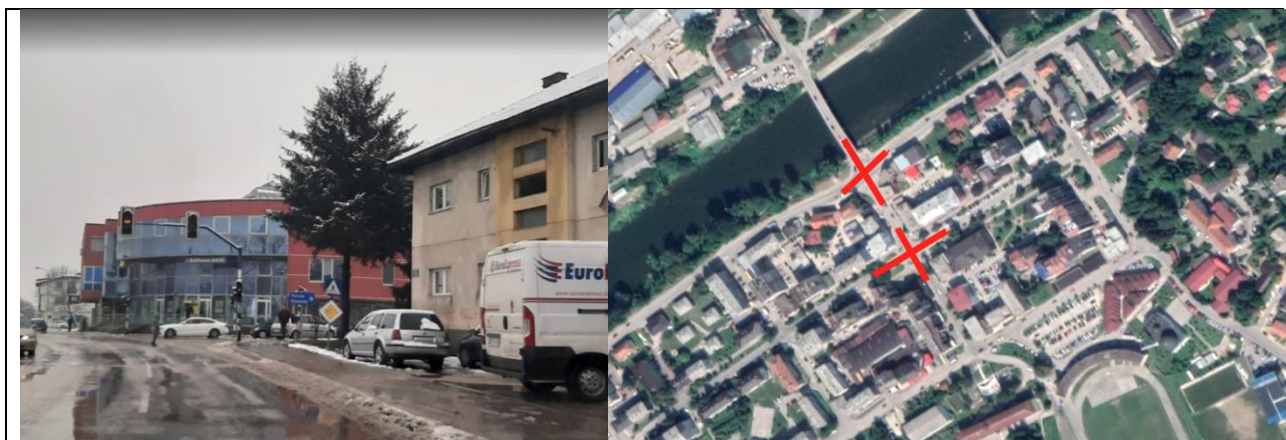
Nakon poplava koje su 2014. godine pogodile teritoriju opštine Zavidovići, nanescna je velika materijalna šteta na lokalnoj saobraćajnoj mreži. Brojnih klizišta, koja su se pojavila na najvećem broju lokalnih puteva su dovela do problema sa odvijanjem saobraćaja, a nanescna materijalna šteta je daleko prevazišla mogućnosti općine za njihovom brzom sanacijom, s obzirom na vrijednost usvojenih budžeta u posljednjih nekoliko godina. Na najznačajnijim putevima I na najugroženijim klizištima je izvršena privremena sanacija, radi mogućnosti uspostavljanja saobraćaja, dok se sa pravom sanacijom klizišta ide veoma sporo, a zbog nedostatka materijalnih sredstava.⁹

⁹ Strategija razvoja lokalnih cesta i ulica Općine Zavidovići za period 2018-2027.

4.7.2. Raskrsnice

Analizom postojećeg stanja utvrđeno je da su četvorokrake i trokrate raskrsnice dominantan tip raskrsnica na teritoriji Zavidovića.

Na području Zavidovića, ukupno su dvije lokacije na kojima je saobraćaj regulisan svjetlosnim signalima, dok ni na jednoj od navedenih semaforizovanih raskrsnica ne postoji zvučna signalizacije za osobe sa invaliditetom.



4.7.3. Stacionarni saobraćaj

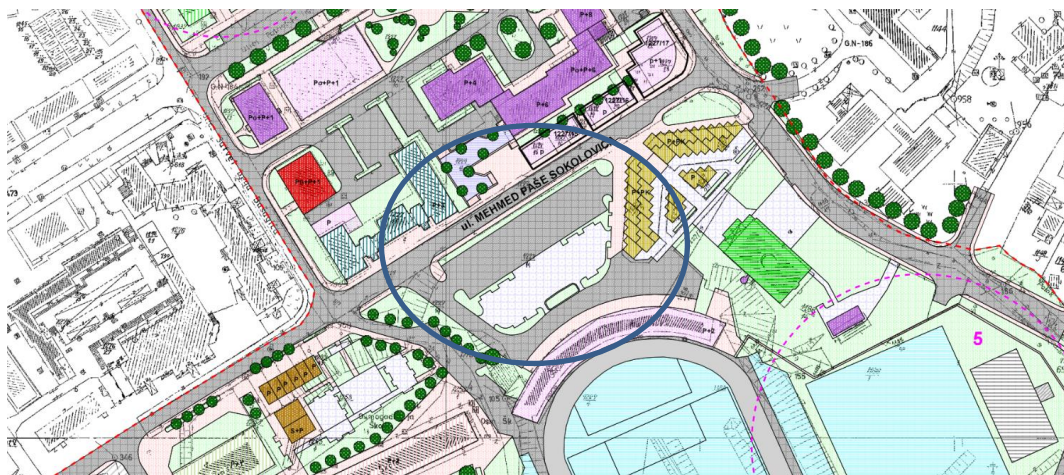
Javna parkirališta predstavljaju veoma važan segment u funkcionisanju gradskog saobraćaja. U Općini Zavidovići definisana su dva javna parkirališta na kojima je Odlukom propisano da se plaća naknada :

- prostor između salona namještaja i ulice "Mehmed paše Sokolovića", do realizacije Regulacionog plana "Centar 1". Navedeni prostor obuhvata dva platoa parkirališta, osim parking mjesta ispred salona namještaja koji je opće parkiralište,
- prostor s desne strane kolovoza ulice «Alije Izetbegovića» od raskrsnice s ulicom «Safvet baga Bašagića» do raskrsnice s ulicom «Gazi Husrev-bega».

Navedena parkirališta se općinskom Odlukom iznajmljuju privatnim licima, koja dalje vrše naplatu parkiranja privatnim licima. Ovaj sistem predstavlja najjednostavniji oblik organizacije sa najmanjim prihodima od stacionarnog parkiranja.

Osim parkinga na kojima se vrši naplata, u gradu postoji i veći broj javnih i privatnih parkirališta na kojima se ne vrši naplata. Uzimajući u obzir principe održive urbane mobilnosti, kao i rješavanje stacionarnog saobraćaja sa minimalnim zagađenjem, potrebno je parkiranje u centralnoj zoni regulisati u smislu uvođenja Zona parkiranja. U centralnoj zoni potrebno je povećati vrijednost naknade za parkiranje i ograničiti vrijeme parkiranja. Na ovaj način

prihodovana sredstva bi direktno punila općinski budžet. Neophodno je od strane predstavnika lokalne uprave izvršiti analizu ostalih javnih prostora u vlasništvu općine i definisati na istim naplatu. Ovaj korak bi služio za punjne gradskog budžeta, ali ujedno i za smanjenje gužvi u centralnoj zoni Zavidovića. Na osnovu navedenih uputa potrebno je izvršiti i analizu ponuđenih planskih rješenja, i ukoliko postoje fizičke mogućnosti, javni parking u centralnoj zoni spustiti na podzemni nivo, dok bi sadašnji prostor ispred općinske zgrade koji služi za parking vozila na nadzemnom nivou bio pretvoren u otvorene pješačke javne prostore.



Izvod iz RP Centar 1 Zavidovići

4.8 ARHITEKTONSKE BARIJERE ZA OSOBE SA INVALIDITETOM

U saradnji sa relevantnim udruženjima građana, Općina Zavidovići je u poslednjih godina kontinuirano radila na povećanju broja pristupnih rampi za osobe sa invaliditetom. U skladu sa podacima koji su dostavljeni od strane predstavnika općinske vlasti, na teritoriji Zavidovića izgrađeno je 57 rampi za osobe sa inavliditetom. Navdeni broj je pokazatelj da općina Zavidović kontinuirano vodi brigu i podiže svijest o licima sa invaliditetom, ali i da ovaj broj može biti i znatno veći uz formiranje i javnih parking prostora za osobe sa invaliditetom.



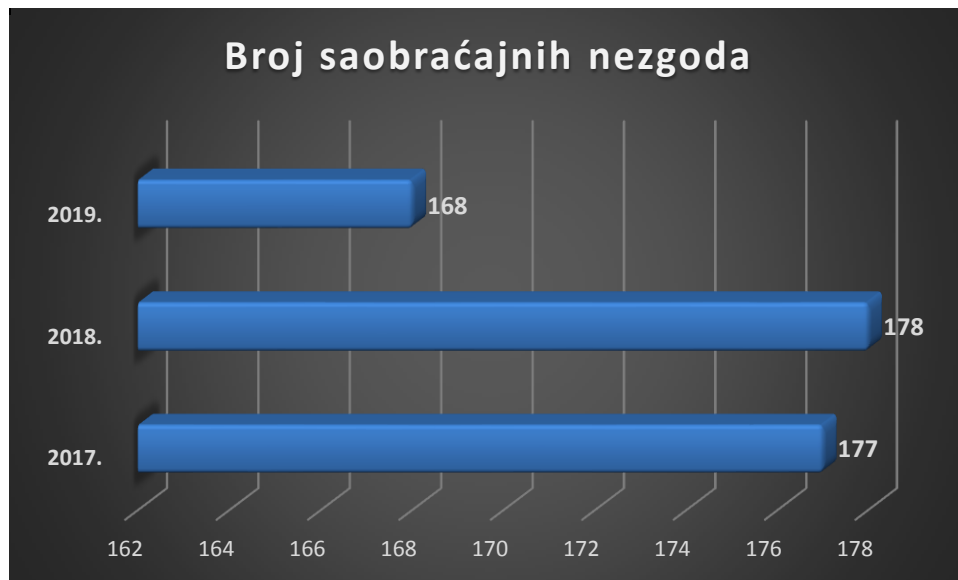
4.9 BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA

4.9.1. Pregled saobraćajnih nezgoda

Bezbjednost saobraćaja veoma je važan faktor u sveukupnim uslovima života u jednom gradu. Informacija o stanju bezbjednosti na području općine Zavidovici se temelji na statističkim pokazateljima po pojedinim oblastima bezbjednosti za 2019. godinu te sveukupnim aktivnostima Policijske Stanice Zavidovići sa svim bitnim elementima, posebno kroz oblasti: javnog reda i mira, bezbjednosti saobracaja i kriminaliteta.

Postoje mnogi faktori, kako objektivne tako i subjektivne prirode koji usložnjavaju problematiku u saobracaju a narocito: loša saobraćajna infrastruktura i tehničke karakteristike saobraćajnica, oštećenja izazvana klizištima i odronima, nedostatak horizontalne i vertikalne saobraćajne signalizacije (oznake na kolovozu, saobraćajni znakovi i dr.), prisustvo udarnih rupa na pojedinim putnim pravcima kao i u pojedinim ulicama u gradu, loša preglednost pojedinih putnih pravaca usljed obraslosti putnog pojasa raslinjem, nedostatak adekvatnog parking prostora na gradskom području, pomanjkanje saobraćajne kulture učesnika u saobracaju, kako vozaca tako i pješaka i dr.

Na grafikonu je vidljivo da je broj nezgoda u 2019. godini manji nego prethodnih godina, što je veoma dobar pokazatelj.



Grafikon broj 1

4.9.2. Vrste saobraćajnih nezgoda

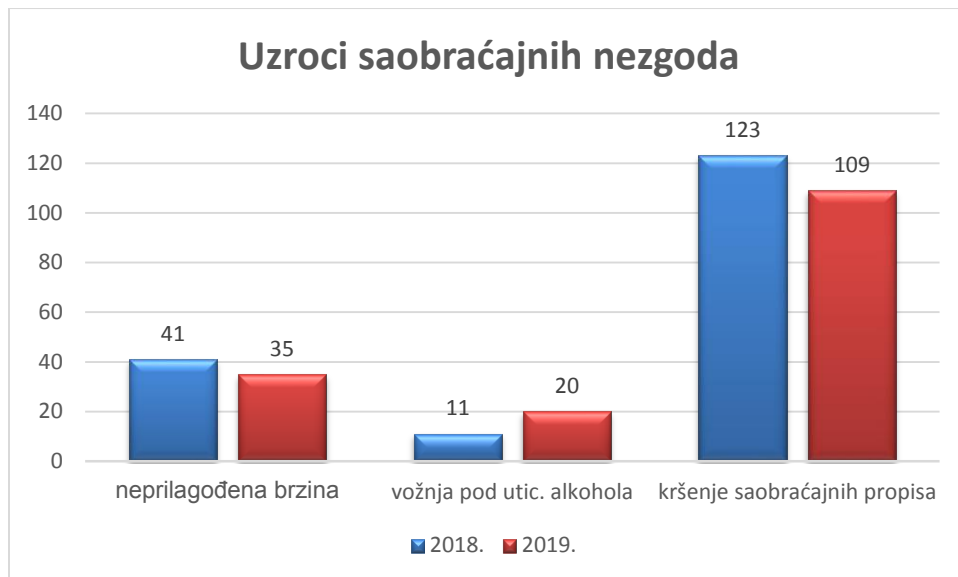
U 168 nezgoda u 2019. godini, 97 nezgoda je sa materijalnom štetom, 58 saobraćajnih nezgoda sa lakše povrijeđenim licima, 11 saobraćajnih nezgoda sa teže povrijeđenim i 2 saobraćajne nezgode sa smrtnim ishodom.



Grafikon broj 2

4.9.3. Uzroci saobraćajnih nezgoda

Analizirajući uzroke saobraćajnih nezgoda utvrđeno je da je najveći broj nesreća prouzrokovan kršenjem propisa kao što su nepropisno preticanje i nepropisno držanje odstojanja, vožnja unazad i sl. Interesantan je podatak da je broj nezgoda koja su izazvala lica u alkoholisanom stanju dvostruko veći nego prethodne godine.¹⁰



Grafikon broj 3

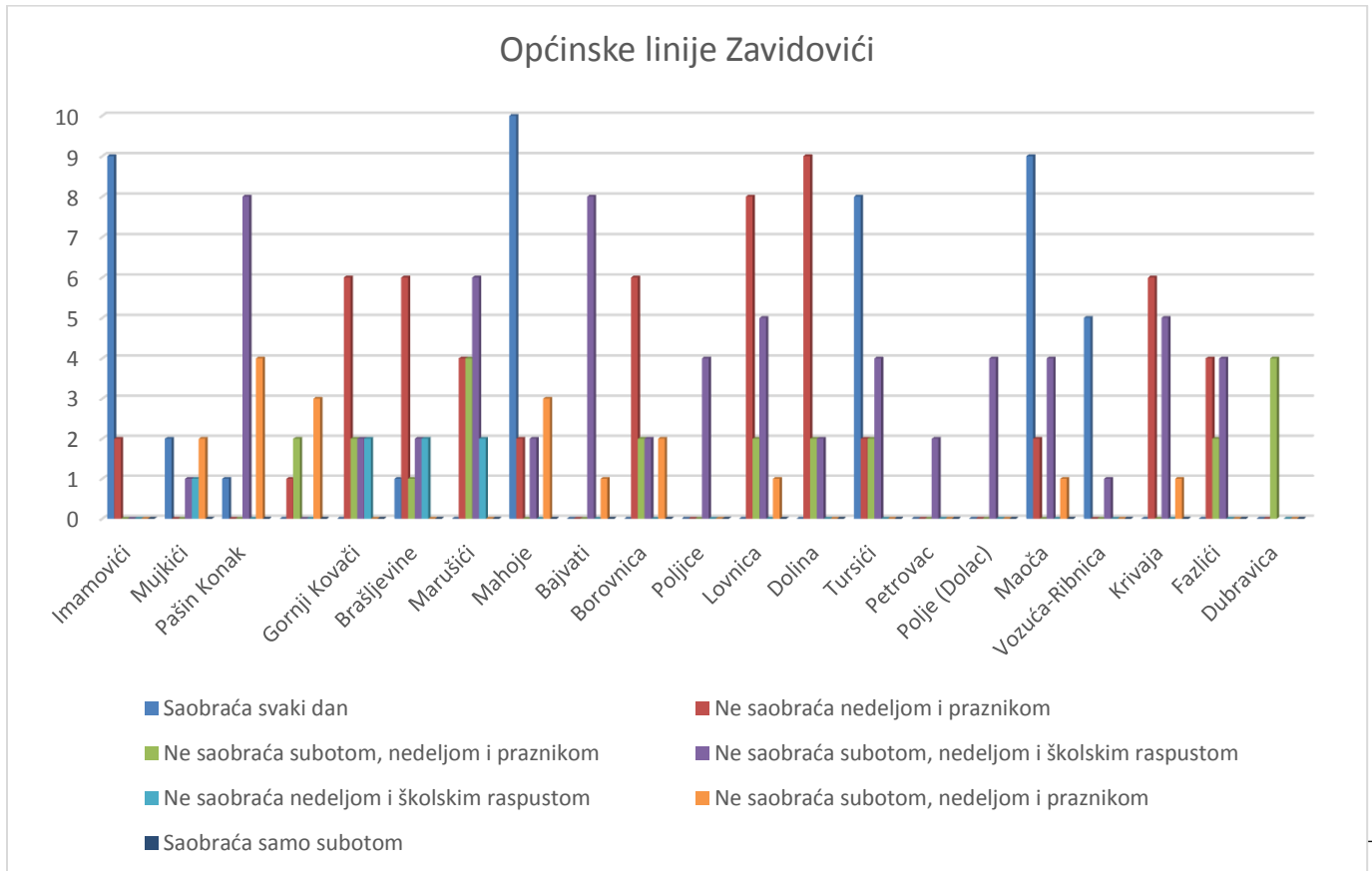
4.10 JAVNI PREVOZ

Na području Zavidovića **ne postoji javni gradski prevoz**, postoji organizovan javni prigradski prevoz putnika sa 21 prigradskom linijom. Navedene linije povezuju centar Zavidovića sa prigradskim naseljima.¹¹

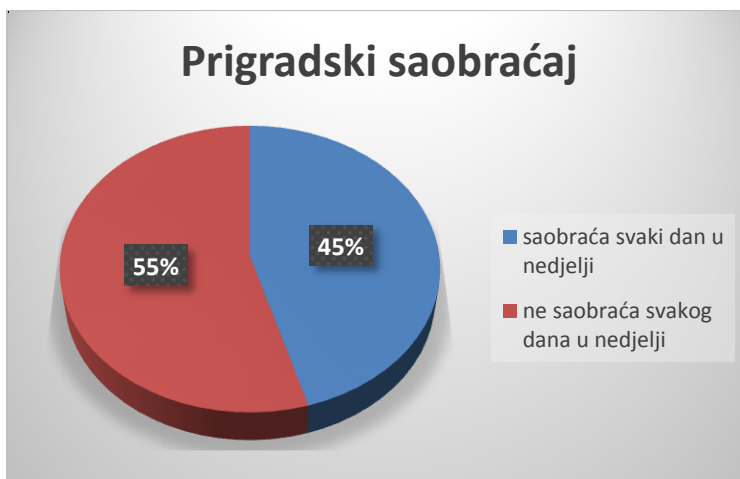
¹⁰ Informacija o stanju PS o stanju bezbjednosti na području općine Zavidovići za 2018. i 2019.godinu)

¹¹ <https://www.zdici.info/red-voznje-autobusi>

br.	Linija	Polazak sa stanice:	Polazak prema stanici:
1	Imamovići Prevoz Putnika Zavidovići	:07:15 11:00 13:00 15:15 19:15 23:15	05:45 08:10 12:00 13:55 16:10
2	Mujkići Prevoz Putnika Zavidovići	07:15 12:30 15:15 18:30 23:15	05:45 08:15 13:40
3	Paštin Konak Prevoz Putnika Zavidovići	06:30 08:15 09:30 14:15 15:15 17:10	06:05 07:15 09:00 10:15 15:00 17:45 22:00
4	Mednik Prevoz Putnika Zavidovići	07:15 12:30 15:15	06:05 08:15 13:40
5	Gornji Kovači Prevoz Putnika Zavidovići	07:15 11:30 13:30 15:15 19:15 23:15	06:00 07:45 12:00 14:00 15:45 22:00
6	Brašljevine Prevoz Putnika Zavidovići	07:15 10:15 13:00 15:15 19:15 23:15	05:50 08:00 11:05 14:00 16:00 22:00
7	Marušići Prevoz Putnika Zavidovići	07:15 09:30 12:00 13:30 15:15 17:45 19:15 23:15	06:10 07:40 10:00 12:25 14:00 15:45 18:10 22:00
8	Mahoje Prevoz Putnika Zavidovići	06:20 07:10 09:30 11:00 13:00 15:15 17:10 19:15 23:15	05:40 07:10 08:10 10:20 12:00 13:55 16:30 21:40
9	Bajvati Prevoz Putnika Zavidovići	08:15 13:00 14:15 15:15	05:55 09:00 13:40 15:00 16:00
10	Borovnica Prevoz Putnika Zavidovići	07:00 12:00 13:30 15:15 19:15 23:15	06:00 07:36 12:36 14:06 17:35 22:00
11	Poljice Prevoz Putnika Zavidovići	15:15 18:30	06:15 18:51
12	Lovnica Prevoz Putnika Zavidovići	07:15 10:45 12:30 14:00 15:15 18:00 19:15 23:15	06:20 07:40 11:05 12:55 14:25 15:40 18:20 22:15
13	Dolina Prevoz Putnika Zavidovići	07:15 12:30 14:00 15:15 19:15 23:15	06:10 07:37 13:00 14:30 15:37 19:37 23:37
14	Tursići Prevoz Putnika Zavidovići	06:25 07:15 10:15 13:00 15:15 17:10 19:15 23:15	05:50 07:11 08:05 11:05 14:00 16:10 18:00 22:00
15	Petrovac Prevoz Putnika Zavidovići	14:25	15:05



Iz podataka koji su preuzeti sa zvanične stranice <https://www.zdici.info/red-voznje-autobusi> vidljivo je da 55% gradskih linija ne saobraća svakog dana. Takođe vidljivo je da navedeni autobusi ne saobraćaju nedeljom i praznicima, što svakako predstavlja veliki problem za stanovništvo i upućuje isto na korištenje ličnih automobila za potrebe dolaska u centar Zavidovića.



4.11 TAKSI SLUŽBA

Taksi-prevoz je javni individualni vanlinijski prevoz lica, koji se obavlja najčešće na gradsko-prigradskom, 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 je formiran na području Općine Zavidovića i organizovan je prema zahtjevu vlasnika taxi vozila, a ne na nivou organizacija i udruženja. Iz dijagrama poslednje tri godine vidljivo je da je isti u porastu. Trend rasta broja taxi vozila je pokazatelj da postoji potreba za prevozom organizovanim na nivou grada i svakako upućuje na potrebu organizovanja određenih gradskih linija javnog saobraćaja za koje je prethodno neophodno napraviti odgovarajuću studiju.



4.12 TERETNI SAOBRAĆAJ

Na uličnoj mreži Općine Zavidovići u skladu sa Odlukom o bezbjednosti i organizaciji saobraćaja na cestama Općine Zavidovići (Sl.glasnik Općine Zavidovići 5/13) zabranjeno je kretanje teretnih motornih vozila preko 2,5 tona ukupne nosivosti :

- ulica „Hasana Kjafije Pruščaka“ iz ulice ”Maršala Tita”,
- ulica ”Gazi Husrev-begova“ od raskrsnice sa ulicom “ Mehmed Paše Sokolovića “ kod JU Dom Zdravlja sa poliklinikom .
- ulica “Alije Izetbegovića” u oba smjera

4.13 PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ

Pješački saobraćaj u gradovima kao što su Zavidovići, predstavlja pored motorizovanog najzastupljeniji vid saobraćaja. Za pješački saobraćaj koriste se pješačke površine-trotuari koji se grade uz rub saobraćajnica u užem urbanom dijelu grada. Stanje trotora u Zavidovićima je slično kao i u ostalim lokalnim upravama u Bosni i Hercegovini. U skladu sa dostavljenim podacima od predstavnika Općine Zavidovići dužina trotora na teritoriji općine iznosi 22 763m. U vanurbanom području procenat trotora je mali, što je i opravdano jer nema većih potreba za ovim površinama u naseljima do kojih se doazi automobilima ili drugim pšrevoznim sredstvima. Stanje trotora varira i većim dijelom su u zadovoljavajućem stanju, ali je primjetno zauzimanje istih od strane parkiranih vozila, što onemogućava kretanje pješaka.



Provedbenim dokumentima prostornog uređenja sve planirane saobraćajnice u gradskoj jezgri predviđaju i izgradnju trotora.

Ostale površine koje se koriste za pješački saobraćaj su svakako četiri gradska parka (Eko park, park, Prva osnovna škola, park Dom kulture i park Druga osnovna škola). Navedene površine predstavljaju uređene prostore uz objekte javnih i obrazovnih funkcija.



Pored navedenih parkova u centralnoj zoni Zavidovića, nalazi se i Gradski spomenik-Spomen park žrtvama NOOB-a, kao i Spomenik žrtvama rata 1992.-1995. godine. Ispred Prve osnovne škole.



Analizom javnih otvorenih prostora i prostora parkova i prostora spomenika, uočeno je da urbanističkim planiranjem Zavidovići nemaju formirane trgove niti pješačke zone. Trgovi predstavljaju otvorene javne prostore, bez prisustva motorizovanog saobraćaja, prilagođene lokalnom stanovništvu i njegovim potrebama. U gradovima kao što su Zavidovići upravo ovakvim izmjenama u gradskom tkivu dobili bi se prostori ugodnog življenja, gdje se javni prostor ponovo vraća čovjeku, a ne prepušta automobilima i drugim vrstama motorizovanog saobraćaja.

4.14 BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ

Na teritoriji Općine Zavidovići ne postoje biciklističke staze, ni trake. Iako je navedena infrastruktura nepostojeća u centralnoj zoni postoji šest parking prostora na javnim površinama od čega su dva u vlasništvu Općine.



U skladu sa podacima koji su dostavljeni od strane radnog tima, dva od navedenih šest parking prostora postavljeni su na lokaciji koja nije saglediva i položaj istih se može okarektreisati kao neprimjeren (parking kod Doma zdravlja i kod Pošte). Činjenica da je infrastruktura u smislu biciklističkih staza i traka u potpunosti nerazvijena, a da postoji potreba za parking prostorima za bicikla svakako je jedan od pokazatelja da istu treba razvijati.

4.15 MJERENJE AEROZAGAĐENJA

Podaci o kvalitetu vazduha na području općine Zavidovići nisu dostupni jer se posljednjih godina prema podacima predstavnika lokalne samouprave ne vrše mjerenja aerozagađenja. Podaci koji su prikazani preuzeti su iz Studije uticaja saobraćaja na okoliš na području Zeničko - Dobojskog kantona.¹²

Zagađujuća materija (tona/god)	Centralni dio opštine (tona/god)	Okolina (tona/god)	Centralna saobraćajnica (tona/god)	UKUPNO (tona/god)	UKUPNO KANTON ¹⁷ (tona/god)
Pb	0,17	0,10	0,16	0,43	5,31
Co	154,00	56,61	66,83	277,44	2933,17
CO ₂	12017,44	8340,14	13841,74	34199,32	414927,73
NMVOOC	20,11	8,36	10,46	38,93	446,64
PM10	4,00	2,14	3,43	9,57	149,92
NO _x	30,52	22,71	43,21	96,44	1799,64
NO ₂	3,29	2,55	4,54	10,39	211,1
SO ₂	1,15	0,79	1,33	3,27	39,64
Cd	0,001	0,001	0,000	0,002	0,028
Zn	0,008	0,007	0,006	0,020	0,311

Osnovni problemi u oblasti stanja atmosfere na području općine Zavidovići su:

- postojanje zastarjelih, energetski neefikasnih i ekološki neprihvatljivih sistema grijanja (dotrajnost postrojenja i uređaja), stambenog, poslovnog i javnog prostora kao i korištenje električne energije na energetski neefikasan način. Ova konstatacija vrijedi kako za sektor stanovanja tako i za privredu i javnu administraciju
- gradska deponija Ekonomija prouzrokuje zagađenja od deponijskog gasa zbog nepostojanja tehničko, tehnoloških i organizacionih mjera kojim bi se onemogućila emisija deponijskog gasa.
- u sektoru saobraćaja su vozila starosti u prosjeku 15 godina i više, koja se adekvatno ne održavaju, koja nisu prema sadašnjim standardima ekološki prihvatljiva
- u oblasti poljoprivrede - prekomjerna i nekontrolisana upotreba hemijskih sredstava, nepostojanje standarda dobrih poljoprivrednih praksi koje onemogućavaju emisije štetnih supstanci i sl.

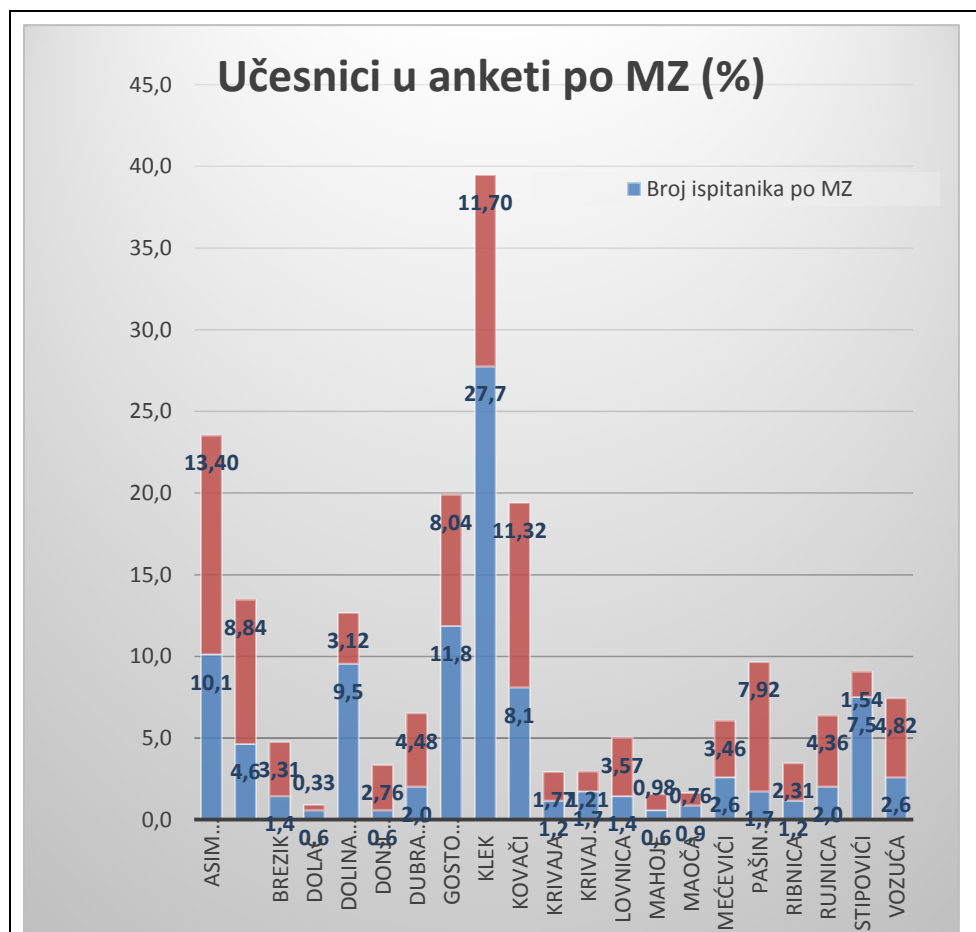
Pored navedenih problema, svakako je neophodno u narednom periodu početi vršiti mjerenja aerozagađenja, bez navedenih ulaznih podataka nemoguće je pratiti indikatore I samo stanje zagađenja na nivou Općine.

¹² Studija uticaja saobraćaja na okoliš na području Zeničko - Dobojskog kantona, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo, 2009

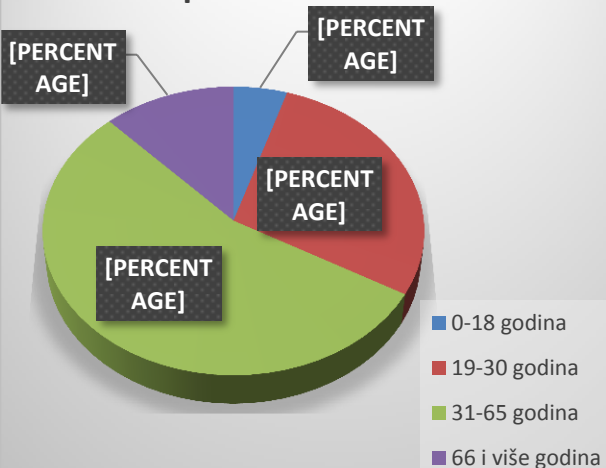
5. REZULTATI ANKETE

5.1 . OSNOVNI PODACI ISPITANIKA

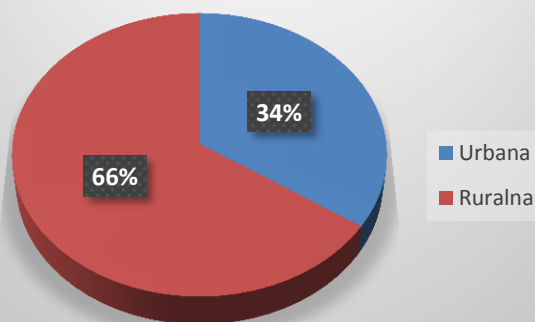
U maju 2020.godine izvršeno je anketiranje stanovništva Zavidovića. U ispitivanju je učestvovalo 348 građana. U procentualnom odnosu Ispitano je 59% muškaraca i 41% žena. U skladu sa prikazanim dijagramom odnosa broja stanovnika po MZ, vidljivo je da je anketa obuhvatila stanovnike u svim mjesnim zajednicama i da je najveći procenat ispitanika iz urbanih mjesnih zajednica Asim Čamdžić, Klek i Branioca grada. Takođe u prilogu br.1 prikazan je odnos broja ispitanika prema broju stanovnika u skladu sa podacima iz evidencije boravka iz MUP-a Zavidovići na dan 10.08.2017.godine.



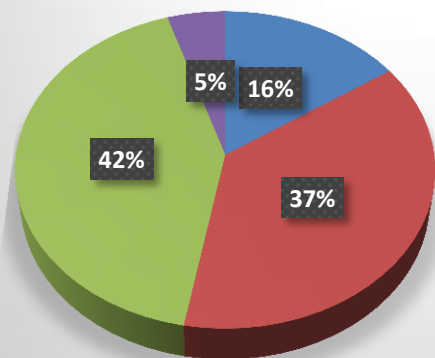
Starost ispitanika



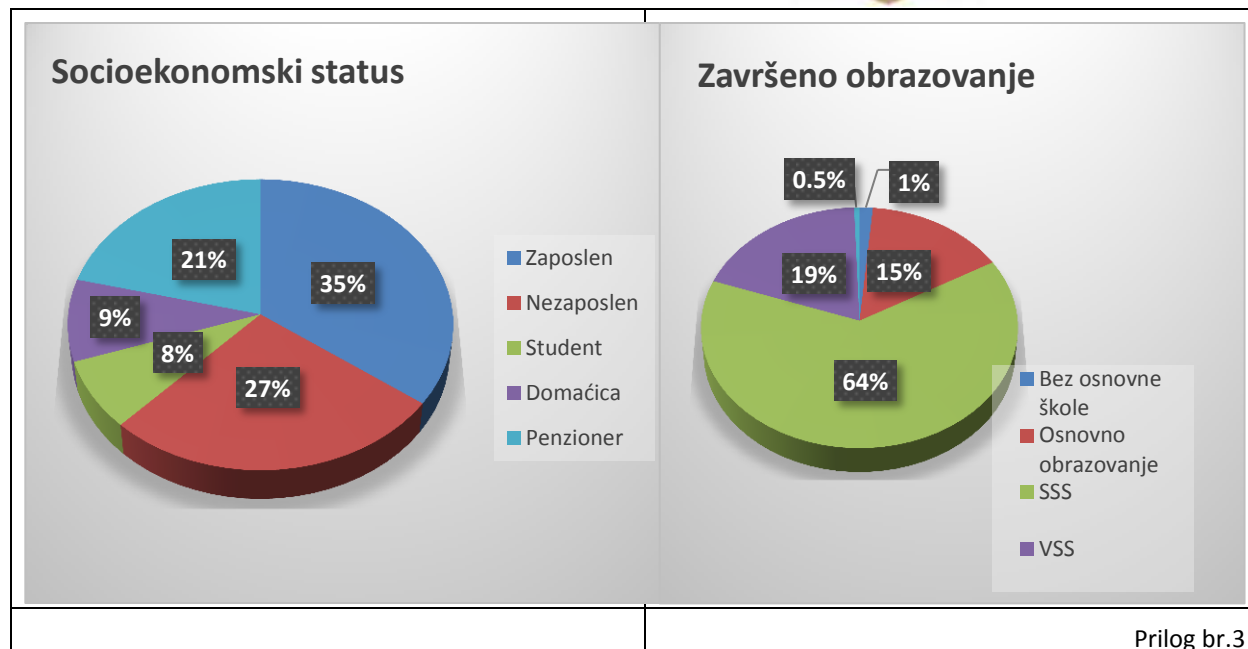
Uzorak ispitanika urbano/ruralno



Uslovi života



- Živimo s poteškoćama, teško možemo pokriti čak i najosnovnije potrebe
- Možemo ispuniti samo najosnovnije potrebe
- Zaradimo dovoljno novca, ali nemamo novca za luksuzne stvari
- Imamo dovoljno novca i možemo si priuštiti luksuznije stvari



Po starosti, 5% ispitanih je dobi do 18 godina, 28% ispitanih su starosti u rasponu od 19 do 30 godina, 55% ispitanih je u rasponu od 31 do 65 i njih 12% je 66 godina i starije. Anketom je zastupljen veći broj stanovnika iz ruralnog područja(55%) u odnosu na urbano područje grada(34%).

U dijagramu završenog obrazovanja vidljivo je da je 5 ispitanika (1%) sa završenom osnovnom školom, najveći broj ispitanika sa SSS u procentu od 64%, 19% ispitanika je sa završenom VSS dok je najmanji procenat ispitanih sa završenim dr/mr studijama (0.5%).

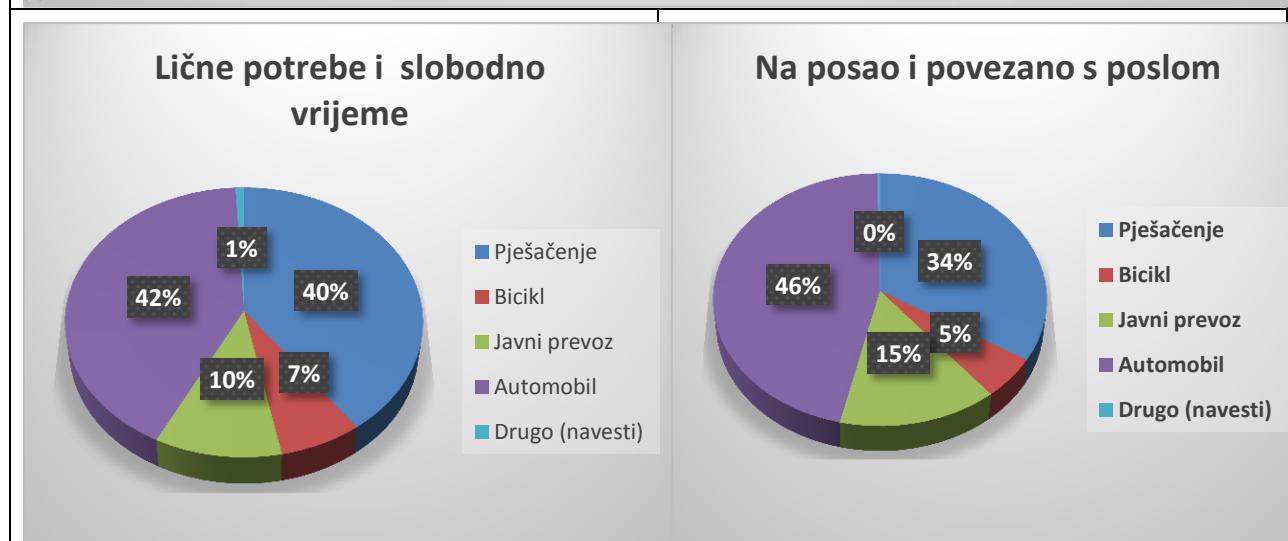
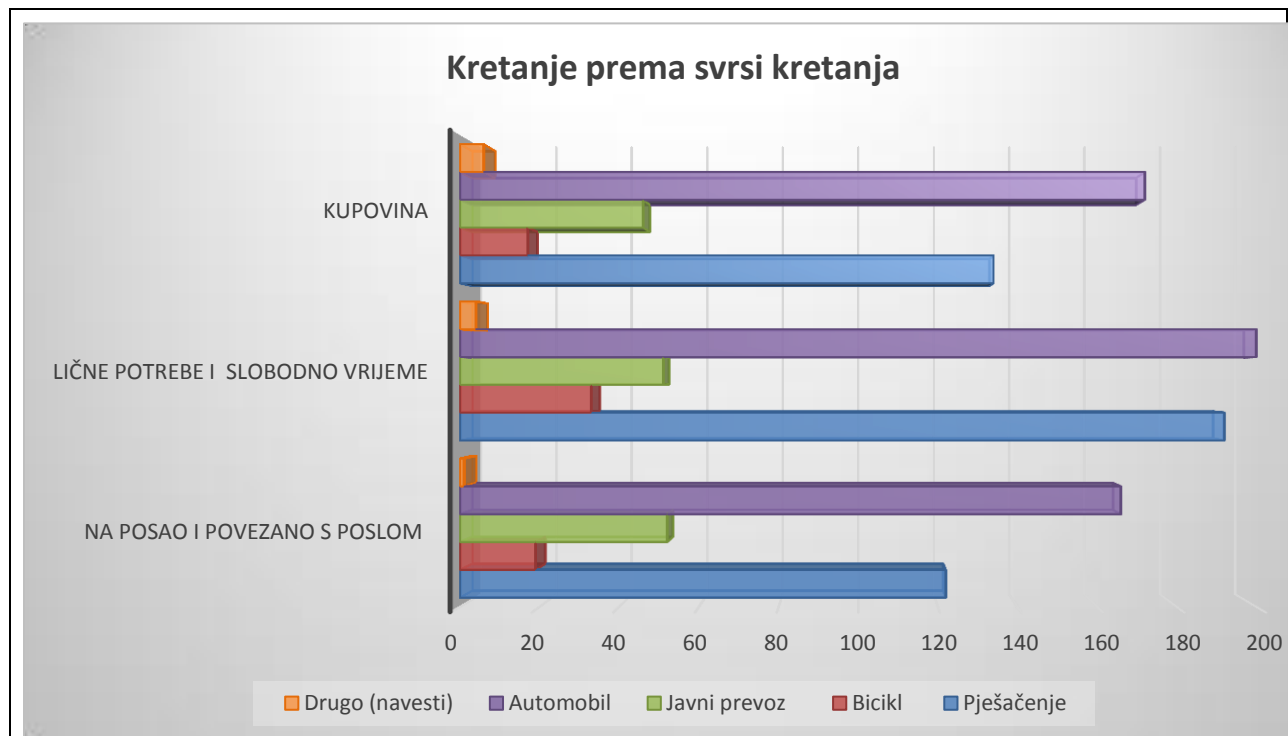
Ispitano stanovništvo u procentu od 16% živi sa poteškoćama i teško može pokriti i osnovne životne potrebe, 37% ispitanika može pokriti samo osnovne životne potrebe, dok se 47% ispitanika izjasnilo da zarađuje dovoljno novaca (prilog br.2).

U smislu socioekonomskog 35% stanovništva se izjasnilo kao zaposleno, dok je 27% nezaposlenih, 8% studenata, 9% domaćica, 21 % penzionera.

5.2.KRETANJE PREMA SVRSI KRETANJA

U prvom dijelu ankete pitanja su postavljena u cilju razumjevanja načina kretanja stanovništva Zavidovića kada se posmatraju različite potrebe. Evidentno je da se u najvećem procentu za sve tri svrhe kretanja (posao, lične potrebe i slobodno vrijeme i kupovina) koristi automobil, zatim pješaćenje i javni prevoz. Takođe važno je napomenuti da se za sve tri svrhe pojavljuje i korištenje bicikla koje u prosjeku za sve tri vrste kretanja iznosi 5%.

Evidentna činjenica da je najmanje odstupanje između pješaćenja i automobila u kretanju za lične potrebe i slobodno vrijeme. Što je pokazatelj da stanovništvo u trenutku kada ima izbor bira češće pješaćenje, nego u trenutcima odlaska na posao ili kupovinu. Takođe je važno napomenuti da se stanovništvo koristi i javnim prevozom u najvećem procentu kada zadovoljava potrebe kretanja na posao (prilog br.3).



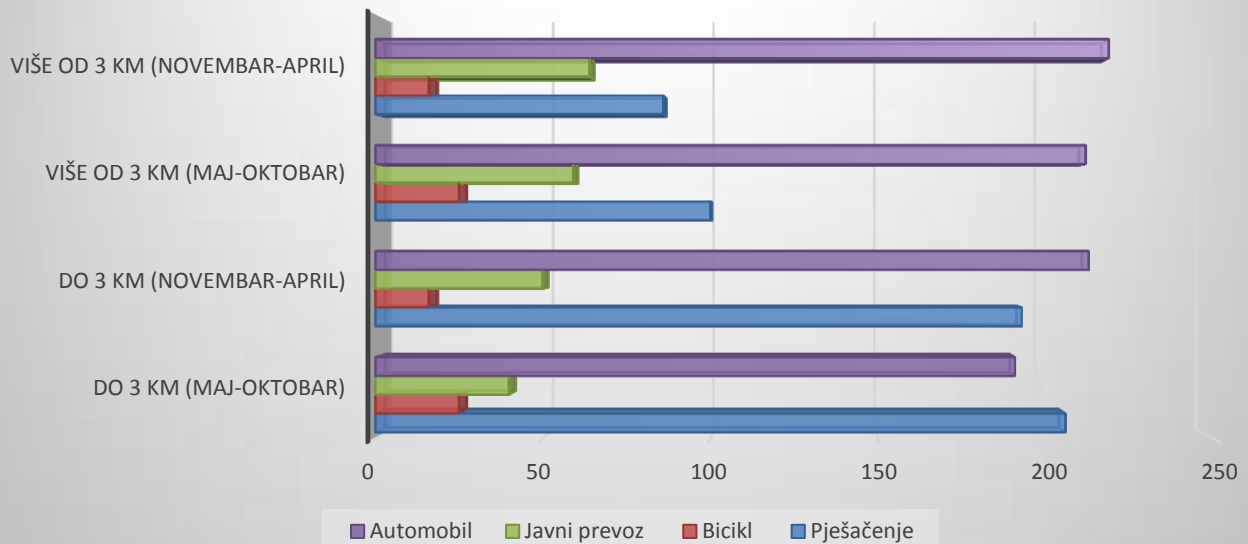
S obzirom na veličinu grada, njegovu konfiguraciju i relativno dobre klimatske uslove, za lične potrebe udio pješaćenja je zadovoljavajući, dok je udio javnog prevoza nizak (10%) što upućuje na činjenicu da ga neophodno restruktuirati i poboljšati uslove istog. Takođe interesantna je činjenica da je udio biciklizma veoma mali, što je direktna posljedica nepostojanja potrebne infrastrukture. Takođe je vidljivo da je veoma zastupljeno pješaćenje, u slobodnom vremenu (40%) i ukoliko se preduzmu određene mjere može se očekivati značajno povećanja udjela nemotorizovanog kretanja, sa fokusom na biciklistički i pješaćki saobraćaj, čime bi se direktno smanjio nivo zagađenja grada. Kada je svrha kretanja odlazak na posao, procenat pješaćenja pada, dok udio kretanja automobilom raste. Takođe udio kretanja javnim prevozom raste, što je dobar pokazatelj upravo za gore navedeno restruktuiranje. Takođe vidljiva je činjenica da već nizak procenat biciklizma, sa kretanjem na posao opada i da se biciklo i dalje koristi više u rekreativne svrhe nego za potrebe kretanja. Upravo ovi pokazatelji su osnova za promjene i pokazatelj da se iste ozbiljnim i promišljenim planiranjem korištenja prostora mogu poboljšati.

5.2.1. Kretanje prema udaljenosti

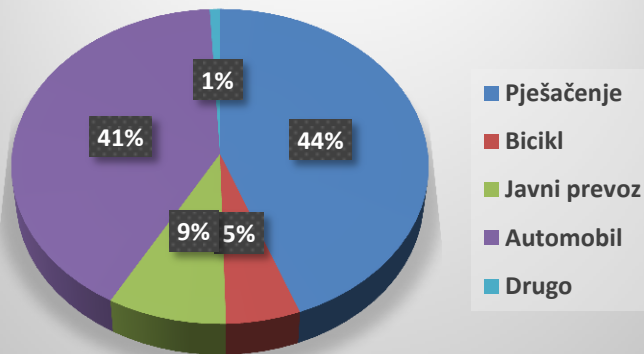
Kada je u pitanju način na koji se građani kreću u odnosu na razdaljinu koju trebaju da pređu, rezultati ankete nam daju dovoljno informacija da bi analizirali trenutne navike mobilnosti. Na grafikonima su prikazani podaci u dva godišnja perioda, proljetno – ljetni i jesensko – zimski.

Razdaljine do tri kilometra u proljetno-ljetnim mjesecima najveći broj građana pješaći, a zatim istu razdaljinu nešto manji procenat koristi automobil. U jesensko-zimskim mjesecima vidljiv je značajan porast korištenja automobila. Prisutan je i manji broj onih koji te razdaljine prelaze biciklom (kao i u prethodnom slučaju procenat biciklista za sve navedene razdaljine je u prosjeku 5%), dok je broj korisnika javnog prevoza u prosjeku oko 12% i isti znatno raste sa povećanjem rastojanja kao i u zimskim mjesecima (prilog br.4).

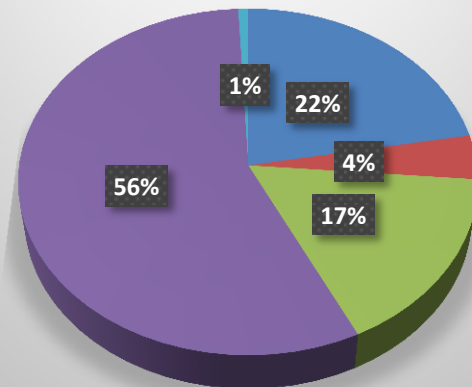
Kretanje prema udaljenosti



Do 3 km (maj-oktobar)



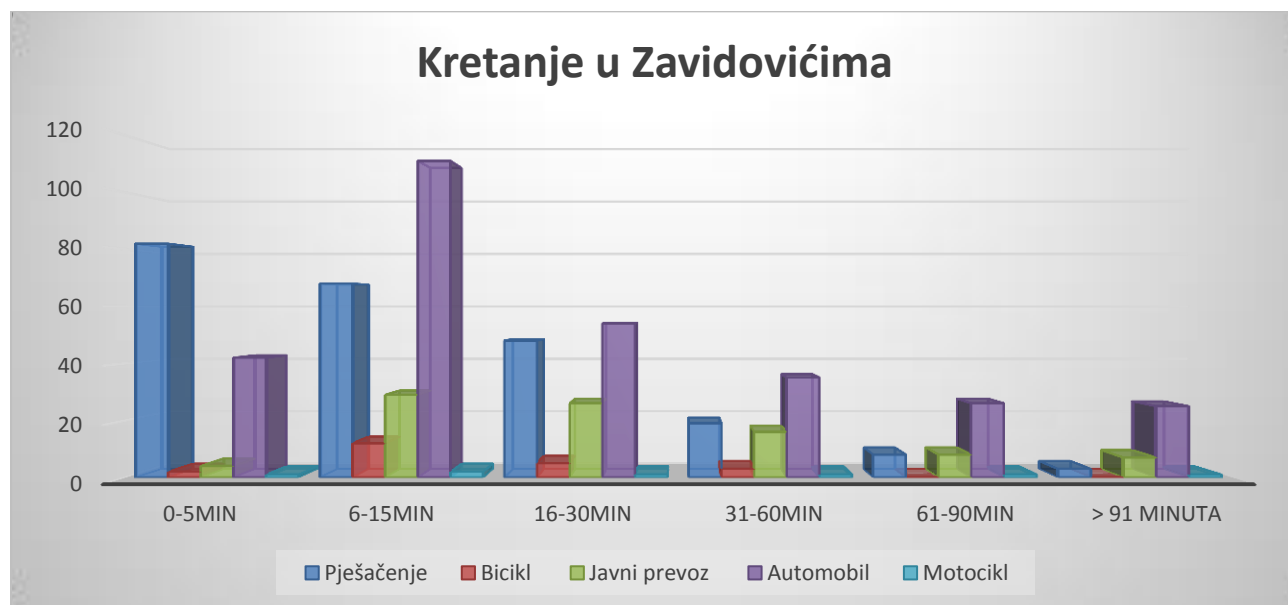
Više od 3 km (novembar-april)



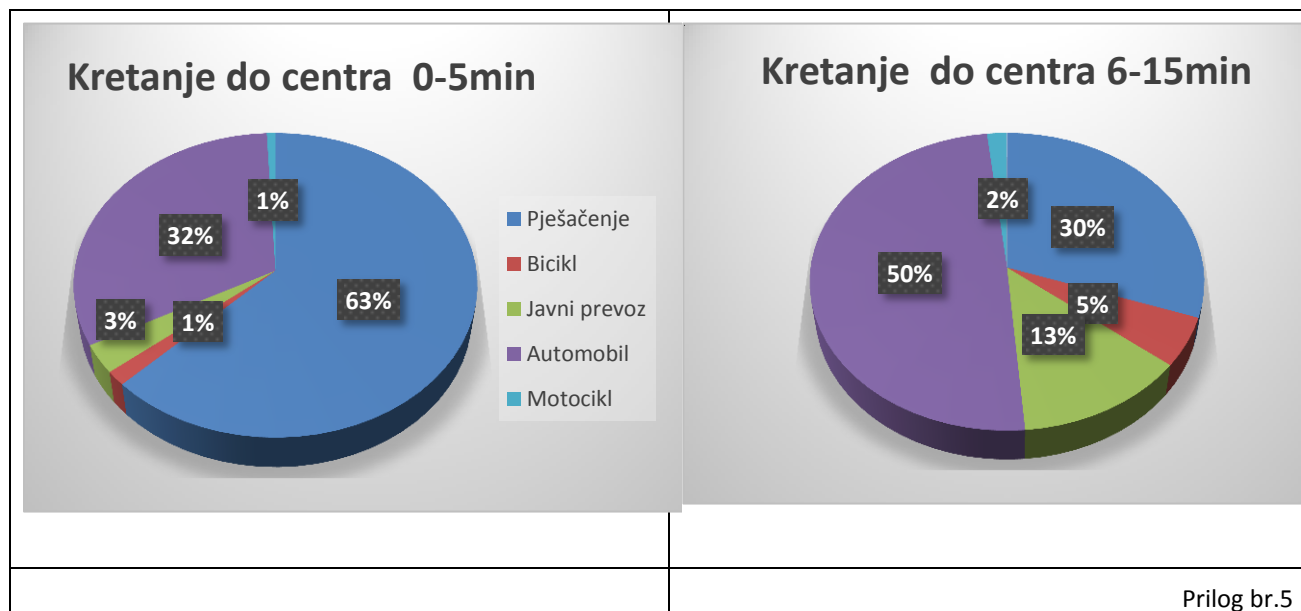
Kao što je bilo i za očekivati procenat pješačenja je obrnuto proporcionalan sa razdaljinama, dok javni prevoz i korištenje ličnih automobila proporcionalno raste sa udaljenostima. Interesantno je da i biciklizam opada ali u mnogo manjem procentu sa udaljenošću, što je veliki potencijal ovog načina kretanja i pokazatelj da biciklisti bez poteškoća prelaze i veće udaljenosti.

5.2.2. Kretanje do centra Zavidovića -trajanje (u minutama)

U ovom grafikonu vidimo kako stanovništvo Zavidovića putuje do centra u skladu sa trajanjem putovanja. Vidljivo je da je broj kretanja opada sa udaljenošću, što i odgovara teritorijalnoj raspoređenosti naselja. U kretanjima do 5 minuta najviše je zastupljeno pješčenje, ali je isto tako vidljivo da i za navedene razdaljine stanovništvo vrlo često koristi i lične automobile. Više od polovine stanovništva put do centra pređe za 15 min i manje i vidljivo je da baš u toj grupaciji je najviše zastupljen automobil.



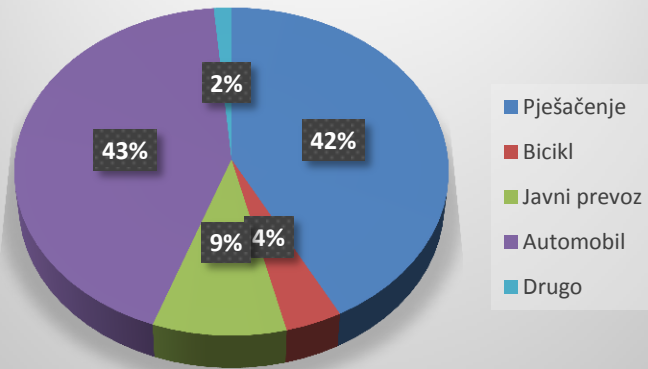
53



Najveći broj kretanja u Zavidovićima do centra traje do 15 min (55%procenata) što u skladu sa prosječnim brzinama kretanja predstavlja udaljenost do 1.2km u pješaćenju, a 3km u kretanju automobilom. Iako je trajanje putovanja veoma kratko, i udaljenosti koje se prelaze malene i ovaj grafikon pokazuje da se najviše koriste lični automobili (prilog br.5).

Ukoliko se posmatraju pokazatelji kao što su gužve u saobraćaju, vrijeme potrebno za parkiranje automobila, sasvim je jasno da je upravo ova grupacija potencijal za promjene i da korištenje drugih vrsta prevoza (uvođenje gradske linije sa stajalištima u centralnoj zoni, kao i razvijanje biciklizma i sl.) bi značajno rasteretilo gradske gužve, smanjilo zagađenje vazduha i poboljšalo kvalitet života (prilog br.6).

Kretanja od 0-15min

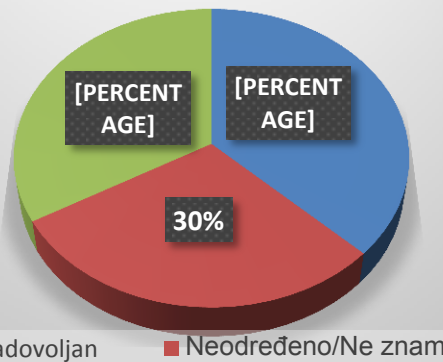


Prilog br.7

5.3. ZADOVOLJSTVO ISPITANIKA

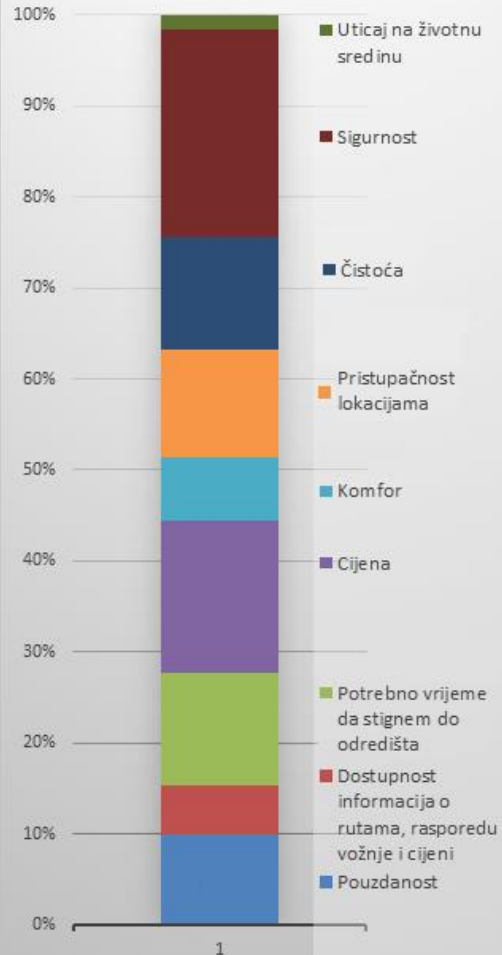
Na pitanje „Kako ste sveukupno zadovoljni kretanjem po Zavidovićima kada trebate nešto da obavite?“, 37% ispitanika je odgovorilo da je zadovoljno, 30% ih je bilo neodređeno, a 33% bilo nezadovoljno.

Kako ste sveukupno zadovoljni kretanjem po Zavidovićima kada trebate nešto da obavite?



Istraživanje je pokazalo da su sigurnost (23%) i cijena kretanja (17%) građanima najvažnije kada biraju način prevoza i kretanja. Takođe u približno istom rangu (10-12%) važna im je pouzdanost, potrebno vrijeme, pristupačnost lokacijama i čistoća. Najmanje važan im je uticaj na životnu sredinu za koji se odlučilo svega 2% ispitanika, što predstavlja vrlo bitnu činjenicu i pokazatelj da je potrebno vršiti sveobuhvatnu edukaciju stanovništva. Smanjenjem lošeg uticaja na životnu sredinu stvara se prostor zdravijeg življenja za svakog stanovnika ponaosob koje za direktnu posljedicu ima poboljšanje kvalitete života (prilog br.7).

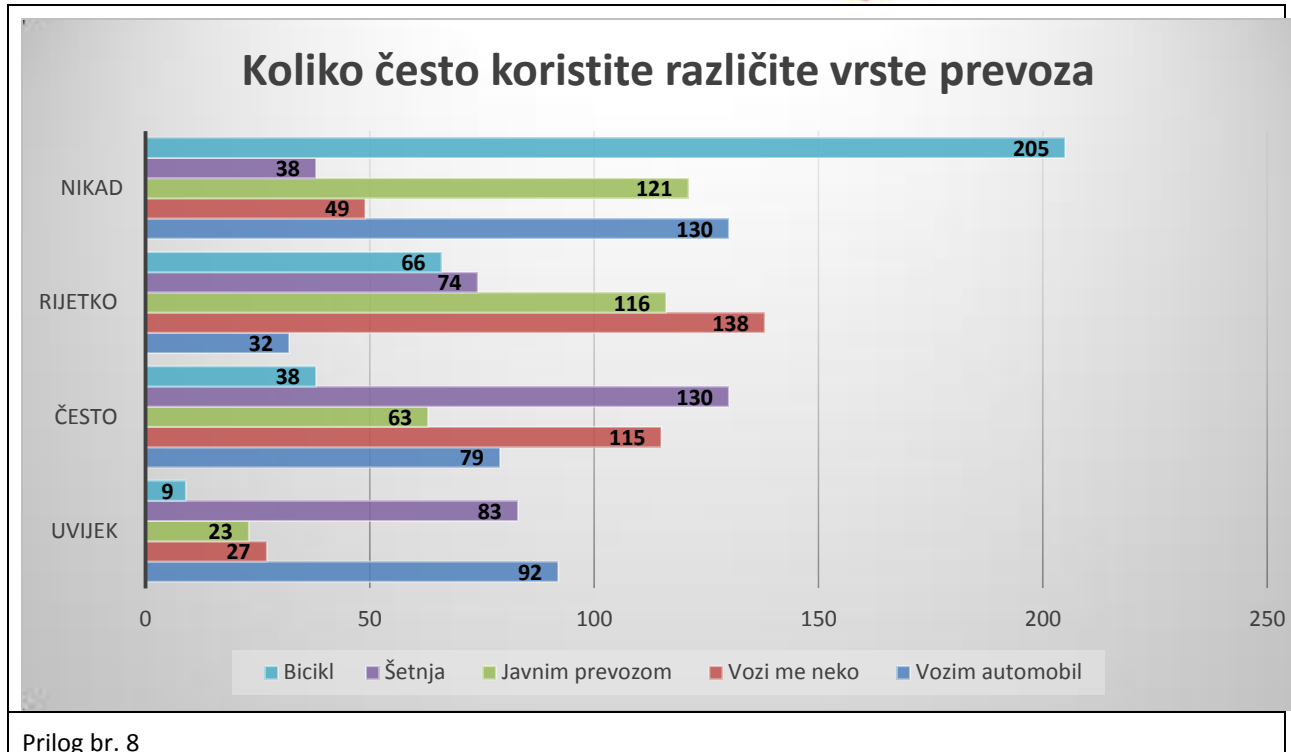
Šta vam je najvažnije kada birate način prevoza i kretanja



Prilog br.7

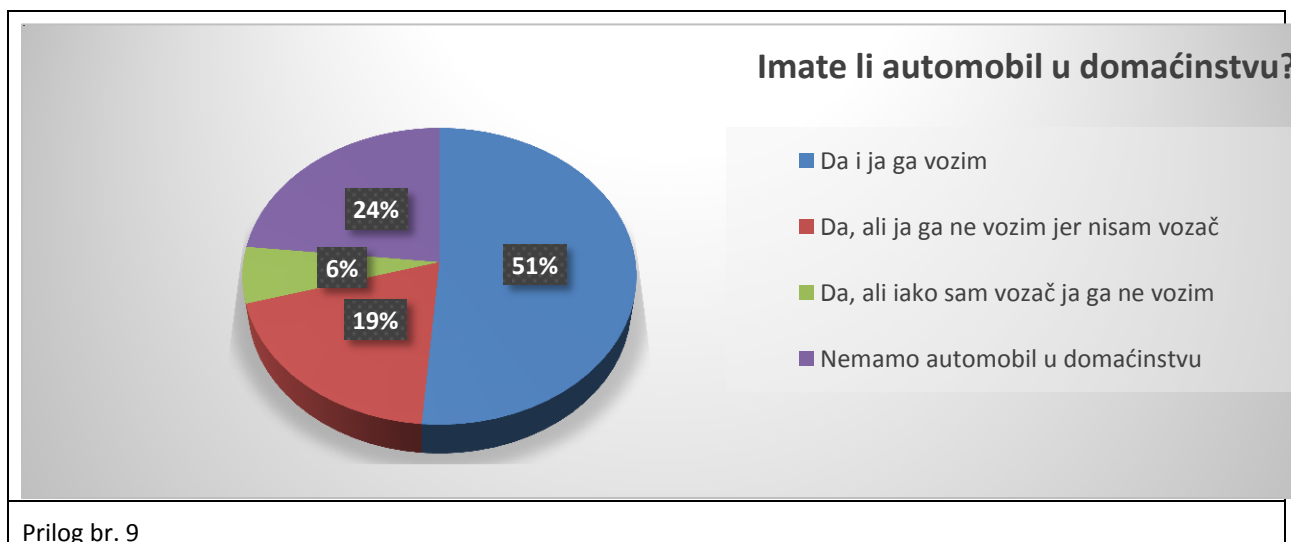
5.3.1. Korištenje različitih vrsta prevoza

Na grafikonu je vidljivo (prilog br.8) da građani rijetko i skoro nikad ne idu biciklom. Najčešće koriste automobil i pješake za svakodnevna putovanja i da se rijetko voze sa još nekim. Upravo ovaj grafikon pokazuje da potencijal postoji i u dijeljenju automobila, odnosno smanjenju broja vozila u kojima je samo vozač.

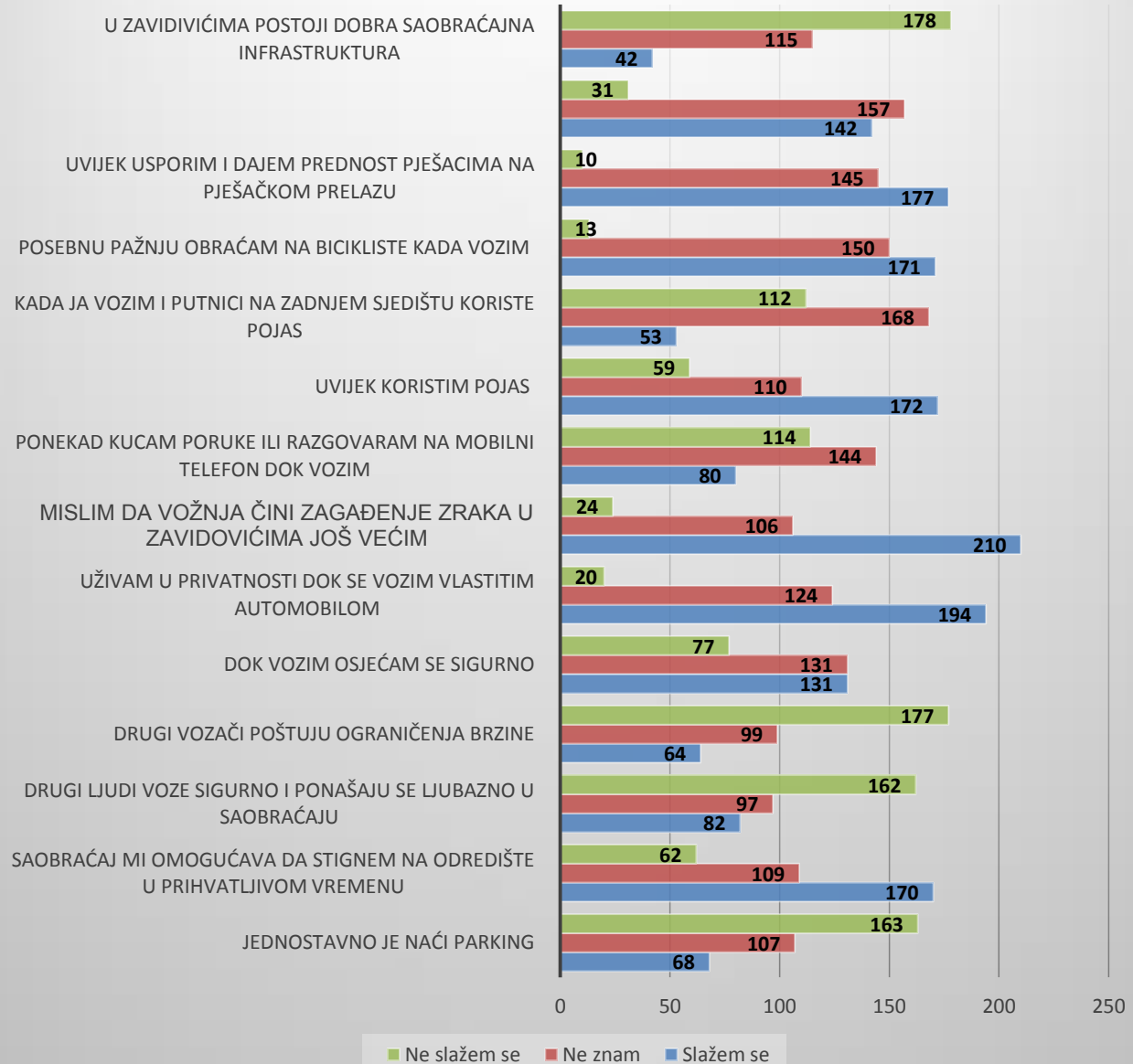


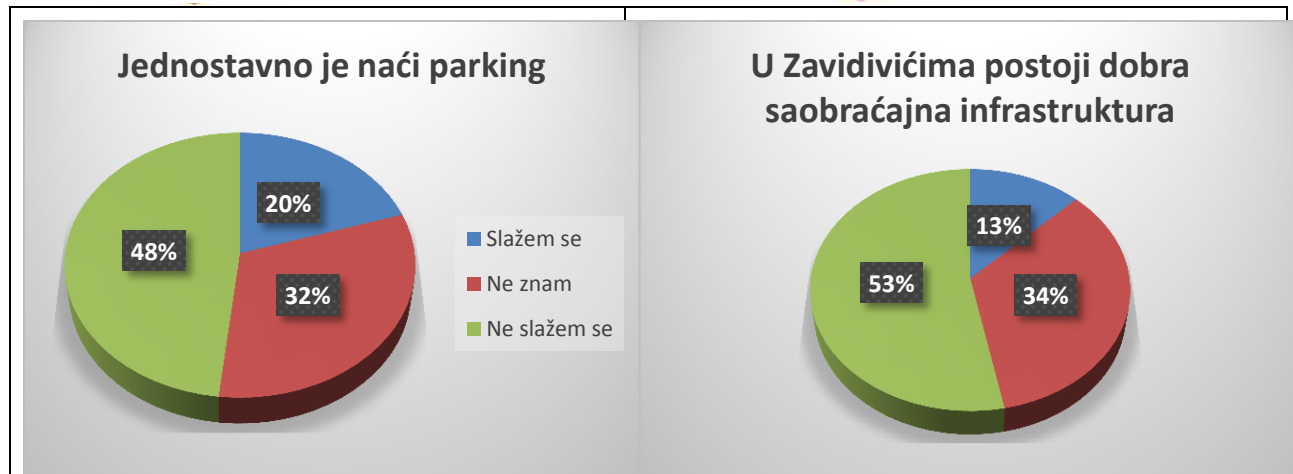
5.3.2. Zadovoljstvo ispitanika - vožnja automobila

Na pitanju o posjedovanju automobila u domaćinstvu 76% ispitanika je odgovorilo da posjeduje automobil, od čega 51 % vozi, 25% ispitanika u domaćinstvu posjeduje automobil, ali ga ne vozi (prilog br.9).



Uslovi za vožnju automobilom



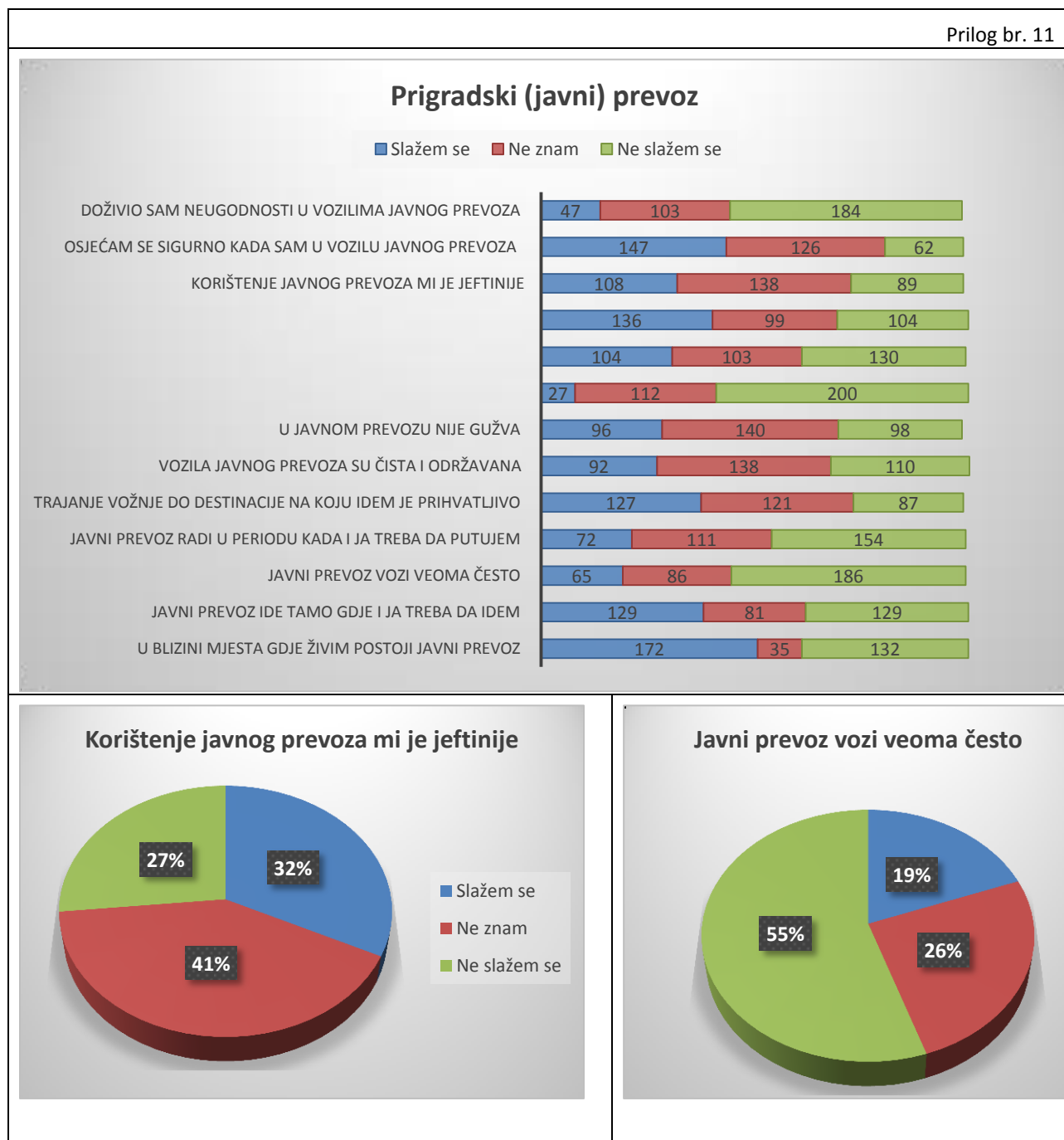


U sveobuhvatnom dijagramu (prilog br.10) prikazani su rezultati na sva postavljena pitanja. Najveće nezadovoljstvo ispitanika očitava se u pitanjima koja se odnose na zadovoljstvo postojećom infrastrukturom, gdje se 53% ispitanika izjasnilo da nije zadovoljno saobraćajnom infrastrukturom u Zavidovićima. Većina ispitanika izjasnila se da im postojeći saobraćaj omogućava da stignu u prihvatljivom vremenu na odredište, dok većina nije zadovoljna ponašanjem drugih učesnika u saobraćaju. Takođe važna činjenica je da se većina ispitanika osjeća sigurno u saobraćaju i uživa u privatnosti dok se vozi vlastitim automobilom. Takođe većina ispitanika se izjasnila da obraća posebnu pažnju na pješake (53%) i bicikliste u saobraćaju (51%). Takođe važno je napomenuti da ispitanici nisu zadovoljni uslovima parkiranja, gdje je 48% ispitanika izjavilo da nije jednostavno pronaći parking, 32% ispitanika ne zna odgovor, dok je svega 20% ispitanika zadovoljno uslovima parkiranja u Zavidovićima.

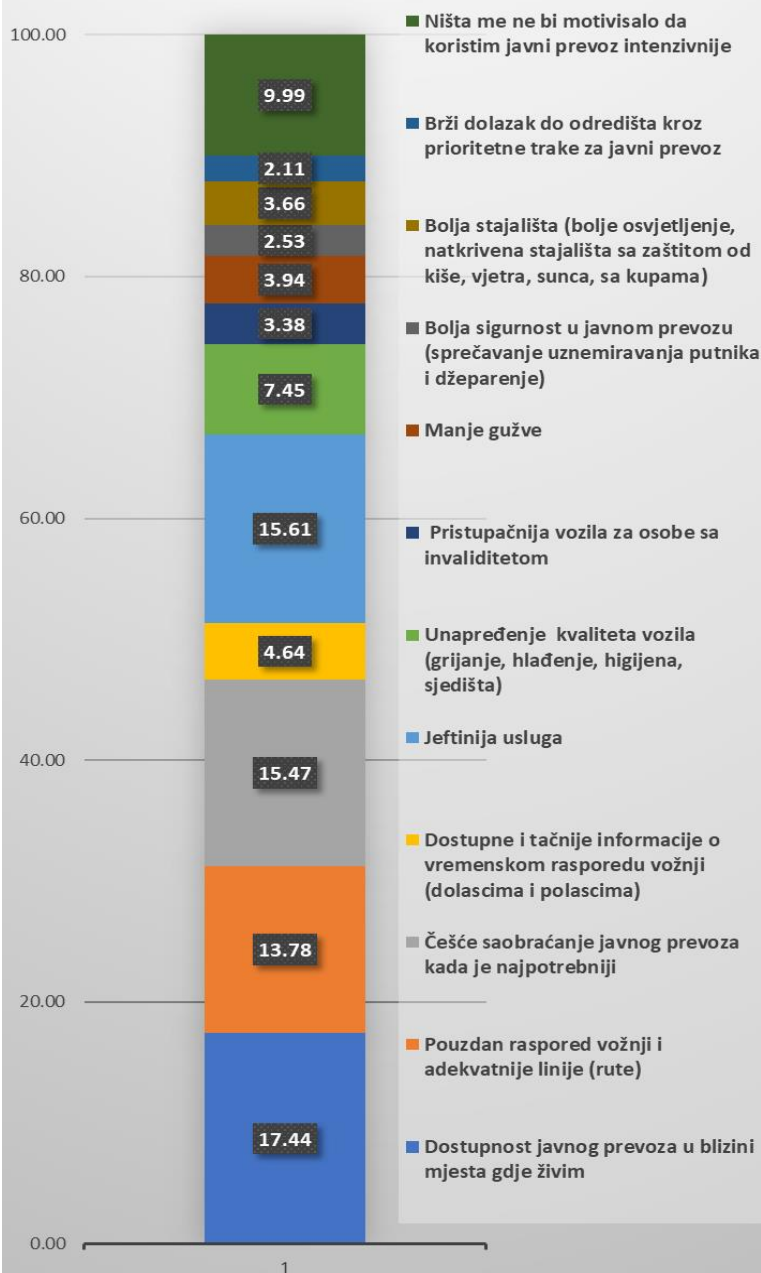
Generalno gledano rezultati ovog dijela upitnika pokazuju da je prisutno nezadovoljstvo postojećom saobraćajnom infrastrukturom i uslovima stacionarnog saobraćaja u Zavidovićima, ali isto tako da vozači uživaju u komforu koji im lični automobil pruža i da se istog neće lako odreći. Vozači su stava da se drugi učesnici ne ponašaju odgovorno, ali isto tako da je njihovo ponašanje prema ostalim učesnicima obazrivo. Iako je u ranijem dijelu ankete negativan uticaj motorizovanog saobraćaja skoro nevažan (2%) veliki procenat je onih koji su svjesni da se vožnjom automobila zagađuje životna sredina.

5.3.3. Zadovoljstvo ispitanika – javni prevoz (prigradski prevoz)

Važno je napomenuti da trenutno u Zavidovićima ne postoji javni gradski prevoz i da odgovori koji su dati se odnose na prigradski prevoz i vezu sa ruralnim mjesnim zajednicama koje čine Zavidoviće. Kada je u pitanju mišljenje građana o prigradskom prevozu koji koriste, dat je sveobuhvatan dijagram sa svim ponuđenim odgovorima (Prilog br.11).



Šta bi vas motivisalo da koristite javni prevoz češće?



Prilog br.12

Iz dijagrama je vidljivo da postoji konstantan procenat građana koji ne koristi javni prevoz i u skladu sa istim nije bio u mogućnosti da da odgovore na navedena pitanja. Iako javni prevoz ide u pravcu kojim stanovništvo ide oni isti ne koriste, zbog uslova u kojim saobraća. Najveće nezadovoljstvo ispitanika očitava se u broju linija i isti ne vozi dovoljno često da bi zadovoljio potrebe za kretanjem, 55% ispitanika se slaže sa ovom izjavom, dok 26 % ne zna odgovor, a svega 19% ispitanika je zadovoljno učestalošću linija prigradskog prevoza. Autobuska stajališta po mišljenju većine građana nisu dovoljno uređena. I ono što je veoma važno je da samo 32% građana smatra jeftinijim javni prevoz, dok 41% ne zna odgovor na ovo pitanje, a 27% smatra da su drugi vidovi prevoza povoljniji. Takođe veoma važna činjenica je da se veliki procenat ispitanika nije doživio nikakve neprijatnosti prilikom vožnje javnim prevozom.

Grafički stub pokazuje šta bi putnike motivisalo da koriste javni prevoz i da ukoliko bi se uvela poboljšanja u

1. dostupnosti (17.44%),
2. pouzdanom rasporedu vožnji (13.78 %),
3. češćem saobraćanju (15.47%) i
4. cijeni karata (15.61%)

broj korisnika javnog prevoza bio bi znatno veći.

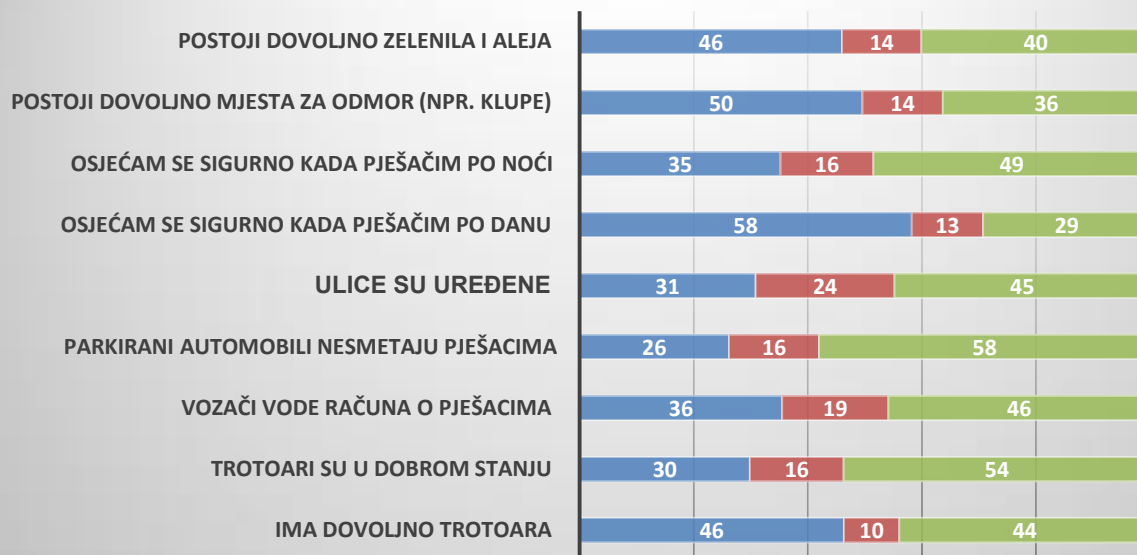
Poboljšanje javnog prevoza ozbiljnim pristupom, edukacijom i poboljšanjem uslova potencijal je kojim se mogu napraviti velike promjene u kretanju Zavidovićima (Prilog br.12)

5.3.4. Zadovoljstvo ispitanika – pješaćenje

U narednom grafikonu prikazan je sveobuhvatan grafikon zadovoljstva i mišljenja ispitanika o infrastrukturi namijenjenoj pješačkom saobraćaju. Kada je u pitanju dovoljan broj aleja i zelenih površina koji obezbijavaju hladovinu pješacima, postojanje dovoljnog broja mjesta za odmor, ispitanici su se u najvećem procentu složili (46% i 50%). Veliki procenat ispitanika se osjeća sigurno dok pješaći danju (58%), ali isto tako samo 35% ih se osjeća sigurnim dok pješaće noću. 58% ispitanika smatra da parkirana vozila smetaju pješacima i 54% ispitanika nije zadovoljno stanjem trotora. Na kraju je veoma bitno da ipak većina ispitanih smatra da postoji dovoljan broj trotoara (46%), i da bi sa manjim intervencijama grad mogao postati ugodnije mjesto za život.

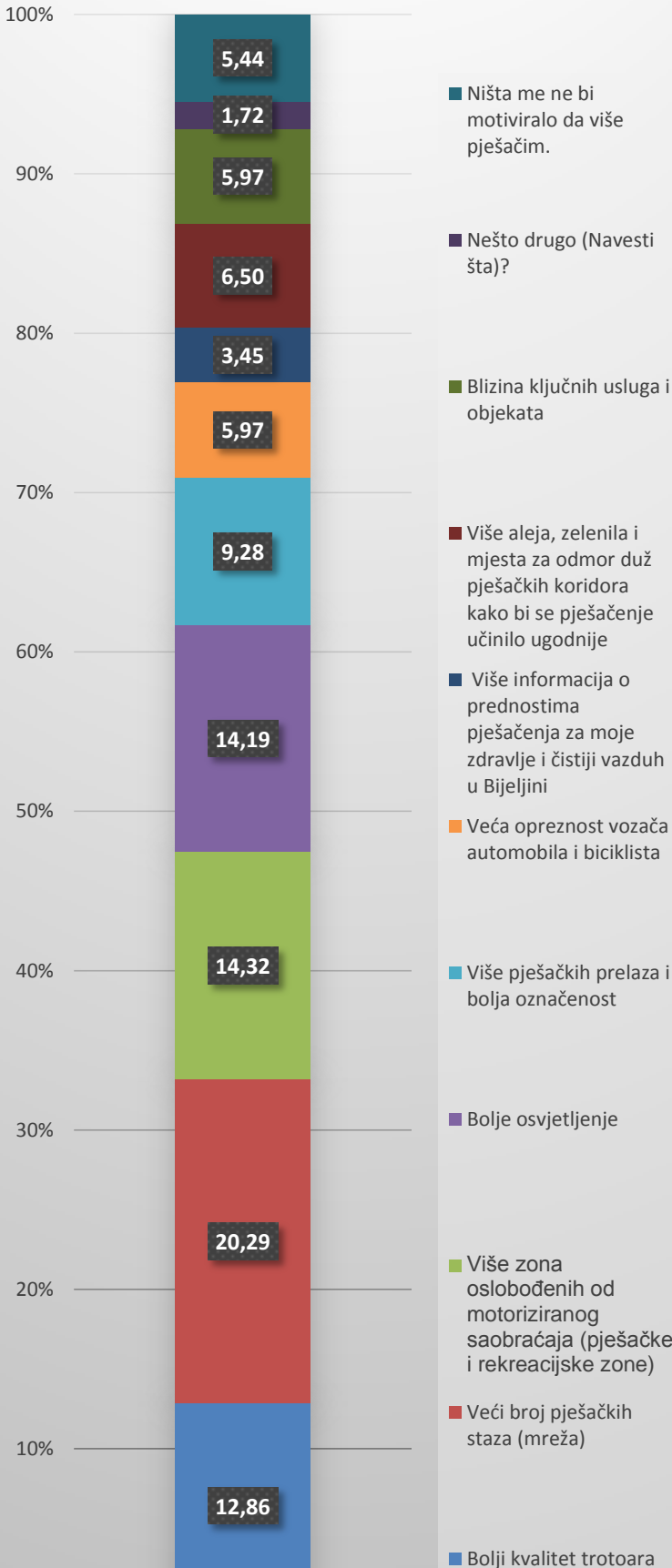
Prilog br.13

Pješaćenje u Zavidovićima



■ Slažem se ■ Ne znam ■ Ne slažem se

Šta bi vas motiviralo da više pješačite?



Šta bi vas motivisalo da više pješačite?

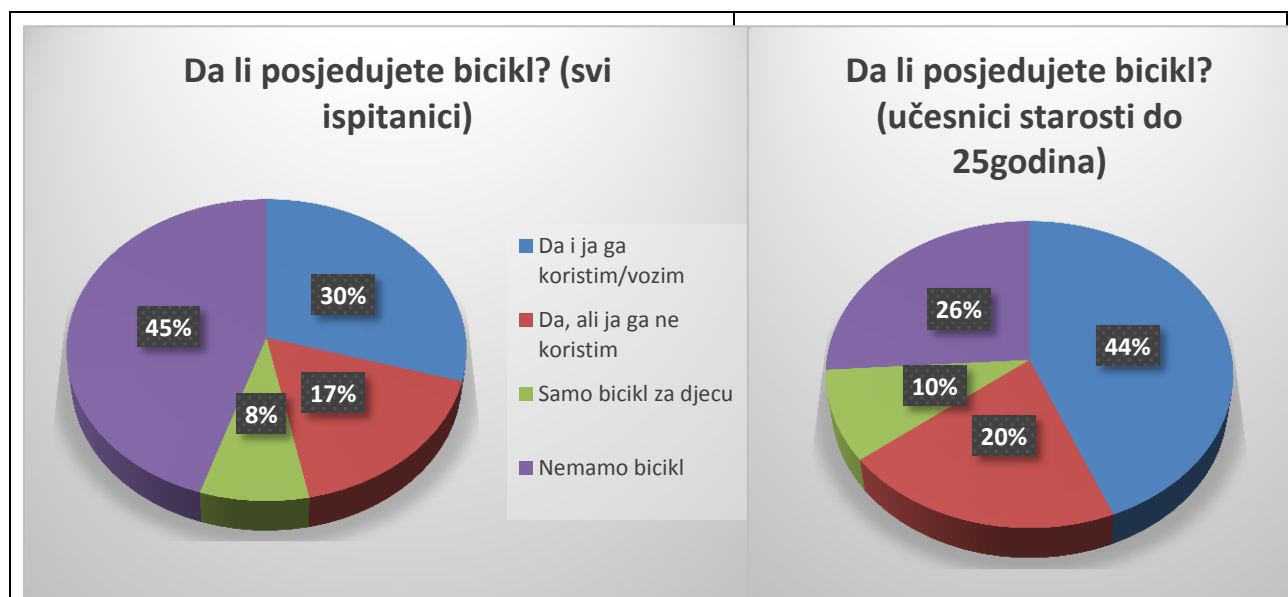
Na sljedećem grafikonu (prilog br.14) se jasno vidi šta je to što bi se trebalo u budućnosti promijeniti da bi građani bili motivisani da više pješače. Najveći broj odgovora je u povećanju pješačke mreže (20.9%), kao definisanju više zona oslobođenih od motoriziranog saobraćaja (14.32%). Bolje osvjjetljenje postojećih komunikacija izabralo je veliki procenat ispitanika 14.19% i 12.86% izabralo je bolji kvalitet trotoara. Interesantan je podatak da 5.44% ispitanika ništa ne bi motivisalo da više pješače.

Posmatrajući navedeni grafikon, iako se u prethodnom pitanju 46% ispitanih izjasnilo da ima dovoljno trotara, povećanje broja pješačkih koridora i zona bi bio siguran korak prema povećanju broja pješaka. Interesantan i nezanemarljiv je podatak je osvjjetljenje postojećih, koje se provuklo i u dijagramu sigurnosti. Stav građana je da osvjjetlenost nije dobra a samim tim se i sigurnost sputila na niži nivo.

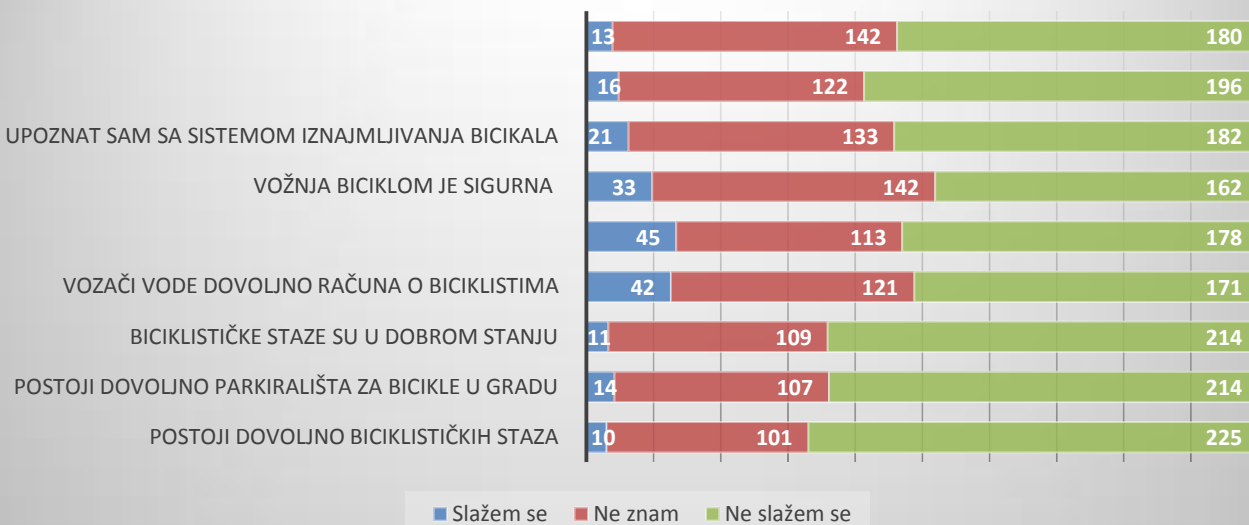
Takođe, 9.28% ispitanika smatra da je potrebno više pješačkih prelaza i bolja označenost, što predstavlja sigurno mnogo manje ulaganje od izgradnje novih i rekonstrukcije postojećih pješačkih koridora. Stav građana je i da je potrebna veća opreznost vozača, koji su se u svom dijelu istraživanja, u procentu od 53% izjasnili da obraćaju pažnju na pješake i bicikliste.

5.3.5. Zadovoljstvo ispitanika – biciklizam

Posljednja tema ankete je biciklizam. Prvo pitanje odnosi se na posjedovanje bicikla. U prilogu br.15 u prvom grafikonu su prikazani odgovori svih učesnika u anketi. Vidljivo je da 45% ispitanika ne posjeduje bicikl, a samo 30% ispitanih posjeduje bicikl i koristi ga, dok 8% ispitanih posjeduje samo dječiji bicikl u domaćinstvu. Kako bismo bolje izvršili analizu navedene teme, napravili smo uporedni grafikon sa odgovorima učesnika do 25 godina. Vidljivo je da je mnogo više onih koji voze bicikl (44%) i svega 26% ispitanika do ove starosne granice nema bicikl. Vožnja bicikla se ocjenjuje u posljednjim godinama kao trend, trend koji prije svega znači više zdravlja i koji je veoma prihvaćen među mlađom populacijom. Rezultati ankete potvrđuju i da mlađa populacija u Zavidovićima ima razvijeniju svijest o dobrobiti ove vrste kretanja i oni koju odlučuju u ovoj činjenici treba da vide potencijal grada.



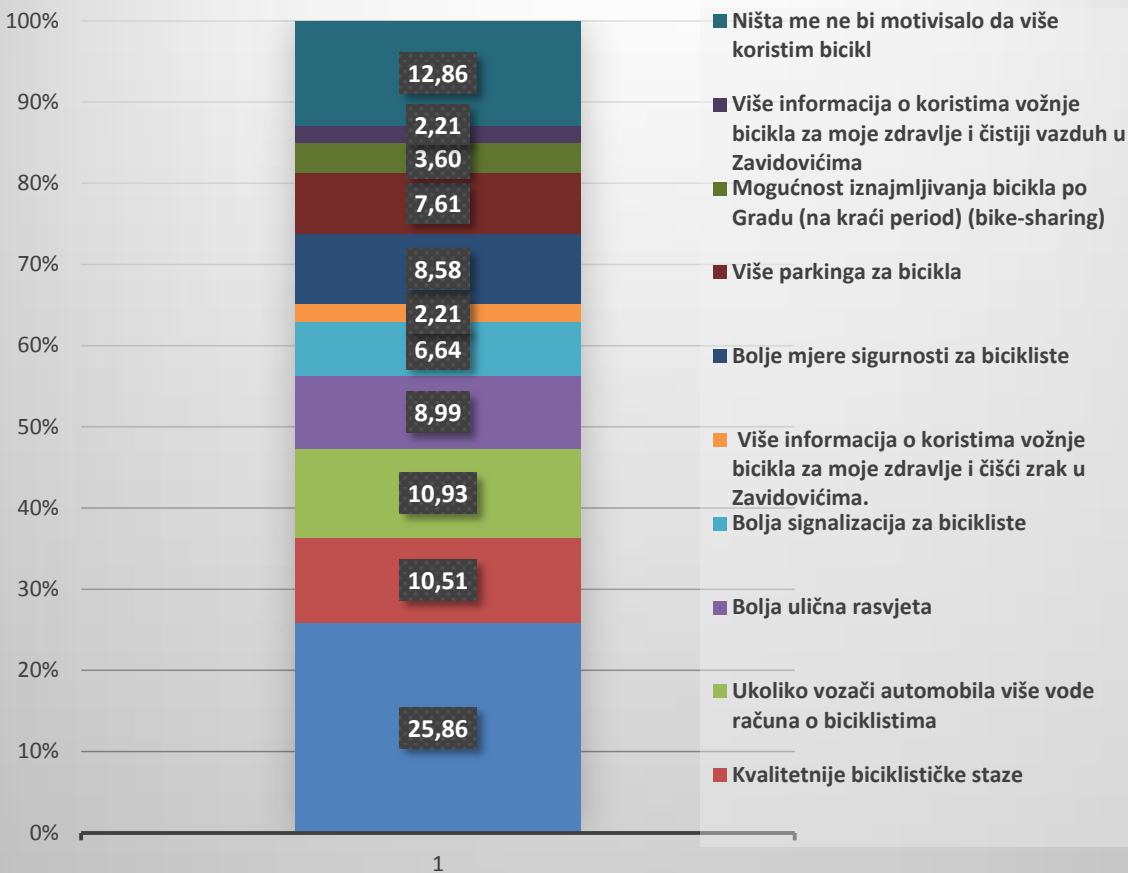
Uslovi za biciklizam



Prilog br.15

U prilogu br.15, treći grafikon, koji je pripremljen i za infrastrukturu motornog saobraćaja, javnog prevoza, i pješaćenja, pokazuje najveći procenat nezadovoljstva, kao i nezainteresovanosti ispitanika kada je u pitanju biciklizam, u odnosu na sve što je iz oblasti saobraćaja istraživano. Ako uzmemo u obzir da po zvaničnim podacima općine Zavidovići u gradu **ne postoji ni jedan metar biciklističkih traka**, interesantan je podatak, da je 10 ispitanika izjavilo da postoji dovoljno biciklističkih staza, a 101 ispitanik ne zna da li ih ima dovoljno. Ovo je podatak koji prije svega govori da je potrebno vršiti kampanje, putem kojih se budi svijest građana o važnosti fizičke aktivnosti, prije svega zbog zdravstvenih razloga. U vrijeme kada veliki gradovi zatvaraju najprometnije gradske bulevare i otvaraju javne prostore upravo biciklistima, zbog smanjenja saobraćajnih gužvi i zagađenja, kao i zbog poboljšanja samog kvaliteta života važno je i da rukovodeći i općinskim upravama i svi oni koji odlučuju počnu posmatrati bicikliste kao ravnopravne učesnike u saobraćaju. Kako bi nadležni mogli izvršiti promjene u gradu Zavidovićima, u narednom setu pitanja traženo je mišljenje ispitanika šta i kako promjeniti kako bi Zavidovići postali grad u kojem možete voziti bicikl (Prilog br.16).

Šta bi vas motiviralo da više vozite bicikl?



Prilog br.16

Najveći procenat ispitanih (60%) smatra da je Zavidovićima potrebno poboljšanje infrastrukture za ovaj vid prevoza (biciklističke staze, bolja rasvjeta, signalizacija i parkinzi za bicikla). Takođe prisutna je i potreba edukacije kako bi vozači automobila više vodili računa o biciklistima(11%), ali i onih koji smatraju da ih ništa ne bi motivisalo da više koriste bicikl kao prevozno sredstvo(12.86%).



Implemented by:
giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



6. STRATEŠKI STUBOVI, MJERE, AKTIVNOSTI

1. Integrisano planiranje prostora i urbane mobilnosti

2. Nemotorizovani saobraćaj - Pješачenje

3. Nemotorizovani saobraćaj - Biciklizam

4. Javni prijevoz

5. Korištenje osobnih automobila

6. Teretni saobraćaj

STRATEŠKI STUBOVI – MJERE – AKTIVNOSTI

1 INTEGRISANO PLANIRANJE MOBILNOSTI	
1.1.	Implementacija plana održive urbane mobilnosti
1.1.1.	Revidovanje plana održive urbane mobilnosti nakon svake godine
1.2.	Monitoring i evaluacija plana održive urbane mobilnosti
1.2.1.	Monitoring i evaluacija plana održive urbane mobilnosti
1.3.	Edukacije i treninzi stručnjaka iz oblasti saobraćaja i drugih srodnih sektora
1.3.1.	Redovne edukacije stručnjaka iz oblasti saobraćajnog, prostornog i urbanističkog planiranja
1.4.	Definisanje uslova kod izrade planova prostornog uređenja i saobraćajnih planova
1.4.1.	Kontinuirano unapređenje kriterija
1.5.	Mjere popularizacije održivog saobraćaja i održivog razvoja općenito
1.5.1.	Redovne promotivne aktivnosti za sve kategorije stanovništava
1.5.2.	Razviti Sistem nagrađivanja za odgovorne pojedince i udruženja
2 NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ - PJEŠAČENJE	
2.1.	Unapređenje pješačkog saobraćaja
2.1.1.	Izrada studije razvoja pješačenja i pješačkih koridora
2.1.2.	Revitalizacija postojeće infrastrukture i izgradnja nove
2.1.3.	Proširenje pješačkih zona i povezivanje pješačkih koridora
2.1.4.	Postepeno postroženje pravila za ulazak vozilom na područje gradskog centra
2.1.5.	Produženje perioda godine u kojem je središte grada zona zabrane saobraćanja motornim vozilima
2.1.6.	Prostorno proširenje zone zabrane saobraćaja
2.2.	Omogućavanje kretanja osoba sa invaliditetom
2.2.1.	Adaptacija cjelokupne postojeće infrastrukture - uklanjanje arhitektonskih barijera i adaptacija pristupačnosti objektima
2.3.	Unapređenje zelenih površina
2.3.1.	Revitalizacija zelenih površina na području grada i zelenih pojaseva koji razdvajaju pješački i motorizovani saobraćaj
2.3.2.	Analiza trenutnog stanja i izrada mape aerozagađenja, te akcionog plana za smanjenje zagađenja vazduha
2.4.	Promocija pješačkog saobraćaja
2.4.1.	Izrada mape pješačkih koridora i pješačkih površina (putokazi za pješačke karidore sa mapom pješačenja)
2.4.2.	Organizacija promotivnih kampanja i promocija kretanja i pješačenja i informisanje javnosti o prednostima
3 NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ - BIKIKLIZAM	
3.1.	Izrada Studije razvoja biciklističkog saobraćaja
3.1.1.	Analiza stanja, anketiranje građana, obezbjeđenje političke podrške
3.2.	Izgradnja biciklističkih staza u užem urbanom području
3.2.1.	Planiranje i izgradnja biciklističkih staza
3.2.2.	Prenamjena postojećih saobraćajnih površina – promjena smjera / jednosmjerne ulice
3.2.3.	U okviru saobraćajne trake iscrtati prostor za bicikliste
3.3.	Izgradnja biciklističke staze do izletišta
3.3.1.	Planiranje i izgradnja dvosmjerne biciklističke staze odvojene zelenim pojasom

	3.3.2. Uređenje popratnih sadržaja uz stazu
3.4.	Izgradnja parkinga za bicikle
	3.4.1. Planiranje i izgradnja
3.5.	Uređenje saobraćajne signalizacije za bicikliste
	3.5.1. Izrada mape biciklističkih koridora i pripadajuće saobraćajne signalizacije
3.6.	Uvođenje bike-sharing sistema kao inovacije u nemotorizovanom kretanju
	3.6.1. Izrada plana za uvođenje i razvoj bike-sharing sistema
	3.6.2. Nabavka, pokretanje i upravljanje sa bike-sharing sistemom
3.7.	Popularizacija bicikla kao najprihvatljivijeg oblika kretanja
	3.7.1. Organizacija promotivnih kampanja i promocija biciklizma i informisanje javnosti o prednostima ovakvog načina kretanja
4	JAVNI GRADSKI PREVOZ
4.1.	Stvaranje preduslova za uspostavljanje javnog gradskog prevoza
	4.1.1. Izrada studije opravdanosti za uspostavljanje linije javnog gradskog prevoza
	4.1.2. Unapređenje Regulatornog okvira
	4.1.3. Izrada projektne dokumentacije za autobuska stajališta koja će biti prilagođena osobama sa invaliditetom i koja će biti vizuelno prepoznatljiva
4.2.	Izgradnja infrastrukture neophodne za funkcionisanje javnog gradskog prevoza
	4.2.1. Izgradnja autobuskih stajališta na osnovu projektne dokumentacije
	4.2.2. Izgradnja centralnog multimodalnog čvora na lokaciji autobuske stanice
	4.2.3. Nabavka - Minibusevi, kombi, prevoz na poziv za slabo naseljene zone
4.3.	Optimizacija sistema prevoza školske djece
	4.3.1. Mogućnost objedinjavanja javnog prevoza i prevoza đaka
4.4.	Nabavka niskoemisionih vozila koja su prilagođena za sve korisnike
	4.4.1. Nabavka flote niskopodnih autobusa/mini buseva koji će se pokretati na čista goriva (električni ili CNG/LPG); (5 vozila)
4.5.	Uvođenje Park&Ride sustava
	4.5.1. Analiza stanja i izrada potrebne dokumentacije
4.6.	Promocija javnog gradskog prevoza i uvođenje inovativnih rješenja
	4.6.1. 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)
	4.6.2. Sprovođenje godišnje ankete korisnika javnog prijevoza za potrebe analize rezultata poboljšanja kvaliteta javnog prevoza
5	KORIŠTENJE OSOBNIH AUTOMOBILA
5.1.	Unapređenje bezbjednosti saobraćaja
	5.1.1. Uspostavljanje zona u kojima se ograničava brzina kretanja vozila na 30 km/h
	5.1.2. Optimizacija saobraćaja uvođenjem jednosmjernih ulica i oslobađanje površina za druge vidove saobraćaja
	5.1.3. Postavljanje radara na karakterističnim tačkama koje se nalaze na saobraćajnicama višeg reda
5.2.	Reorganizacija stacionarnog saobraćaja
	5.2.1. Izrada studije stacionarnog saobraćaja
	5.2.2. Redefinisanje zona stacionarnog saobraćaja i uvođenje nove tarifne politike
	5.2.3. Izgradnja parking prostora bez naplate kao dio multimodalnih čvorova (sistem „parkiraj i vozi“)
5.3.	Poboljšanje usluga taksi prevoza
	5.3.1. Unapređenje regulative koja se odnosi na prevoz putnika taksi vozilima
	5.3.2. Unapređenje mehanizama kontrole taksi prevoznika

5.4.	Poticanje korištenja E-automobila
	5.4.1. Donošenje odluke o nabavci električnih vozila za potrebe javnih institucija
	5.4.2. Izgradnja punjača za električne automobile
5.5.	Edukacije i promocija o racionalnom korištenju ličnih automobila
	5.5.1. Učešće u Evropskoj sedmici mobilnosti
	5.5.2. Edukacija učenika u školama
	5.5.3. Organizovanje minimum jedne kampanje godišnje koja za temu ima bezbjednost u saobraćaju i racionalnom korištenju automobila
6	TERETNI SAOBRAĆAJ
6.1.	Odluka o regulaciji transporta kroz grad
	6.1.1. Izrada regulativnih akata koji će imati restriktivne mjere za visoko emisiona teretna i dostavna vozila i vožnju u zabranjenim zonama
6.2.	Uvođenje elektro vozila

6.1. INTEGRISANO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI

6.1.1. Mjere popularizacije održivog saobraćaja i održivog razvoja općenito

Cilj mjera popularizacije održivog saobraćaja je informiranje i osvješćivanje građana za korištenjem ponuđenih oblika saobraćaja te istovremeno promoviranje takvih aktivnosti ostaloj javnosti.

Uključivanje građana poboljšava kvalitetu mjera za urbanu mobilnost pa se sve više prepoznaje kao važna sastavnica svakog procesa donošenja odluka. U okviru procesa savjetovanja s učesnicima, uključivanje građana je način koji ljudima na lokalnom nivou omogućava uključivanje u planiranje i oblikovanje rješenja za lokalne probleme tako da ona odražavaju njihove potrebe. Građani su također i (krajnji) korisnici usluga prevoza, te samim tim i najzainteresovaniji za njegov kvalitet. Iako odluke koje donositelji odluka (političari) na kraju donesu, u konačnici utječu na živote građana, tek odnedavno je prepoznata važnost aktivnog uključivanja građana u procese donošenja odluka. Kako bi se građani što više uključili u različite aktivnosti kojima je cilj promoviranje i aktualiziranje razvoja održivih oblika saobraćaja potrebno im je ponuditi kreativne i zanimljive načine prikupljanja ideja i mišljenja kao što su foto-anketa, shema nagrađivanja, takmičenje u idejama, videoplatforma na kojoj građani mogu objavljivati svoja mišljenja itd.

Za potrebe davanja informacija građanima potrebno je razmotriti različite medije (pisma, plakati, internetske najave, bilteni, a možda i televizijske i radio-emisije). Što je ciljna skupina građana manje

definiрана, treba uložiti više napora u korištenje različitih kanala. Interaktivan način kombiniranja procesa davanja informacija te prikupljanja mišljenja i prijedloga je organiziranje događanja ili postavljanje informativnog centra ili štanda. Ovaj način komunikacije može biti od vrlo formalne javne rasprave do „razigranog“ štanda s interaktivnim igricama na lokalnoj proslavi.

Ukoliko je potrebno da su informacije dostupne tokom dužeg vremenskog razdoblja, a resursi su ograničeni, može se razmotriti ideja postavljanja izložbe bez osoblja. Odabir lokacije u tome smislu vrlo je važan budući da lokacija treba privući većinu građana. Obrasci za komentare mogu motivirati posjetitelje na davanje povratnih razmišljanja o prikazanim informacijama.

Aktivnosti kao što su: posjeti u zajednici, fokusne grupe, radionice, ocjene građana, tehničke radne



grupe oblikovane su tako da se pomoću njih dopre do odabranih sudionika u malim skupinama. Ta metoda može rezultirati aktivnijim učešćem, otvorenijim razgovorima i raspravama.

Među drugim mogućnostima može se spomenuti sljedeće:

- terenske posjete mjestu provedbe projekta ili sličnim lokacijama u drugim gradovima;
- tehničke radne grupe u kojima stručnjaci rade zajedno na konkretnom pitanju;
- ocjene građana, gdje predstavnici građana prosuđuju o postojanosti tvrdnji koje predstavljaju stručnjaci;
- radionice s praktičnim vježbama (npr. projektiranje idealne ulice, alokacija raspoloživog proračuna itd.), igre ili igre uloga; proces razmjene ideja (tzv. brainstorming) kojim se potiče kreativnost.

Događanja s ciljem definiranja saobraćajne vizije, događanja vikendom i događanja na otvorenom omogućuju savjetovanje s velikim grupama učesnika. Takve aktivnosti odličan su način dobivanja povratnih informacija o određenom projektu kao cjelini, odnosno, način preispitivanja cijelog niza ideja. Održavanje skupa s predavanjima i radionicama, ili događanje koje tematizira vizije, na kojemu učesnici analiziraju postojeću situaciju i predlažu rješenja vrlo je zanimljiv i produktivan način popularizacije određenog projekta koja se planira realizirati. Ukoliko učesnici uključuju ciljne skupine do kojih je teže doprijeti, primjerice osobe s invaliditetom, preporučljivo je kontaktiranje organizacija koje ih predstavljaju i koje mogu dati savjet ili pomoći u organiziranju aktivnosti koje omogućuju kontaktiranje s njima. Te ciljne grupe posebno su osjetljive na mjere u saobraćaju i mogu pružiti vrijedne prijedloge, ukoliko ih se dodatno motivira i potakne na učešće.

Strategija uključivanja javnosti najvažnija je mjera popularizacije održive urbane mobilnosti. Na taj način moguće je provesti široko informiranje putem medija i prezentacija, kako bi se javnost u ranoj fazi planiranja upoznala s planiranim zahvatom. Predviđene aktivnosti u sklopu strategije uključuju:

- javne prezentacije te sastanci s relevantnim učesnicima
- objavljivanje članaka o planiranom projektu u dnevnim ili drugim novinama
- objavljivanje članaka u gradskim novinama čiji se primjerci besplatno dostavljaju građanima
- predstavljanje projekta kroz televizijske i radio emisije te u posebnoj brošuri koja je distribuirana na raznim prezentacijama.

Važna mjera popularizacije održivog saobraćaja je uključivanje tijela za komunikacije koja mogu djelovati



kao instrument za program i širiti informacije namijenjene širokoj javnosti:

- Profesionalna i strukovna udruženja i organizacije;
- Privredni i socijalni partneri;
- Nevladine organizacije;
- Obrazovne institucije;
- Organizacije privrednika;
- Informativni centri o Europi i predstavništva Komisije, posebno Delegacija EK;
- Ostali glavni sudionici za svaki od prioriteta.

Informiranje putem izrade web stranice a njezino objavljivanje omogućuje:

- Pristup najvećem mogućem broju korisnika – osigurati da stranica ima jednostavnu adresu; registrirati je na glavnim pretraživačima kako bi se lako mogla pronaći; izraditi je na način da bude vidljiva na ekranima i sa softverom niskih specifikacija; osigurati da se brzo učitava.
- Davanje prioriteta brzom pristupu vrijednim informacijama – stranica treba imati preglednu strukturu kako bi korisnici na brz i jednostavan način mogli pronaći tražene podatke; informacije, kada je moguće, trebaju biti dostupne za preuzimanje u pdf formatu.
- Vizuelna privlačnost – snažan vizuelni identitet upotrebom logotipa, boja itd. bez da se ograničava jasnoća, brzina i jednostavnost
- Interaktivni sadržaj, korištenjem jedinstvenih prednosti web stranica.

6.1.2. Definisanje parametara kod izrade prostornih planova i saobraćajnih planova i projekta

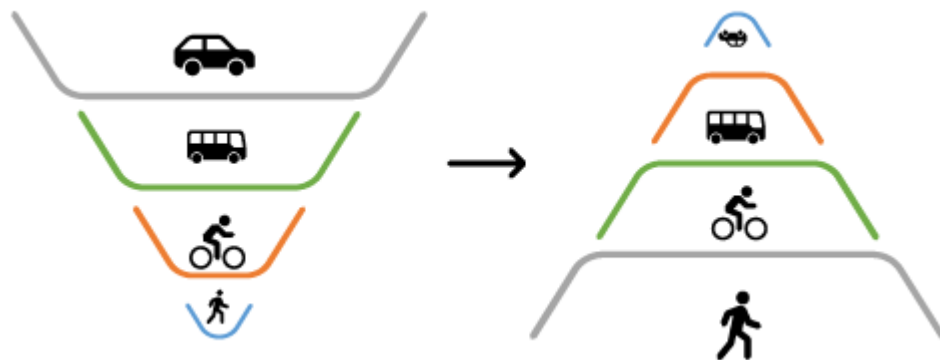
Kod izrade svih novih planova prostornog uređenja, Općina Zavidovići nužno treba uvjetovati predviđanje koridora za biciklističke staze ili na svim glavnim i sabirnim ulicama na kojima se predviđa veći intenzitet biciklističkog saobraćaja obilježiti traku za bicikliste.

Kod izrade svakog novog plana prostornog uređenja (Prostorni plan, urbanistički plan, regulacioni plan) potrebno je uvjetovati saobraćajno - tehnološku analizu, odnosno proračun ili učešće eksperta iz područja održive mobilnosti kako bi se pravilno predvidio intenzitet i prostorno kretanje biciklista u zoni obuhvata plana.

Za postojeće provedbene planove trebalo bi donijeti odluku da se planovi mogu provoditi i izradom studija, idejnih rješenja, odnosno stručnih podloga, kojima će se sagledati saobraćajni i drugi

infrastrukturni sistemi u cjelini ili parcijalno. Na taj način bi rješenja mogla i odstupati od planiranih, ukoliko se kroz izradu tih studija, idejnih rješenja, odnosno stručnih podloga dokaže da je takvo rješenje racionalnije i tehnički ispravnije.

Ovakvom odredbom omogućilo bi se kreiranje saobraćajnih rješenja u skladu s najnovijim naučnim i stručnim dostignućima iz područja održive mobilnosti i transporta bez nelogičnih ograničenja koja mogu biti uzrokovana krutim prostornim planovima. Kod izrade projektne dokumentacije za saobraćajnu infrastrukturu nužno je u tehničkim uslovima naglasiti obavezu sagledavanja potreba biciklističkog i pješačkog saobraćaja kao i svih ostalih oblika održivog kretanja i u skladu s time zahtijevati sve potrebne elemente za njihovo sigurno odvijanje.



Tradicionalno planiranje

Održivo urbano planiranje

INTEGRISANO PLANIRANJE PROSTORA I URBANE MOBILNOSTI

Mjera	Aktivnosti	Period implement.	Nadležnost
Implementacija plana održive urbane mobilnosti	Revidovanje plana održive urbane mobilnosti nakon svake godine	2021-2025	Općina Zavidovići
Monitoring i evaluacija plana održive urbane mobilnosti	Monitoring i evaluacija plana održive urbane mobilnosti	2021-2025	Općina Zavidovići
Edukacije i treninzi stručnjaka iz oblasti saobraćaja i drugih srodnih sektora	Redovne edukacije stručnjaka iz oblasti saobraćajnog, prostornog i urbanističkog planiranja	2020-2025	Općina Zavidovići
Definisanje uslova kod izrade planova prostornog uređenja i saobraćajnih planova	Kontinuirano unapređenje kriterija	2021-2025	Općina Zavidovići
Mjere popularizacije održivog saobraćaja i održivog razvoja općenito	Redovne promotivne aktivnosti za sve kategorije stanovništva	2021-2025	Općina Zavidovići
	Razviti sistem nagrađivanja za odgovorne pojedince i udruženja	2021-2025	Općina Zavidovići

6.2. NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ - PJEŠAČENJE

Pješački saobraćaj, odnosno pješačenje, smatra se najprikladnijim oblikom kretanja za svladavanje kraćih udaljenosti. Uže središte Zavidovića je svojom veličinom izrazito pogodno za potenciranje pješačenja kao primarnog modaliteta prometovanja.



Na užem području grada (ili samo u nekoj od ulica) moguće je utvrditi posebni režim odvijanja saobraćaja u vrijeme ljeta npr. od 15. juna do 1. septembra. U tom razdoblju zabranjuje se saobraćaj svim motornim vozilima u vremenskom razdoblju od xx do yy sati. Od zabrane izuzeti vozila građana s prebivalištem na području užeg gradskog središta, vozila dostave i slično.

Na taj način se gradsko središte pretvara u pješačku zonu što je dobar primjer poticanja pješačenja kao održivog oblika prometovanja. Takvu organizaciju prometa tokom ljeta treba podržavati te postepeno proširivati i u vremenskoj i u prostornoj dimenziji.

Kao konačna mjera predlaže se potpuno zatvaranje užeg gradskog središta u vrijeme turističke sezone /ljeta. Ovu mjeru potrebno je provesti postepeno uz kontinuiranu komunikaciju i usaglašavanje s građanima.

Kao preduvjet za potpuno zatvaranje potrebno je osigurati parkirališne površine za stanovnike središta na parkiralištima koja su najbliže gradskom središtu. Parkiranje za stanovnike središta na najbližem parkiralištu treba biti besplatno ili po povlaštenim tarifama bez obzira što bi se to parkiralište nalazilo u

prvoj zoni. Od udaljenijih parkirališta do gradskog središta stanovnicima treba omogućiti besplatno korištenje javnog prijevoza.

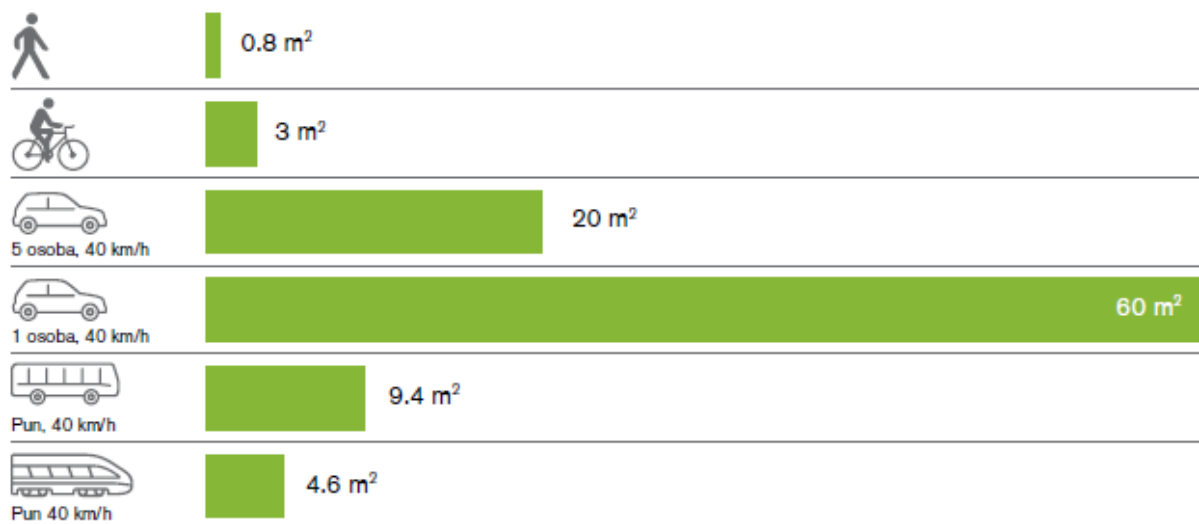
Za dostavu stvari od ulaska u zonu zabranjenog saobraćaja do kuća, stanova i lokala potrebno je osigurati primjerena transportna sredstva (elektro vozilo, kolica, tricikl ili slično). Ovom mjerom bi se na području strogog gradskog središta osigurala zona zabranjenog saobraćaja tokom cijele turističke sezone čime bi gradsko središte postalo prostor prvenstveno namijenjen ljudima, a ne vozilima. Navedeno je najjednostavnije organizirati preko gradskog Komunalnog preduzeća.

U zoni treba ostaviti mogućnost nesmetanog kretanja bicikala kao jedinog prihvatljivog oblika prometovanja vozilima. Proširenjem zone zabranjenog ili ograničenog prometa motornim vozilima moguće je organizirati zonu smirenog prometa tzv. „shared space“, odnosno prostor u kojem će se istim površinama kretati pješaci i biciklisti kao i motorna vozila, ali pod uvjetom da su motorna vozila u podređenom položaju u odnosu na pješake i bicikliste.

Kao mjere unaprjeđenja ovog strateškog cilja predlažu se:

- Unaprjeđenje pješačkog saobraćaja
- Omogućavanje kretanja osoba sa invaliditetom
- Unaprjeđenje zelenih površina
- Promocija pješačkog saobraćaja, informisanje javnosti o kvalitetu vazduha

Prostor korišten po osobi prema obliku prometa.



NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ			
MJERA	AKTIVNOSTI	Period implement	Nadležnost
Unapređenje pješačkog saobraćaja	Izrada studije razvoja pješačenja i pješačkih koridora	2020-2021	Općina Zavidovići
	Revitalizacija postojeće infrastrukture i izgradnja nove	2021-2025	Općina Zavidovići
	Proširenje pješačkih zona i povezivanje pješačkih koridora	2021-2025	Općina Zavidovići
	Postepeno postroženje pravila za ulazak vozilom na područje gradskog centra	2021-2025	Općina Zavidovići
	Produženje perioda godine u kojem je središte grada zona zabrane saobraćaja motornim vozilima	2021-2025	Općina Zavidovići
	Prostorno proširenje zone	2021-2025	Općina Zavidovići
Omogućavanje kretanja osoba sa invaliditetom	Adaptacija postojeće infrastrukture, uklanjanje arhitektonskih barijera i adaptacija pristupačnosti objektima	2021-2025	Općina Zavidovići privatne kompanije
Unapređenje zelenih površina	Revitalizacija zelenih površina na području grada i zelenih pojaseva koji razdvajaju pješački i motorizovani saobraćaj	2021-2025	Općina Zavidovići
	Analiza trenutnog stanja i izrada mape aerozagađenja, te akcionog plana za smanjenje zagađenja vazduha	2020-2022	Općina zavidovići
Promocija pješačkog saobraćaja, informisanje javnosti o kvalitetu vazduha	Izrada mape pješačkih koridora i pješačkih površina (putokazi za pješačke karidore sa mapom pješačenja)	2020-2025	Općina Zavidovići
	Organizacija promotivnih kampanja i promocija kretanja i pješačenja i informisanje javnosti o prednostima	2020-2025	Općina Zavidovići

6.3. NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ

Mjere u sistemu biciklističkog saobraćaja predstavljaju na neki način glavni dio Plana održive urbane mobilnosti iz razloga što ih je najjednostavnije provesti, a mogu dati najznačajnije učinke i efekte.

Analizom postojećeg stanja utvrđeno je da značajan dio stanovnika Zavidovića posjeduje vlastiti bicikl (30 % od ukupno anketiranih).



78

Iz tog razloga razvoju biciklističkog prometa posvećena je posebna pažnja u procesu predlaganja rješenja.

Kao osnovni paketi mjera vezani uz biciklistički promet predlažu se:

- Izrada Studije razvoja biciklističkog saobraćaja
- Izgradnja biciklističkih staza u užem urbanom području
- Izgradnja biciklističke staze do izletišta
- Izgradnja parkirališta za bicikle
- Uređenje saobraćajne signalizacije za bicikle
- Uvođenje bike-sharing sistema kao inovacije u nemotorizovanom kretanju
- Popularizacija bicikla kao najprihvatljivijeg oblika kretanja

6.3.1. Biciklističke staze



Izgradnja biciklističkih staza na području gradskog središta

Odluka o izgradnji biciklističkih staza na području središta grada treba biti utemeljena na prethodnim terenskim istraživanjima putem anketiranja na terenu te on-line anketa. Prema rezultatima sprovedene ankete stanovnika, koji su prikazani na grafikonima sasvim je jasno da je stanje vrlo loše, i da takva situacija rezultira velikim prometnim opterećenjem. Ovakvo stanje je neprihvatljivo s gledišta održivog saobraćaja i potrebno je predložiti mjere koje će smanjiti navedeno opterećenje.

Kao rješenje navedenog problema predlaže se izgradnja biciklističkih staza. Međutim, duž postojećih saobraćajnica ne postoji dovoljno prostora za obilježavanje prikladne biciklističke staze.

Zbog visoke izgrađenosti okolnog prostora dodatni prostor nije moguće osigurati izvan koridora saobraćajnice. Iz tog razloga, prostor za biciklističke staze potrebno je osigurati prenamjenom postojećih saobraćajnica.

Prenamjena postojećih saobraćajnih površina – promjena smjera/jednosmjerne ulice

Prenamjenu je moguće izvršiti promjenom smjernosti određenih ulica iz dvosmjernih u jednosmjerne. Ova mjera ne može se provoditi parcijalno već je potrebno osmisliti sistem jednosmjernih ulica u određenoj zoni. Za uspostavu sistema jednosmjernih ulica potrebno je osigurati parove jednosmjernih ulica na način da svaka ulica s jednosmjernim usmjerenjem saobraćaja ima svoj par koji je usmjeren u drugom smjeru.

Na taj način se uravnotežuje kapacitet saobraćajne mreže u oba smjera. Sa stajališta karakteristika saobraćajnog toka par jednosmjernih ulica je po kapacitetu i osnovnim značajkama mreže ekvivalentan dvosmjernoj saobraćajnici samo što u ovom slučaju granica između suprotno usmjerenih tokova nije središnja linija saobraćajnice nego blok zgrada.

Sistemom jednosmjernih ulica na prostoru gradskih središta postiže se bolja protočnost ulične mreže, povećava broj parkirališnih mjesta, otvaraju novi prostori za pješake i biciklističke staze jer se u većini ulica koje su pretvorene iz dvosmjernih u jednosmjerne, jedan saobraćajni trak može iskoristiti za kretanje jednosmjernog toka, a drugi za drugu namjenu. Na taj način znatno se povećava i nivo sigurnosti prometa kako za motorna vozila tako i za pješake i bicikliste. Jednosmjerne ulice su mnogo jednostavnije za regulaciju saobraćaja na raskrsnicama.

Na raskrsnicama jednosmjernih ulica postoje samo dva dolazna smjera pa ima puno manje konfliktnih površina i potrebno je regulirati samo dva dolazna saobraćajna toka vozila. Posebna prednost očituje se kod



saobraćajnog toka koji skreće ulijevo jer nema nadolazećeg saobraćajnog toka iz suprotnog smjera koji je konfliktan s prometnim tokom skretača ulijevo. Na taj način značajno se povećava propusna moć i nivo usluge te sigurnost odvijanja saobraćaja na raskršću. Kod raskršća jednosmjernih ulica, ako saobraćajni tok skretača ulijevo nije posebno izražen, nije nužno postojanje zasebne trake za skretanje ulijevo, jer vozila koja skreću ulijevo mogu napustiti raskršće bez smetnji nadolazećeg prometnog toka (tok skretača ulijevo promatra se isto kao tok skretača udesno, odnosno ometan je samo uvjetno kompatibilnim prometnim tokom pješaka).

Kao pozitivne učinke uspostave optimalne regulacije i organizacije saobraćajnih tokova svakako je bitno spomenuti pozitivne ekološke efekte jer se povećanjem protočnosti mreže eliminira znatan broj "kreni – stani" operacija tokom vožnje koje imaju izrazito nepovoljan uticaj na emisiju štetnih plinova.

Kod izrade prijedloga jednosmjernih ulica nužno je voditi računa o kontinuitetu saobraćajnih tokova na duljim relacijama. Sistem jednosmjernih ulica u pravilu doprinosi produljenju putovanja, međutim to se kompenzira brojnim povoljnostima koje se dobivaju osmišljenim usmjerenjem saobraćaja, a ukupna korist u odnosu na nedostatke je višestruko veća.

Izgradnja biciklističke staze do poznatog izletišta

Kao optimalno rješenje predlaže se izgradnja dvosmjerne biciklističke staze s jedne strane saobraćajnice, odvojene od kolnika zelenim pojasom primjerene širine. U slučaju nedostatka prostora stazu je moguće odvojiti od kolnika i propisnom zaštitnom ogradom. U naseljima je stazu potrebno uskladiti s pješačkom stazom. Kod projektiranja staze potrebno je voditi računa o odnosu staze i postojećih i planiranih autobusnih stajališta te ispravnom vođenju staze kroz zonu raskršća.

Uređenje popratnih sadržaja uz biciklističke staze

Kako bi se na biciklističke staze privukao što veći broj korisnika, predlaže se uređenje sadržaja na stazi i uz stazu koji će biti dodatna atrakcija korisnicima staze. U tom smislu predlaže se uređenje „off-road“ poligona i vidikovca, odnosno odmorišta za korisnike staze te „rent a bike“ terminala na karakterističnim lokacijama uz stazu. Off-road poligon predlaže se kao poligon za djecu i mlade kako bi oni tokom vožnje stazom mogli skrenuti na poligon, napraviti jednu ili više vožnji poligonom i nastaviti dalje. Ukoliko se off road poligon pokaže atraktivnim u njegovoj blizini moguće je naknadno izgraditi i „skate“ park. U blizini poligona predlaže se uređenje kafića ili bara kako bi se roditelji mogli okrijepiti dok npr. čekaju djecu koja se voze po poligonu.



6.3.2. Uređenje parkirališta za bicikle

Na području Zavidovića u blizini svih javnih objekata i objekata koji su značajni i atraktivni te utiču na povećanje putovanja potrebno je urediti parkirališta za bicikle. Parkiralištima za bicikle u ovom smislu smatraju se držači za ostavljanje bicikala.

Kao tip držača bicikala predlažu se stalci koji omogućavaju osiguranje bicikla na više tačaka što znatno povećava sigurnost bicikla od krađe. Navedeni stalci također ne zauzimaju puno prostora te se zbog svoje jednostavnosti mogu implementirati na gotovo sve lokacije.

6.3.3. Uređenje saobraćajne signalizacije za bicikliste

Na početnim i završnim tačkama staza potrebno je postaviti info panoe s osnovnim informacijama o stazama, položajem staze u prostoru, duljinama i visinskim profilom, tačkama interesa u blizini staze, tačkama interesa za bicikliste itd. Panoe treba stilizirati i vizualno urediti tako da predstavljaju svojevrsan vizualni identitet grada Zavidovića.

Postaviti i multimedijски info kiosk s interaktivnom kartom i mogućnošću dvosmjerne komunikacije, odnosno mogućnošću preuzimanja podataka važnih za bicikliste na pametne telefone, tablete i sl.. Osim funkcije za bicikliste na „infokiosku“ bi se mogle nuditi i ostale turističke informacije.



6.3.4. Uvođenje bike-sharing sistema kao inovacije u nemotorizovanom kretanju

Prometna infrastruktura u gradovima je oduvijek bila podređena automobilu, međutim, trend rasta svih troškova života, pogotovo prevoza, kao i povećanje saobraćajnih zagušenja, počinje prisiljavati sve veći broj stanovnika grada da zamijene svakodnevna putovanja privatnim automobilima nekim oblicima javnog prevoza. U takvoj situaciji bicikl predstavlja brz i direktan put do željenog cilja osobito u slučaju ako se može preuzeti, voziti i ostaviti na onoj dionici koju želimo svladati.

Efikasnost korištenja bicikla dokazana je svojim brzim tempom razvijanja u mnogim europskim i svjetskim gradovima te nastankom sistema za iznajmljivanje bicikala (*Bike sharing systems – BSS*).

Sistem javnih bicikala poznat je već pola stoljeća, no njegov masovniji razvitak je postao moguć tek posljednjih nekoliko godina uvođenjem naprednih tehnologija što je sistem javnih bicikala učinilo važnim i u zadnje vrijeme neophodnim elementom saobraćajne i kulturne slike sve većeg broja gradova, pogotovo europskih. Sistem javnih bicikala danas se može naći u brojnim gradovima i regijama diljem Europe i svijeta, a osobitu popularnost je stekao u zapadnim i južnim europskim zemljama iako prednost



takvih sistema sve više postaje prepoznata i u nekim istočno europskim gradovima kao što su Prag, Krakow i Ljubljana. Osim u velikim gradovima, primjera sistema javnih bicikala ima i u manjim gradovima / npr. satelitski gradovi svih većih gradova u Njemačkoj i Austriji/.

Cilj ovakvih sistema je poboljšati opštu životnu i prometnu situaciju u gradovima na način da se smanje gužve, zagađenja i sl. te olakšati dnevno kretanje svim stanovnicima grada kako bi mogli u što kraćem vremenu te uz najmanje moguće troškove na održiv i siguran način zamijeniti svoje automobile ili javni gradski prevoz s biciklom koji nije u njihovom vlasništvu. Iz tog razloga sistemi javnih bicikala bi trebali biti integralni dio strateških razvojnih smjernica svakoga grada jer na taj način se podupire dinamičnost i održivost razvoja grada te podiže kvaliteta života svih građana.

Prednosti sistema javnih bicikala su mnoge tako npr. gledano s ekološkog aspekta takvi sistemi su besprijekorni jer nema emisije plinova. Gledano s aspekta utroška energije, nisu potrebna nikakva sredstva za pokretanje bicikla, osim ulaganja snage vlastitih mišića što dovodi i do zdravstvenih koristi kod građana čime se smanjuju troškovi potrebni za liječenja bolesti koje su povezane s kretanjem.

Osim toga, sistem javnih bicikala povećava mobilnost građana na području grada efikasnim obogaćivanjem usluge javnog gradskog prevoza.

U uslovima prometnog zagušenja, kad privatni automobili, autobusi i taksiji postaju teško pokretljivi, bicikl nudi brz i direktan put do cilja te je sve veći trend njihovog korištenja u mnogim europskim i svjetskim gradskim centrima. Takav trend porasta korištenja bicikla u svrhu javnog prijevoza dovodi i do potrebe da se sve veći dio saobraćajne infrastrukture u gradovima, pogotovo u njihovim centrima, podredi upravo biciklistima što dosad nije bio slučaj.

Prilikom uvođenja sistema javnog bicikla na neko gradsko područje, s obzirom da postoje velike razlike između postojećih sistema javnih bicikala, vrlo je važno imati pristup koji je specifičan za to područje što je posebno važno ukoliko se radi o uvođenju novog programa sistema javnih bicikala koji je prilagođen za različite lokalne uslove.

Različitosti sustava javnih bicikala



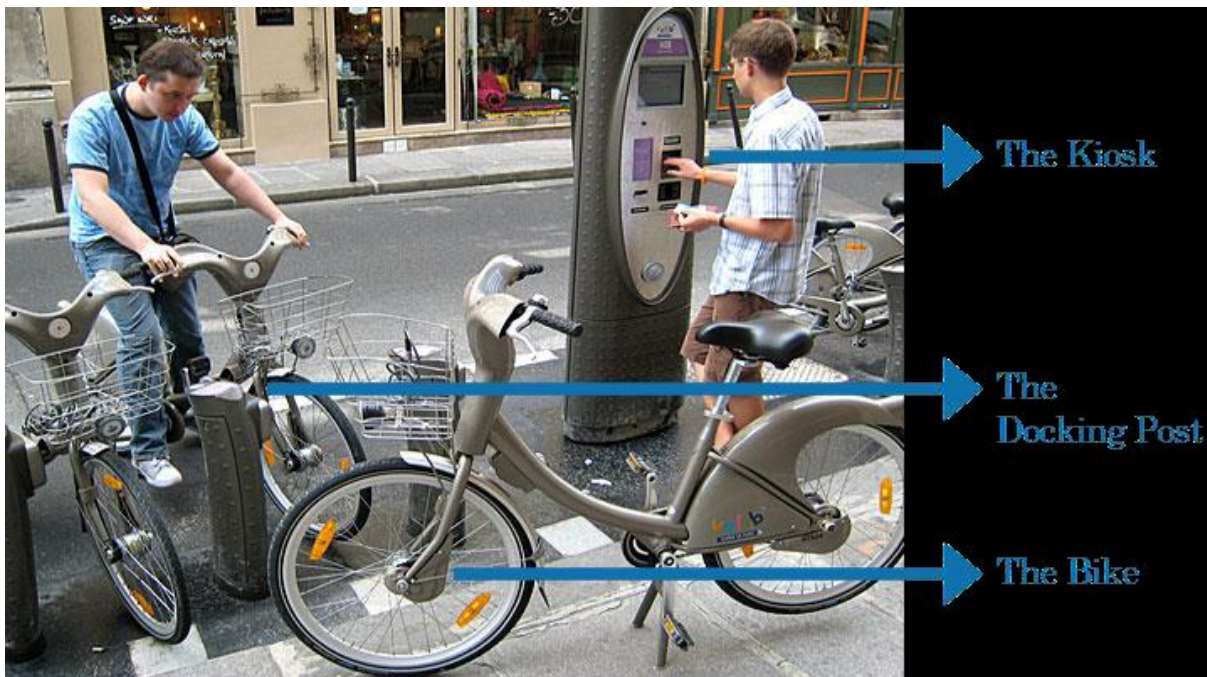
Pristupna tehnologija, odnosno tehnologije načina iznajmljivanja bicikala danas su raznolike te najviše ovise o veličini sistema, količini financijskih sredstava te primijenjenoj tehnologiji. Neke od danas najčešće primijenjenih tehnologija su:

- (smart) kartice –jedan od najčešćih korištenih pristupa gdje se bicikl može iznajmiti na terminalu ili direktno na biciklu, ukoliko bicikli ima čitač kartica. Također se mogu koristiti drugačije vrste kartica kao što su magnetske, čip, kreditne ili RFID kartice;
- šifre – u ovom slučaju korisnik nazove ili pošalje SMS na određeni broj s potrebnim podacima prilikom čega dobiva pristupni kod ili neke druge potrebne pristupne informacije. Pristupni kod se unosi u elektronički ili mehanički uređaj koji se nalazi na biciklu ili stanici za iznajmljivanje;
- ključevi – također često korištena tehnologija gdje korisnik nakon što ostavi potrebne identifikacijske podatke dobiva ključeve bicikla;
- depozit – ovaj način iznajmljivanja bicikla se koristi u nekim gradovima gdje se bicikli može koristiti umetanjem malog depozita pri čemu je korištenje samoga bicikla zapravo besplatno.

Stanice u sistemu javnih bicikala su vrlo važne značajke te ih gotovo svi sistemi imaju, iako postoje i rijetki primjeri bez stanica. Stanice se mogu podijeliti u dva osnovna oblika:

- stanice s niskom tehnologijom (*Low-tech*) – kod ovakvih primjera bicikli su zaključani mehanički za stanicu ili su jednostavno zaključani sa sigurnosnim katancem, dok je stanica opremljena sa statičkim informacijama o samom sistemu i načinu iznajmljivanja (plakati,karte, brošure itd.). Takve stanice zahtijevaju osobu koja će izdavati bicikle. Stanica može biti u sklopu polifunkcijskog paviljona, kioska, recepcije hotela, Ureda turističke zajednice, itd.
- stanice s visokom tehnologijom (*High-tech*) s pristupnim točkama – najčešći sistem ovakvih stanica uključuje pristupne tačke i terminale za iznajmljivanje koji su međusobno povezani. Bicikli se zaključavaju elektronički što se kontrolira preko stanice. Najam za iznajmljivanje se ostavlja na mjestu gdje se uzima bicikli (na terminalu ili na pristupnoj tački) na način koji ovisi o opremi stanice (čitači

kartica, RFID čitači, printeri i tipkovnice itd.). Ovakve stanice također sadržavaju prostor za oglašavanje i mjere informiranja.



Ovisno o potrebama razmotrilo bi se i uvođenje određenog broja električnih bicikala za stariju populaciju te određen broj dodatne opreme kao što su sjedalice i biciklističke prikolice za porodice s djecom.

6.3.5. Popularizacije bicikla kao najprihvatljivijeg oblika prometovanja

Mjere popularizacije obuhvataju izradu i distribuciju raznih oblika printanih i multimedijских materijala kroz koje će se provesti edukacija stanovnika, posjetitelja i turista na području grada o prednostima korištenja bicikla kao jednog od najprihvatljivijih oblika kretanja.

Osim toga, vrlo je važno kontinuirano provoditi edukaciju stanovništva kroz prezentacije i radionice za ciljanje skupine. Kao ciljane skupine s kojima bi trebalo provoditi prezentacije o prednostima i koristima korištenja bicikla navode se:

- učenici osnovnih škola,
- učenici srednjih škola,
- penzioneri, odnosno osobe starije životne dobi.



Ukoliko se uzme u obzir da djeca, osobito prvačići, tek uče saobraćajnu kulturu i propise, da su zaigrani i skoro potpuno nesvjesni opasnosti koje na njih vrebaju na saobraćajnicama, popularizacija bicikla kao oblika održivog kretanja idealno se uklapa u njihovo učenje novih spoznaja u saobraćaju.

Dugoročan sistemski pristup na način da nastavnici i profesori daju sve veći značaj saobraćajnom odgoju i očuvanju prirode, ali i da se putem djece, roditelji upozore na svjesno i odgovorno ponašanje u cestovnom prometu, posebno korištenjem ekološki prihvatljivih oblika kretanja u velikoj mjeri pomoći će u edukaciji djece. U tom smislu moguće je koristiti i preventivno-edukacijske materijale: razne knjižice, igre; bojanke, igre slagalicama (puzzle), igre pamćenja (memory), igre kartama te društvene igre npr. "Od kuće do škole". Edukacija djece i mladih je također vrlo važna kako bi se već u najranijim fazama odgoja kod djece potaknulo razmišljanje o ekologiji, održivosti i zdravom načinu života, a korištenje bicikala se svakako uklapa u takvu edukaciju.

Kao vrlo značajnu mjeru u poticanju bicikla kao najprihvatljivijeg oblika kretanja, uz postizanje najvišeg stepena sigurnosti saobraćaja, predlaže se uređenje malog poligona za edukaciju djece u prometu.

Današnji trend u moderno koncipiranim društvima je educiranje učesnika u saobraćaju na saobraćajnim poligonima. To su posebno projektirane i izgrađene površine koje nisu u fizičkom kontaktu s pravim saobraćajem, ali vrlo realno približavaju sliku svakodnevnosti na cestama. Postoje različite vrste tih poligona, ovisno o namjeni. Poligoni za motorna vozila služe za obuku novih vozača bez vozačkog predznanja, a postoje i specijalizirani za obuku vozača koji već imaju iskustva u vožnji (tzv. škola sigurne vožnje). Vrlo važna vrsta poligona su poligoni za nemotorizirani saobraćaj. Poligoni za nemotorizirani saobraćaj imaju prvenstveno namjenu educiranja djece školske ili predškolske životne dobi kao najrizičnije dobne grupe u prometu. Na takvim poligonima djeca na potpuno siguran način dolaze u različite konfliktne situacije u saobraćaju i tako stiču prometnu kulturu, iskustva i znanja koja će koristiti cijeli život. Poligoni za nemotorizirani promet rade se kao model karakterističnih elemenata gradskog prometnog sistema, ali u umanjenim dimenzijama. Na taj način su za izgradnju poligona potrebne relativno male površine prostora i materijala za izgradnju što znatno umanjuje trošak investicije. Opisani poligon moguće je izgraditi već na površini od 2.000 m².

Edukacija na prometnim poligonima nije jedino rješenje, ali svakako bitno povećava sigurnost svih sudionika u prometu. Teorijska nastava u školi je neophodna, ali je i nedovoljna. Praktičnim pristupom problemu uz stručno osoblje kvalificirano za takav način rada s djecom dobiva se realna situacija iz koje se može najviše

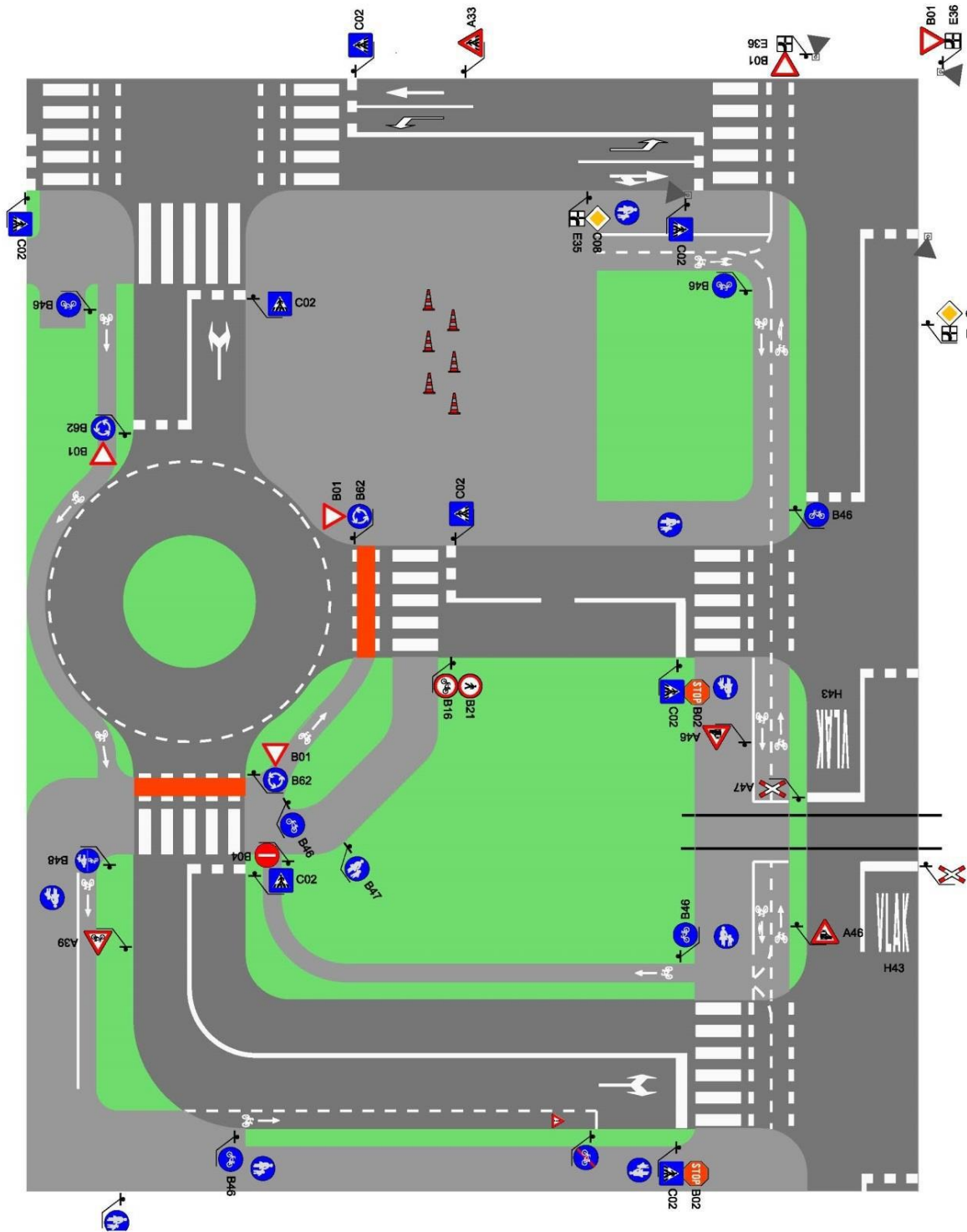
naučiti, a sve se odvija u kontroliranim uvjetima. Pri tom su osnovni ciljevi ukazivanje na opasnosti koje prijete u pojedinim situacijama,

- ispravno razmišljanje i reagiranje,
- donošenje pravilnih i pravodobnih odluka,
- stjecanje odgovornosti za vlastite postupke.

Djeca kao pješaci ili biciklisti stižu neka nova iskustva i saznanja, a da pri tom nisu izložena stvarnoj opasnosti kao u svakodnevnom životu. Prvi susret s nekim novim, njima nepoznatim prometnim znakom i semaforiziranim raskršćem, susret s kružnim tokom ili pružnim prijelazom pa čak i s prometnim policajcem doprinijet će ukupnom razumijevanju vrlo složenog prometnog procesa.

Upravo zbog toga je realno za očekivati da će prometni poligon znatno pridonijeti podizanju prometne svijesti kod mladih, podizanju svijesti o nužnosti korištenja održivih oblika prometovanja, čime će se postići i željeni učinak – osjetno smanjenje broja stradalih u prometu.





NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ			
MJERA	AKTIVNOSTI	Period implement.	Nadležnost
Izrada Studije razvoja biciklističkog saobraćaja	Analiza stanja, anketiranje građana, obezbjeđenje političke podrške	2020-2021	Općina Zavidovići
Izgradnja biciklističkih staza u užem urbanom području	Planiranje i izgradnja biciklističkih staza	2021-2025	Općina Zavidovići
	Prenamjena postojećih saobraćajnih površina – promjena smjera/jednosmjerne ulice	2021-2025	Općina Zavidovići
	U okviru saobraćajne trake iscrtati prostor za bicikle	2021-2025	Općina Zavidovići
Izgradnja biciklističke staze do izletišta	Planiranje i izgradnja dvosmjerne biciklističke staze odvojene zelenim pojasom	2021-2025	Općina Zavidovići
	Uređenje popratnih sadržaja uz stazu	2021-2025	Općina Zavidovići
Izgradnja parkinga za bicikle	Planiranje i izgradnja parkinga za bicikle	2021-2025	Općina Zavidovići
Uređenje saobraćajne signalizacije za bicikle	Izrada mape biciklističkih koridora i pripadajuće saobraćajne signalizacije	2021-2025	Općina Zavidovići
Uvođenje bike-sharing sistema kao inovacije u nemotorizovanom kretanju	Izrada plana za uvođenje i razvoj bike-sharing sistema	2020-2021	Općina Zavidovići
	Nabavka, pokretanje i upravljanje sa bike-sharing sistemom	2021-2025	Općina Zavidovići privatne kompanije
Popularizacija bicikla kao najprihvatljivijeg oblika kretanja	Organizacija promotivnih kampanja i promocija biciklizma i informisanje javnosti o prednostima ovakvog načina kretanja	2021-2025	Općina Zavidovići

6.4. JAVNI GRADSKI PREVOZ

6.4.1. Regulatorni okvir

Gradovi i općine, temeljem Zakona o komunalnim djelatnostima, organiziraju obavljanje komunalni usluga, u koju spada i javni prevoz putnika. Navedene usluge moguće je osigurati na način da jedinice lokalne uprave i samouprave same osnuju javno preduzeće za obavljanje tih djelatnosti ili da se unajmi usluga od strane drugih preduzeća osposobljenih za obavljanje tih djelatnosti.

Preduzeća poslove javnoga prijevoza putnika obavljaju u skladu sa Zakonom o komunalnim djelatnostima i Zakonom o cestovnom prevozu Federacije Bosne i hercegovine, prema kojem se javni prevoz putnika obavlja temeljem dozvola koje prevoznicima dodjeljuju prema određenom postupku Ministarstvo prometa i komunikacija Kantona te tijela jedinice lokalne samouprave ovisno o području kojom linije javnoga prevoza putnika prolaze. /Tako za linije koje prolaze (spajaju) gradove i općine unutar dva ili više kantona dozvole izdaje Ministarstvo prometa i komunikacija Federacije Bosne i Hercegovine. Za linije koje prolaze i spajaju više gradova i općina unutar jednog kantona dozvole izdaje nadležno tijelo kantona, a ako linija prolazi unutar granica samo jednog grada ili samo jedne općine, dozvole izdaje nadležno tijelo grada ili općine.

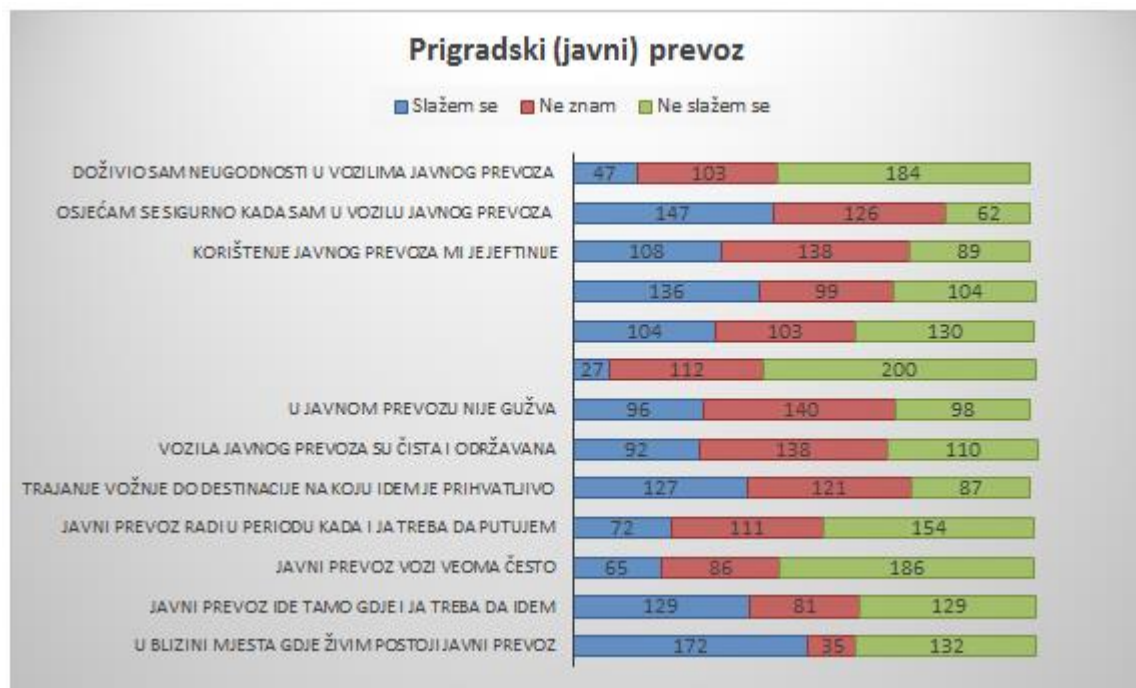
6.4.2. Polazne postavke

Temeljem zaključaka provedenih terenskih istraživanja (anketa), utvrđeno je kako je potrebno unaprijediti postojeći sistem prevoza, odnosno, nepostojanje razvijenog javnog gradskog prevoza značajan je nedostatak na ovom području. Obzirom na veličinu Zavidovića, a prema dosadašnjim iskustvima, samostalno uvođenje sistema javnog gradskog i prigradskog prevoza nije u granicama isplativosti, a samim time takvo ulaganje predstavlja financijski rizik

Provođenjem ankete o općem stanju mobilnosti na području Zavidovića utvrđene su činjenice koje govore da građani nisu zadovoljni ponudom javnog autobusnog prevoza. Iz navedenog je moguće zaključiti kako je potrebno unaprijediti sistem prevoza te predložiti uvođenje autobusnih linija na najfrekventnijim pravcima. Osim što bi se uvođenjem javnog prevoza smanjilo opterećenje cestovne mreže, značajne uštede ostvarile bi se i kroz smanjenje potrošnje goriva i zagađenja okoliša. Znatne su i ukupne investicijske uštede, osobito u gradnji cestovne infrastrukture, ako se stanovništvo više koristi javnim gradskim prevozom i to na koncentriranim tokovima putnika. Smanjenje potrošnje goriva u dvostrukoj je direktnoj i značajnoj vezi sa smanjenjem upotrebe privatnih automobila i to kroz povećanje brzine putovanja radi smanjenja saobraćajnog opterećenja i radi smanjenja potrošnje goriva po jednom putnom kilometru u sistemu

javnoga gradskog prevoza putnika. Potrebno je stoga optimizirati sistem javnog prevoza na takav nivo da pruža najveću moguću kvalitetu prevoza sa stajališta dostupnosti, frekventnosti i sigurnosti prometa uz najmanje moguće troškove prevoza (fiksne i varijabilne troškove).

Pretpostavka je da se na usluge autobusnog prevoza najviše oslanjaju učenici, dakle stanovništvo u dobi do 14 godina (osnovnoškolci), odnosno do 19 godina (srednjoškolci). Stanovništvo u radnoj dobi također se oslanja na usluge autobusnog prevoza, a koliki će biti njihov udio u ukupnom broju putnika više ovisi o ekonomskim i socio-ekonomskim faktorima nego o demografskim.



Pri određivanju cijena u sistemu javnoga gradskog prevoza treba voditi računa i o tome da su troškovi prevoza znatno veći za društvo ako se javni gradski prevoz nedovoljno koristi. To zapravo znači da sve razvojne koncepcije i strategije razvitka moraju uključivati sistem sufinansiranja, osobito javnog linijskog prijevoza.

U linijskom prevozu uobičajeno je da glavninu prihoda prevoznik ubire od prodaje vozničkih karata putnicima, a ostatak kroz subvenciju u visini koju prevoznik dogovara s jedinicama lokalne samouprave. Obzirom da se radi o javnoj usluzi, konačno poslovanje prevoznika ne bi trebalo rezultirati neuobičajeno



visokom zaradom prevoznika, ali prevoznik ne bi smio niti poslovati s gubitkom. U praksi u BiH te i u ostalim zemljama unutar Europske unije, prvenstveno zbog obaveza jedinica lokalne samouprave za osiguranjem komunalnih usluga, uticaj jedinica lokalne samouprave je značajan i one su zbog provođenja svojih socijalnih programa spremne sufinancirati javni prevoz u okviru svojih mogućnosti.

Kada se govori o sufinanciranju ili subvencijama potrebno je znati da gradovi i općine pri tome ne subvencioniraju prevoznike već prijevoz svojih građana. Da nema tih subvencija, prevoznik bi svoju uslugu prevoza naplatio u punom iznosu cijene karte. Budući da usluga javnog prevoza putnika ima svoju cijenu (koja u pravilu nije pokrivena cijenom karte) te kako se vozi prema redu vožnje usuglašenom s gradovima i općinama, bez obzira na broj putnika, tokom svih perioda dana i svim danima u sedmici i u godini, gradovi i općine se odlučuju na subvencioniranje javnog prevoza.

Razlozi su višestruki, od pružanja mogućnosti prevoza svim kategorijama društva, povećanja mobilnosti stanovništva, **do provođenja saobraćajne politike kojom se na taj način smanjuje potreba za korištenjem privatnog automobila te omogućuje bolje upravljanje prostorom urbane sredine i stvaranje održivog razvoja lokalne zajednice.**

Također, naglašava se da, uopćeno u urbanim središtima i njihovoj okolini, pitanje određivanja cijene prevoza, tarifnih odredbi za pojedine kategorije stanovnika, potrebne subvencije za pokrivanje operativnih troškova poslovanja, potrebne subvencije za investicijske troškove (vozila i infrastrukturu), nije jednoznačno definirano ni u svijetu niti u BiH. Dakle, već urbane sredine (gradovi i prigradske općine) različito pristupaju rješavanju ovog problema u ovisnosti od lokalnih uvjeta, propisa kojim pojedine države rješavaju javni gradski prevoz i niza ostalih uticajnih faktora.

Prema postojećem stanju u Zavidovićima je organiziran samo autobusni prevoz školske djece. Postojeća saobraćajna ponuda se može povećati uvođenjem alternativnih načina prevoza putnika čime bi se smanjilo saobraćajno opterećenje privatnim automobilima na cestovnoj mreži.



Kroz uvođenje javnog linijskog prevoza putnika također je potrebno postići smanjenje eksternih troškova u prevoznom procesu (gubitak vremena pri čekanju i praznom hodu, smanjenje potrošnje goriva, troškovi u sigurnosti prometa, troškovi ekološkog onečišćenja /ispušni plinovi, buka i vibracije) te fleksibilnost u prevoznom procesu.

Kod javnog prevoza potrebno je privući što više onih putnika koji za svoja putovanja koriste osobna vozila. To se može postići udobnošću, učestalošću i brzinom putovanja kao i poticajnom cijenom. Osobito je važno razmotriti mogućnosti primjene raznih mjera kojima bi se destimulirala upotreba osobnih automobila, osobito kad se automobilom koristi samo jedna osoba.

Moguća organizacija javnog prijevoza, a da isti bude u najvećoj mjeri atraktivan, sigurno se ne može temeljiti na prevoznim jedinicama standardnih autobusa, i koji bi svoju rentabilnost pokušali ostvariti kroz vrlo malu frekvenciju i velike intervale slijeda vozila.

Rješenje atraktivnog javnog prevoza se stoga može temeljiti na uspostavi minibusa linija. Minibus linije se moraju organizirati s prevoznim jedinicama malog jediničnog kapaciteta (15 do 30 putničkih mjesta) i s manjim intervalima slijeda vozila (većim frekvencijama), posebno u ljetnoj sezoni, jer se samo tako može postići njihova atraktivnost i konkurentnost u odnosu na individualna prevozna sredstva (privatne automobile). Teorijski kapacitet linija minibusu bi se kretao u granicama od 150 do 400 putnika/sat, a praktični od 100 do 250 putnika/sat. Zone smještene oko predloženih autobusnih linija obuhvaćaju ruralna područja s malom gustoćom naseljenosti. U tim zonama se predlaže uvođenje paratranzita, odnosno prevoza na poziv pri čemu bi se prevoz putnika obavljao jednim kombijem kapaciteta (8+1).

Organizacija paratranzita pri tome pretpostavlja usklađenost kombi lokalnog prevoza sa međugradskim autobusnim prijevozom.

6.4.3. Prevoz putnika na poziv – ruralna područja

Svaka ruralna zajednica trebala bi imati pristup potrebnim uslugama prevoza, što u stvarnosti predstavlja priličan problem budući da je u udaljenim područjima mogućnost, ali i potreba za javnim prevozom ograničena. Konvencionalni javni prevoz nije uvijek pravi odgovor za prevozne potrebe ruralnih zajednica. Rješenja moraju više uključivati fleksibilnije i inovativne pristupe njihovih prevoznih potreba. Zbog navedenih razloga kombi vozila su najpogodnija prijevozna sredstva za obavljanje lokalnog putničkog prijevoza.

Radi kvalitetnog prometnog povezivanja ruralnih područja koja su smještena na većoj udaljenosti od trasa predloženih autobusnih linija predlaže se uspostava sistema prevoza na poziv. Sistemom prevoza na poziv omogućila bi se fleksibilna prevozna usluga, pri čemu bi putnici mogli rezervirati kombi vozilo preko telefona prije željenog vremena polaska. Uspostava integriranog GPS-GIS sistema za praćenje autobusa omogućila bi dinamičko upravljanje voznim parkom kombija iz kontrolnog centra.

Istraživanja u europskim zemljama pokazuju da postoji neznatna razlika između operativnih troškova prevoza na poziv i ostalih klasičnih oblika javnog linijskog prevoza putnika. U mnogim europskim zemljama uspostava paratranzita na rjeđe naseljenim područjima rezultirala je s povećanim brojem prevezenih putnika i prihoda u odnosu na klasične oblike javnog prevoza. Uspostavom sistema prevoza na poziv ostvaruju se i značajne uštede u eksternim troškovima zbog smanjenja negativnog utjecaja prometa na okoliš.

6.4.4. Prijedlog optimizacije sistema prevoza školske djece

Radi dodatne optimizacije sistema javnog prevoza na području Zavidovića potrebno je sagledati mogućnosti objedinjavanja linija javnog prevoza putnika i linija prevoza školske djece radi postizanja fleksibilnosti u prevoznom procesu s obzirom na stvarne potrebe ostalog stanovništva i školske djece. Sistem javnog prevoza potrebno je optimizirati na takvu razinu da pruža najveću moguću kvalitetu prevoza sa stajališta dostupnosti, frekventnosti i sigurnosti saobraćaja uz najmanje moguće troškove prevoza (fiksne i varijabilne troškove).



Implemented by:
giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH



U postojećem saobraćajnom sistemu utvrđene su značajne razlike u broju prevezenih putnika – učenika po pojedinim linijama.

Racionalizacijom organizacije prevoza putnika na javnim i školskim linijama uz značajniju podršku Kantona mogu se postići i značajnija poboljšanja u saobraćajnom sistemu. Tim potporama (subvencije i sl.) država zapravo znatno smanjuje eksterne troškove cestovnog prevoza putnika individualnim vozilima (vožnji privatnim vozilima) te omogućava kvalitetnije odvijanje cestovnog prometa.

Objedinjavanjem linija javnog prevoza putnika s linijama za prevoz školske djece moguće je smanjiti postojeće troškove. Uštede se mogu računati kao uštede po autodanu angažiranog autobusa, ili ukoliko su objedinjavanja izvedena parcijalno (npr. samo odlazak ili dolazak u školu) mogu se kao kriterij uštede uzeti podaci o cijeni prevoza po učenik-kilometru. Objedinjavanjem linija javnog prevoza putnika i linija za prevoz školske djece povećava se i fleksibilnost u prevoznom procesu s obzirom na stvarne potrebe građanstva i školske djece, i to osnovnoškolskog i srednjoškolskog uzrasta.

Radi utvrđivanja mogućnosti objedinjavanja linija javnog linijskog prijevoza putnika i autobusnih linija za prevoz školske djece prikupljeni su podaci o svim postojećim autobusnim linijama na kojima je organiziran prevoz učenika. Komparacijom trasa predloženih autobusnih linija i postojećih linija za prevoz školske djece utvrditi zone prekrivanja linija.

6.4.5. Uvođenje Park&Ride sustava

Park and Ride sistem je pod sistem javnog prijevoza putnika na gradskim područjima. Sastoji se od javnih parkirališta i nekog od oblika javnog gradskog prijevoza. Sistem funkcioniše na način da se na rubnim dijelovima grada organiziraju parkirališta velikog kapaciteta te se ona nekim od oblika javnog gradskog prijevoza povežu s gradskim središtem. U takvom sistemu posjetitelji gradskog područja koji dolaze u grad privatnim automobilom ostavljaju svoje vozilo na parkiralištu na obodu grada i svoje putovanje dalje nastavljaju javnim gradskim prevozom. Karta za parkiranje u takvom sistemu je ujedno i povratna ili cjelodnevna karta za korištenje sistema javnog gradskog prevoza.

Nakon uspostave Park&Ride sistema moguće je na području gradskog središta ukinuti određeni (veći) broj parkirališnih mjesta i taj prostor prenamijeniti za neku drugu funkciju npr. za biciklističke staze, pješačke površine, zelene površine itd. Za preostala parkirališna mjesta u gradskom središtu potrebno je značajno povisiti cijenu parkiranja kako bi se destimuliralo korištenje tih parkirališnih mjesta.

Na taj način se minimizira ulazak privatnih vozila u gradsko središte što smanjuje saobraćajne gužve i negativni uticaj na okoliš te otvara gradski prostor za drugu namjenu.

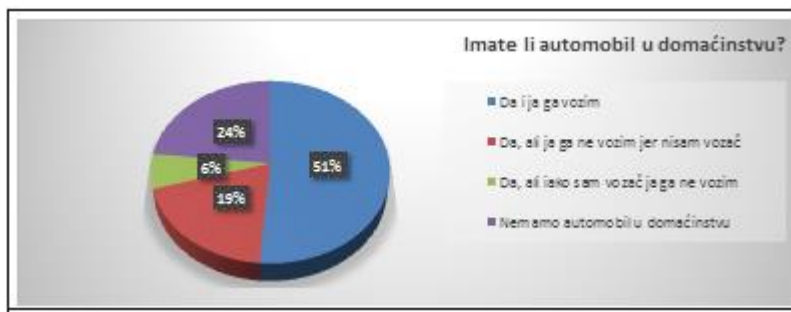
Kao dodatni sistem povezivanja parkirališta s glavnim gradskim sadržajima predlaže se sistem javnih bicikala. Na svakom parkiralištu predlaže se postavljanje terminala s nekoliko bicikala kako bi posjetitelji koji parkiraju automobil mogli nastaviti putovanje biciklom.



JAVNI GRADSKI PREVOZ			
Mjera	Aktivnosti	Period implement.	Nadležnost
Stvaranje preduslova za uspostavljanje javnog gradskog prevoza	Izrada studije opravdanosti za uspostavljanje linije javnog gradskog prevoza	2020-2021	Općina Zavidovići
	Unapređenje regulatornog okvira	2021-2022	Općina Zavidovići
	Izrada projektne dokumentacije za autobuska stajališta koja će biti prilagođena osobama sa invaliditetom i koja će biti vizuelno prepoznatljiva	2020-2021	Općina Zavidovići
Izgradnja infrastrukture neophodne za funkcionisanje javnog gradskog prevoza	Izgradnja autobuskih stajališta na osnovu projektne dokumentacije	2021-2025	Općina Zavidovići
	Izgradnja centralnog multimodalnog čvora na lokaciji autobuske stanice	2021-2025	Općina Zavidovići
	Nabavka minibusova, kombija, prevoz na poziv za slabo naseljene zone	2021-2025	Općina Zavidovići
Optimizacija sistema prevoza školske djece	Mogućnost objedinjavanja javnog gradskog prevoza i prevoza đaka	2021-2025	Općina Zavidovići
Nabavka niskoemisionih vozila koja su prilagođena za sve korisnike	Nabavka flote niskopodnih autobusa/mini busova koji će se pokretati na čista goriva (električni ili CNG/LPG); (5 vozila)	2022-2025	Općina Zavidovići
Uvođenje Park&Ride sustava	Analiza stanja i izrada potrebne dokumentacije	2021-2025	Općina Zavidovići
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	Općina Zavidovići
	Sprovođenje godišnje ankete korisnika javnog prijevoza za potrebe analize rezultata poboljšanja kvaliteta javnog prevoza	2022-2025	Općina Zavidovići

6.5. KORIŠTENJE OSOBNIH AUTOMOBILA

Saobraćajna opterećenja su primarno vezana za nivo motorizacije i korištenje osobnih automobila, čija potražnja nadilazi stanje prometne infrastrukture. Stupanj motorizacije generira i potražnju za mjestima za parkiranje, što je naročito problem u središnjim dijelovima grada. Planom održive urbane mobilnosti ovakav trend treba da se zaustavi, odnosno, da se poveća uloga i značaj javnog masovnog gradskog prevoza koji će svojom kvalitetom i uslugom moći u dobroj mjeri zadovoljiti sve zahtjeve za putovanjima na području općine.



Jačanje svijesti kod građana o zdravoj i čistoj sredini treba da bude prioritet prilikom odluka koju vrstu prevoza izabrati za svoje dnevne potrebe. Održiva putna infrastruktura utiče na ekonomski i društveni razvoj olakšavanjem mobilnosti i pružanjem adekvatnog pristupa ljudi i roba lokacijama od značaja za ekonomiju i društvo. Individualni osobni prijevoz pored smanjenja upotrebe u dnevnim putovanjima treba usmjeriti u razvoj prije svega vozila sa niskom emisijom, dijeljenje vozila i masovnije korištenje električnih vozila, vozila sa nultom emisijom.

U okviru ovog plana, a u svrhu podizanja opće razine sigurnosti u cestovnom prometu predlaže se:

- prilagodba infrastrukture za osobe smanjenje pokretljivosti - spuštanje ivičnjaka i izgradnja rampi za osobe s invaliditetom
- mjere za smirivanje prometa (ograničenje brzine 30km/h)
- provođenje kontinuirane edukacije gradskih službi za provođenje analize sigurnosti
- izgradnja edukacijskog pješačko-biciklističkog poligona
- provođenje edukativnih akcije za podizanje svijesti o sigurnosti prometa

Uz ostale mjere, značajni doprinos unaprjeđenju održivih oblika prometovanja mogu dati:

- mjere poticanja upotrebe ekološki prihvatljivih vozila;
- mjere poticanja eko vožnje osobnim motornim vozilima;
- mjere popularizacije održivog prometa i održivog razvitka općenito.

6.5.1. Mjere poticanja korištenja ekološki prihvatljivih motornih vozila

Kao dodatni poticaj održivim oblicima prometovanja potrebno je poticati korištenje ekološki prihvatljivih vozila na području grada. Ekološki prihvatljivim motornim vozilima smatraju se u prvom redu elektro vozila i vozila na hibridnim pogon.

U tom smislu trebalo bi na benzinskim stanicama na području grada u saradnji s vlasnicima instalirati uređaje za punjenje elektro vozila. Korisnicima elektro vozila trebalo bi smanjiti cijenu parkiranja ili im čak dozvoliti besplatno parkiranje.

Lokalnim taksi prevoznicima mogla bi se smanjiti naknada za koncesiju ukoliko koriste hibridna taksi vozila.

6.5.2. Mjere poticanja eko vožnje osobnim motornim vozilima

Eko vožnja je moderan i inteligentan stil vožnje koji, ukoliko se aktivno primjenjuje, može znatno doprinijeti smanjenju potrošnje goriva i negativnog uticaja čovjeka na okoliš, uz istovremeno povećanje sigurnosti i ugodnosti vožnje. Eko vožnja štedi:

NOVAC

- smanjuje potrošnju goriva i ujedno štedi novac
- smanjuje troškove održavanja automobila
- smanjuje broj prometnih nesreća i time nastalu štetu

OKOLIŠ

- smanjuje emisije stakleničkih plinova (CO₂)
- smanjuje lokalne emisije štetnih plinova
- smanjuje buku

ZDRAVLJE

- smanjuje stres za vrijeme vožnje
- povećava sigurnost u cestovnom prometu
- poboljšava vozačke sposobnosti
- povećava ugodnost u vožnji za vozače i putnike

Treninge eko vožnje moguće je organizirati u saradnji s lokalnom auto školom. Treninzi mogu biti individualni ili u grupama. Uvjet za vozače za pristup treningu je položen vozački ispit za vozila B kategorije. **Pohađanjem treninga Eko vožnje te aktivnom primjenom stečenih znanja, vozači mogu doprinijeti smanjenju emisija CO₂ za cca 200kg/godišnje te osigurati smanjenje godišnje potrošnje za gorivo i održavanje vozila od minimalno 500 KM.**

Razvoj sistema i kapaciteta održivog stacionarnog saobraćaja podrazumijeva implementiranje efikasne politike parkiranja u urbanom području koja će upravljati parkiralištima kroz održivo planiranje broja parking mjesta i adekvatno regulisanje prihoda i ulaganja u nemotorizovana kretanja i javni prijevoz.



KORIŠTENJE OSOBNIH AUTOMOBILA			
Mjera	Aktivnosti	Period implement.	Nadležnost
Unapređenje bezbjednosti saobraćaja	Uspostavljanje zona u kojima se ograničava brzina kretanja vozila na 30 km/h	2020-2022	Općina Zavidovići
	Optimizacija saobraćaja uvođenjem jednosmjernih ulica i oslobađanje površina za druge vidove saobraćaja	2020-2025	Općina Zavidovići
	Postavljanje radara na karakterističnim tačkama koje se nalaze na saobraćajnicama višeg reda	2021-2025	Općina Zavidovići
Reorganizacija stacionarnog saobraćaja	Izrada studije stacionarnog saobraćaja	2020-2021	Općina Zavidovići
	Redefinisanje zona stacionarnog saobraćaja i uvođenje nove tarifne politike	2021-2022	Općina Zavidovići
	Izgradnja parking prostora bez naplate kao dio multimodalnih čvorova (sistem „parkiraj i vozi“)	2021-2025	Općina Zavidovići
Poboljšanje usluga taxi prevoza	Unapređenje regulative koja se odnosi na prevoz putnika taxi vozilima	2021	Općina Zavidovići
	Unapređenje mehanizma kontrole taxi prevoznika	2021-2025	Općina zavidovići
Podsticanje korištenja E-automobila	Donošenje odluke o nabavci električnih vozila za potrebe javnih institucija	2021	Općina Zavidovići
	Izgradnja dva punjača za električne automobile	2021-2023	Općina Zavidovići/ privatna kompanija
Edukacije i promocije o racionalnom korištenju ličnih automobila	Učešće u Evropskoj sedmici mobilnosti	2020-2025	Općina Zavidovići
	Edukacija učenika u školama	2020-2025	Općina Zavidovići
	Organizovanje minimum jedne kampanje godišnje koja za temu ima bezbjednost u saobraćaju i racionalnom korištenju automobila	2020-2025	Općina Zavidovići

6.6. TERETNI SAOBRAĆAJ

Dostava roba u gradovima, posebno u njihovim užim urbanim centrima jedan je od elemenata koji značajno utiču na nivo zagušenja saobraćaja te na kvalitetu života građana. Mjerama regulacije dostave roba u odabranim gradskim zonama nastoji se smanjiti broj dostavnih vozila u određenim vremenskim razdobljima, ili, preusmjeriti promet teretnih vozila na manje opterećene gradske saobraćajnice. Do danas je razvijeno više različitih pristupa i mjera regulacije dostave roba, koje se koriste u većem broju europskih gradova. Efikasnost takvih sistema dokazana je smanjenjem broja vozila, količine ispušnih plinova i razine buke u odnosu na početno stanje, bez utjecaja na razinu kvalitete distribucije.

Nadalje, velika prisutnost dostavnih vozila na ulicama i pločnicima obeshrabruje nemotorizirani promet (pješake i bicikliste) te ima negativan uticaj na kvalitetu gradskog prostora što predstavlja veliki problem jer je upravo nemotorizirani saobraćaj jedna od glavnih mjera na kojoj treba raditi kako bi se povećala kvaliteta života građana i posjetilaca.

Iz tog razloga potrebno je predložiti nove mjere regulacije i organizacije dostavnog prometa koja će zadovoljiti i poslovne jedinice i preduzeća koja obavljaju dostavu kao i same građane i posjetitelje. Pod poslovnim jedinicama smatraju se razne trgovine, ugostiteljski objekti i obrti, odnosno svi privredni subjekti s poslovnim prostorom u središtu grada čija djelatnost direktno ovisi o dostavi roba.

Cilj uspostave novog sistema regulacije dostave je poboljšati uvjete života i boravka u središtu Grada, koji će smanjenjem broja dostavnih vozila omogućiti:

- veću protočnost prometa;
- veći nivo sigurnosti prometa;
- smanjenje negativnog uticaja prometa na okoliš,
- razvoj biciklističkog i pješačkog prometa.

Iz svega dosad navedenog potrebno je definirati mjere za regulaciju dostavnog prometa koje će podrazumijevati:

- Vremensko ograničenje dostave na određene sate (rano ujutro, navečer itd.)
- Prostorno ograničenje dostave (najopterećenije ulice u središtu grada)

- Ograničiti broj vozila koja obavljaju dostavu (okrupnjavanje pošiljaka i dostava jednim vozilom-kamionom)
- Uvođenje elektro vozila (ekološki utjecaj, pomirenje s gradskim prostorom)

Koncepti rješavanja problema opskrbe robom u urbanim sredinama obuhvaćaju sve oblike aktivnosti koje se odnose na optimizaciju robnih i logističkih tokova na određenom gradskom području. Na odabir pojedinih koncepcija gradske logistike dodatno utječu i sljedeći čimbenici: sociološka, kulturološka i demografska obilježja pojedinog grada, arhitektura i koncepcija prometne infrastrukture te navike i očekivanja stanovništva.

Organizacija dostave elektro vozilima bit će u nadležnosti pravne osobe koja će obavljati djelatnost opskrbljivanja trgovina, ugostiteljskih objekata i drugih pravnih i fizičkih osoba koje imaju sjedište, odnosno obavljaju djelatnost unutar pješačke zone. Dostava elektro vozilima bi se izvršavala na način da bi se izvan užeg gradskog područja, na za to predviđenim lokacijama, radio pretovar robe s kamiona na elektro vozila koja bi vršila daljnju dostavu u užem području grada. Osim za dostavu elektro vozila se u vrijeme kad ne vrše dostavu također mogu koristiti i za javni gradski prijevoz, prijevoz turista s prtljagama do soba, obilazak grada itd.

GRADSKA LOGISTIKA I TERETNI SAOBRAĆAJ			
Mjera	Aktivnosti	Period implement	Nadležnost
Odluka o regulaciji transporta kroz grad	Izrada regulativnih akata koji će imati restriktivne mjere za visoko emisiona teretna i dostavna vozila i vožnju u zabranjenim zonama	2020-2021	Općina Zavidovići
Uvođenje elektro vozila			

7. MONITORING PLAN

7.1.UVOD

Iako je svaki grad različit, a odgovori na transportnu efikasnost variraju, cjelokupni put do energetske efikasnosti sistema transporta ima zajedničku nit: gradovi koji su implementirali djelotvorne transportne politike radili su sa velikim brojem zainteresiranih strana na razvoju i provedbi jasnih ciljeva uz istovremeno praćenje, vrednovanje i komuniciranje napretka kako bi se osiguralo daljnje postizanje ciljeva.

Monitoring plan je dokument po kojem se prati realizacija i efekti mjera predloženih u Planu održive urbane mobilnosti. Za praćenje realizacije plana bit će zadužena nadležna Služba Općine Zavidovići, odnosno, voditelj projekta održive urbane mobilnosti iz nadležne Službe.

Neophodno je naglasiti da se aktivnosti praćenja i evaluacije provode u svim fazama procesa, tj. prije, u toku i nakon provedbe mjera i aktivnosti, a sve sa ciljem:

- pružanja redovnih informacija donosiocima odluka, potencijalnim tijelima za finansiranje i lokalnim akterima,
- identificiranja i predstavljanja postignutih ili planiranih koristi SUMP-a za lokalnu zajednicu,
- demonstracije isplativosti aktivnosti,
- omogućavanja donošenja odluke o nastavku provedbe ili izmjeni aktivnosti radi postizanja višeg stepena uspješnosti i efektivnosti SUMP-a i
- definiranja lekcija i dobrih praksi iz implementacije SUMP-a u svrhu unaprjeđenja budućih planova.

Monitoring plan je izrađen na način da omogući jednostavno praćenje provođenja plana na način da se kroz vremenski period od prihvatanja plana do kraja planskog razdoblja prati realizacija i učinkovitost realiziranih mjera.

Učinkovitost mjera odredit će se temeljem provođenja objektivnih mjerenja karakterističnih parametara, temeljem analize mišljenja javnosti te temeljem ekspertnih stručnih mišljenja.

Budući da je Plan održive urbane mobilnosti strateški dokument te njegova realizacija ovisi i o prilagođavanju ostalih općinskih i kantonalnih planova i projekata moguća su odstupanja između planiranih i provedenih aktivnosti.

U prilog tome ide i činjenica da su Planovi održive mobilnosti gradova na području Bosne i Hercegovine relativno novi dokumenti koji dosad nisu izrađivani i donošeni te su Zavidovići jedan od prvih gradova u Bosni i Hercegovini koji donosi taj plan i priprema njegovu realizaciju. Uz to, neke inovativne mjere predložene planom nužno zahtijevaju pomoć, odnosno podršku s viših nivoa vlasti kako u administrativnom tako i u finansijskom smislu što također može generirati odstupanje od predviđenih planova realizacije. Uz sve to, Bosna i Hercegovina se još uvijek nalazi duboko u ekonomskoj krizi i teško je predvidjeti tok njezinog oporavka, a mogućnost realizacije predviđenih mjera čvrsto ovisi o stanju budžeta na svim nivoima - kako na državnom tako i na kantonalnom i lokalnom nivou. Iz tog razloga, u monitoring plan uvrstit će se i praćenje odstupanja od planiranih i provedenih aktivnosti, odstupanja od predviđenih troškova i koristi te će se dati mogućnost predlaganja mjera za smanjenje ili eliminaciju odstupanja i mogućnosti za izmjene ili dopune plana ukoliko se utvrdi da je određene mjere nemoguće provesti iz objektivnih razloga.

Temeljem Monitoring plana, voditelj projekta održive mobilnosti podnositi će periodično izvještaj o realizaciji i efektima mjera. Predloženo trajanje monitoringa je pet godina od donošenja plana.

7.2. PROVOĐENJE MONITORING PLANA

Provođenje monitoringa predviđa se minimalno jednom godišnje. U slučaju potrebe monitoring je moguće provoditi i više puta u toku jedne godine. Indikatori (pokazatelji) predstavljaju polaznu osnovu za izradu plana urbane mobilnosti. Pomoću indikatora na učinkovit i jednostavan način pratimo promjene u prometu, tokom određenog vremenskog razdoblja. Indikatori bi trebali biti: reprezentativni, bitni, uvjerljivi, transparentni, tačni te javno dostupni. Njihov je cilj na sažet, jednostavan i razumljiv način prikazati stanje u prometu i trendove promjena.

Mjerenje indikatora potrebno je provesti standardnom metodologijom automatskog i ručnog brojanja saobraćaja te metodologijom anketiranja. Kao ulazne podatke s kojima će se uspoređivati izmjerene vrijednosti indikatora potrebo je uzeti podatke iz Strategije razvoja lokalnih cesta i ulica 2018-2027, odnosno, podatke prije realizacije mjera. Ukoliko se za neku mjeru ustanovi nedostatak indikatora, odnosno njegove početne vrijednosti u Strategiji, potrebo je izvršiti mjerenje nultog stanja, odnosno

stanje prije realizacije mjere. U procesu izrade Plana održive urbane mobilnosti definisane su i ciljne vrijednosti pojedinih indikatora, putem kojih će se mjeriti uspješnost realizacije aktivnosti i mjera definisanih u pojedinim strateškim stubovima, te na taj način pratiti realizacija ciljeva i doprinos definisanih mjera i aktivnosti u ostvarenju vizije.

Kao glavni očekivani učinci mjera za monitoring navode se:

- Smanjenje motornog saobraćaja u gradskom središtu
- Smanjenje motornog saobraćaja na cijelom urbanom području
- Povećanje nemotorizovanih vidova kretanja
- Povećanje sigurnost u saobraćaju
- Poboljšanje kvaliteta zraka
- Poboljšanje kvaliteta života uopće kroz poticanje održive mobilnosti

Kao glavni mjerljivi indikatori učinaka planiranih/provedenih mjera koji će se pratiti predlažu se:

106

- intenzitet prometnog toka motornog saobraćaja
- broj saobraćajnih nezgoda
- broj linija javnog gradskog prevoza i autobusnih stajališta
- broj pješačkih prelaza prilagođenih osobama s posebnim potrebama (sa prilaznim rampama i semaforima sa zvučnom signalizacijom)
- intenzitet prometnog toka biciklističkog saobraćaja
- dužina izgrađenih i označenih biciklističkih staza
- dužina izgrađenih i hortikulturno opremljenih pješačkih koridora
- broj bicikala u sistemu „bike sharing“ i broj parkinga za bicikla
- rezultati anketa

Ukoliko se neke od mjera budu provodile u istoj godini, a za njih se predviđaju isti učinci očekivane vrijednosti indikatora potrebo ih je zbrojiti.

Budući da se za učinke određenih mjera ne mogu definirati mjerljivi indikatori, učinke takvih mjera potrebno je procijeniti ekspertnom metodom. Ekspertnu procjenu mogu izvršiti kompetentni službenici iz općinske administracije ili vanjski konzultanti.

Ključna evaluacijska pitanja će biti:

1. Da li je SUMP realizovan kako je planirano?
2. Da li je ispoštovan akcioni plan u smislu vremena, resursa, rezultata i aktivnosti?
3. Da li su grad ili ciljani dijelovi stanovništva imali koristi od SUMP-a?
4. Da li je implementacija aktivnosti SUMP-a bila isplativa i efikasna?
5. Odrediti cost-to-benefit odnos i usporediti efikasnost mjera (vremenski, resursno i po koristi)
6. Odrediti uticaj provedenih aktivnosti na različite aspekte života stanovništva (zdravstveno, ekonomski, socijalno itd.)
7. Lekcije za budućnost – Kako dizajnirati novi SUMP, na šta se fokusirati, kako ga implementirati...

Prikaz obrasca monitoring plana potrebnog za izvođenje jednog nadzora dat je u nastavku te ga je za ostale godine potrebno samo kopirati.

107

6.3.ZAKLJUČAK

Monitoring plan predstavlja dokument na temelju kojeg će općinska administracija Zavidovića vršiti monitoring, odnosno, praćenje mjera poboljšanja u dva nivoa . Pratit će se jesu li predložene mjere provedene, te, koje su koristi predloženih mjera poboljšanja saobraćajnog sistema općine Zavidovići u sklopu Plana održive urbane mobilnosti.

Temeljem rezultata praćenja realizovanih rješenja, Općina Zavidovići će imati uvid u ispravnost predloženih rješenja čime se pruža i mogućnost ispravka, odnosno poboljšanja ili izmjena određenih mjera u slučaju loših rezultata monitoring plana. Monitoring plan također pruža i lako uočavanje novih problema koji se mogu javiti u saobraćajnom sistemu tokom implementacije predloženih rješenja u slučaju pojave neočekivanih faktora (onih pozitivnih kao i onih negativnih) koji nisu uzeti u obzir tokom analiza.



7.4. MONITORING OBRASCI ZA STRATEŠKE CILJEVE

STRATEŠKI CILJ 1 – PRISTUPAČAN I SIGURAN GRAD ZA SVE

Datum revizije: _____

PODCILJ		PODCILJ 1.1. - POBOLJŠATI SIGURNOST SAOBRAĆAJA		PODCILJ 1.2. - POBOLJŠATI PRIGRADSKI I USPOSTAVITI GRADSKI JAVNI PREVOZ		PODCILJ 1.3. – INFRASTRUKTURA PRISTUPAČNA ZA SVE STANOVNIKE	
1	OČEKIVANI UČINCI						
2	IZVEDENO						
	Da						
	Ne						
	Djelomično (%)						
3	INDIKATOR 1	Broj saobraćajnih nezgoda	Očekivano -	Broj linija gradskog prevoza	Očekivano -	Broj pješačkih prelaza sa rampama	Očekivano -
			Izmjereno -		Izmjereno -		Izmjereno -
	INDIKATOR 2			Broj linija prigradskog saobraćaja	Očekivano -	Broj semafora sa zvučnim signalima	Očekivano -
					Izmjereno -	Izmjereno -	Izmjereno -
	INDIKATOR 3			Broj stajališta za javni gradski prevoz	Očekivano -		Očekivano -
					Izmjereno -		Izmjereno -
	INDIKATOR 4			Broj multimodalnih čvorova	Očekivano -		Očekivano -
					Izmjereno -		Izmjereno -
4	EKSPERTNA OCJENA						
	Nije ispunien						
	Djelomično ispunien						
	Potpuno ispunien						
5	UKUPNA OCJENA						
	Nije ispunien						
	Djelomično ispunien						
	Potpuno ispunien						
6	POTREBNA IZMJENA						
	Da						
	Ne						

STRATEŠKI CILJ 2 – GRAD UGODNOG I ZDRAVOG ŽIVLJENJA

Datum revizije: _____

PODCILJ	PODCILJ 2.1. - POBOLJŠATI KVALITET ZRAKA		PODCILJ 2.2. – POBOLJŠATI PJEŠAČKI SAOBRAĆAJ		PODCILJ 2.3. – POBOLJŠATI BICIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ	
1 OČEKIVANI UČINCI						
2 IZVEDENO						
Da						
Ne						
Dielomično (%)						
3 INDIKATOR 1	Broj dana sa prekoračenjem CO2	Očekivano -	Dužina pješačkih koridora	Očekivano -	Dužina izgrađenih/označenih biciklističkih staza	Očekivano -
		Izmjereno -		Izmjereno -		Izmjereno -
INDIKATOR 2			Dužina hortikulturno uređenih pješačkih kor	Očekivano -	Broj parkinga za bicikle	Očekivano -
				Izmjereno -		Izmjereno -
INDIKATOR 3			Formiranje novih javnih zelenih pov	Očekivano -		
				Izmjereno -		
INDIKATOR 4						
4 EKSPERTNA OCJENA						
Nije ispunien						
Dielomično ispunien						
Potpuno ispunien						
5 UKUPNA OCJENA						
Nije ispunien						
Dielomično ispunien						
Potpuno ispunien						
6 POTREBNA IZMJENA						
Da						
Ne						

STRATEŠKI CILJ 3 – SAVREMEN GRAD – PAMETAN GRAD

Datum revizije: _____

PODCILJ	PODCILJ 3.1. – E - MOBILNOST		PODCILJ 3.2. – USPOSTAVITI SISTEM IZNAJMLJIVANJA BICIKLA		PODCILJ 3.3. – E – JAVNI PREVOZ	
1 OČEKIVANI UČINCI						
2 IZVEDENO						
Da						
Ne						
Dielomično (%)						
3 INDIKATOR 1	Broj punjača za električna vozila	Očekivano - Izmjereno -	Broj bicikla u sistemu iznajmljivanja	Očekivano - Izmjereno -	Broj vozila javnog gradskog prevoza niskog zagađenja	Očekivano - Izmjereno -
INDIKATOR 2	Broj električnih vozila	Očekivano - Izmjereno -				
INDIKATOR 3						
INDIKATOR 4						
4 EKSPERTNA OCJENA						
Nije ispunien						
Dielomično ispunien						
Potpuno ispunien						
5 UKUPNA OCJENA						
Nije ispunien						
Dielomično ispunien						
Potpuno ispunien						
6 POTREBNA IZMJENA						
Da						
Ne						



7.5. MONITORING OBRASCI ZA STRATEŠKE STUBOVE

STRATEŠKI STUB 1 – INTEGRISANO PLANIRANJE MOBILNOSTI

Datum revizije: _____

MJERA 1.1.		Implementacija plana održive urbane mobilnosti	
		1.1.1.	
	AKTIVNOSTI	Revidovanje plana održive mobilnosti nakon svake godine	
1	OČEKIVANI UČINCI	Uvijek ažuran/aktuelan plan prilagođen stvarnim potrebama građana	
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1	Urađena revizija	
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 1.2.		Monitoring i evaluacija plana održive mobilnosti		
		1.2.1.		
	AKTIVNOSTI	Monitoring i evaluacija plana održive urbane mob		
1	OČEKIVANI UČINCI			
2	IZVEDENO			
	Da			
	Ne			
	Djelomično (%)			
3	INDIKATOR 1			
	Očekivano			
	Izmjereno			
	INDIKATOR 2			
	Očekivano			
	Izmjereno			
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA			
	Nisu ispunjeni			
	Djelomično ispunjeni			
	Potpuno ispunjeni			
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA			
	Nisu ispunjeni			
	Djelomično ispunjeni			
	Potpuno ispunjeni			
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a			
	Da			
	Ne			
7	OBRAZLOŽENJE			

MJERA 1.3.		Edukacije i treninzi stručnjaka iz oblasti saobraćaja i drugih srodnih sektora	
		1.3.1.	
	AKTIVNOSTI	Redovne edukacije stručnjaka iz oblasti saobraćajnog, prostornog i urbanističkog planiranja	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 1.4.		Definisanje uslova kod izrade planova prostornog uređenja i saobraćajnih planova	
		1.4.1.	
	AKTIVNOSTI	Kontinuirano unapređenje kriterija	
1	OČEKIVANI UČINCI	Povećanje kvalitete usvojenih planova	
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 1.5.		Popularizacija održivog saobraćaja i održivog razvoja općeniti	
		1.5.1.	1.5.2.
	AKTIVNOSTI	Redovne promotivne aktivnosti za sve kategorije stanovništva	Razviti sistem nagrađivanja za odgovorne pojedince i udruženja
1	OČEKIVANI UČINCI	Povećanje kvalitete života	
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

STRATEŠKI STUB 2 – NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – PJEŠAČENJE

Datum revizije: _____

MJERA 2.1.		Unapređenje pješačkog saobraćaja	
		2.1.1.	2.1.2.
	AKTIVNOSTI	Izrada Studije razvoja pješačenja i pješačkih koridora	Revitalizacija postojeće infrastrukture i izgradnja nove
1	OČEKIVANI UČINCI	Plansko unapređenje održive mobilnosti i odgovorno trošenje budžeta	Povećanje kvalitete života u gradskom središtu
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1	Urađena Studija	Ukupna dužina uređenih staza
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		Povećan broj pješaka
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 2.1.		Unapređenje pješačkog saobraćaja	
		2.1.3.	2.1.4.
	AKTIVNOSTI	Proširenje pješačkih zona i povezivanje pješačkih koridora	Postepeno postroženje pravila za ulazak vozilom na gradsko područje
1	OČEKIVANI UČINCI	Povećanje kvalitete života u gradskom središtu	Smanjenje motornog saobraćaja na gradskom području
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		Postotak smanjenja
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 2.1.		Unapređenje pješačkog saobraćaja	
		2.1.5.	2.1.6.
	AKTIVNOSTI	Produženje perioda godine u kojem je središte grada zona zabrane saobraćanja automobilima	Prostorno proširenje zone zabrane saobraćaja
1	OČEKIVANI UČINCI	Smanjenje motornog saobraćaja na gradskom području	Smanjenje motornog saobraćaja na gradskom području
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 2.2.		Omogućavanje kretanja osoba sa invaliditetom	
		2.2.1.	
	AKTIVNOSTI	Adaptacija cjelokupne postojeće infrastrukture – uklanjanje arhitektonskih barijera	
1	OČEKIVANI UČINCI	Povećanje kvalitete života u gradskom središtu posebno za invalidne osobe	
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 2.3.		Unapređenje zelenih površina	
		2.3.1.	2.3.2.
	AKTIVNOSTI	Revitalizacija zelenih površina na području grada i zelenih pojaseva uz saobraćajnice	Analiza trenutnog stanja i izrada mape aerozagađenja, te akcionog plana za smanjenje zagađenja
1	OČEKIVANI UČINCI	Povećanje kvalitete života u gradskom središtu	
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 2.4.		Promocija pješačkog saobraćaja	
		2.4.1.	2.4.2.
	AKTIVNOSTI	Izrada mape pješačkih koridora i površina (putokazi i mape za koridore)	Organizacija promotivnih kampanja i promocija pješačenja
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

STRATEŠKI STUB 3 – NEMOTORIZOVANI SAOBRAĆAJ – BICIKLIZAM

Datum revizije: _____

MJERA 3.1.		Izrada Studije razvoja biciklističkog saobraćaja	
		3.1.1.	
	AKTIVNOSTI	Analiza stanja, anketiranje građana, obezbjeđenje političke podrške	
1	OČEKIVANI UČINCI	Izrađena Studija	
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 3.2.		Izgradnja biciklističkih staza u užem urbanom području	
		3.2.1.	3.2.2.
	AKTIVNOSTI	Planiranje i izgradnja biciklističkih staza	Prenamjena postojećih saobraćajnih površina – promjena smjera ulicama
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 3.2.		Izgradnja biciklističkih staza u užem urbanom području	
		3.2.3.	
	AKTIVNOSTI	U okviru saobraćajne trake iscertati prostor za bicikliste	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 3.3.		Izgradnja biciklističke staze do izletišta	
		3.3.1.	3.3.2.
	AKTIVNOSTI	Planiranje i izgradnja dvosmjerne biciklističke staze odvojene zelenim pojasom	Uređenje popratnih sadržaja uz stazu
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 3.4.		Izgradnja parkinga za bicikla	
		3.4.1.	
	AKTIVNOSTI	Planiranje i izgradnja	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 3.5.		Uređenje saobraćajne signalizacije za bicikliste	
		3.5.1.	
	AKTIVNOSTI	Izrada mape biciklističkih koridora i pripadajuće signalizacije	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 3.6.		Uređenje saobraćajne signalizacije za bicikliste	
		3.6.1.	3.6.2.
	AKTIVNOSTI	Izrada Plana za uvođenje i razvoj bike-sharing sistema	Nabavka, pokretanje i upravljanje sa bike sharing sistemom
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 3.7.		Popularizacija bicikla kao najprihvatljivijeg oblika kretanja	
		3.7.1.	
	AKTIVNOSTI	Organizacija promotivnih kampanja i promocija biciklizma	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

STRATEŠKI STUB 4 – JAVNI GRADSKI PREVOZ

Datum revizije: _____

MJERA 4.1.		Stvaranje preduslova za uspostavljanje javnog gradskog prevoza	
AKTIVNOSTI		4.1.1.	4.1.2.
		Izrada Studije opravdanosti za uspostavljanje linije javnog gradskog prevoza	Unapređenje regulatornog okvira
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 4.1.		Stvaranje preduslova za uspostavljanje javnog gradskog prevoza	
		4.1.3.	
	AKTIVNOSTI	Izrada dokumentacije za stajališta prilagođena invalidima	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 4.2.		Izgradnja infrastrukture neophodne za funkcionisanje javnog gradskog prevoza	
		4.2.1.	4.2.2.
	AKTIVNOSTI	Izgradnja autobuskih stajališta na osnovu projektne dokumentacije	Izgradnja centralnog multimodalnog čvora na lokaciji autobuske stanice
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 4.2.		Izgradnja infrastrukture neophodne za funkcionisanje javnog gradskog prevoza	
		4.2.3.	
	AKTIVNOSTI	Nabavka – minibusovi, kombi, prevoz na poziv	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 4.3.		Optimizacija sistema prevoza školske djece	
		4.3.1.	
	AKTIVNOSTI	Mogućnost objedinjavanja javnog prevoza i prevoza đaka	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 4.4.		Nabavka niskoemisionih vozila koja su prilagođena za sve korisnike	
		4.4.1.	
	AKTIVNOSTI	Nabavka flote niskopodnih autobusa / minibuseva na čista goriva	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 4.5.		Uvođenje Park&Ride sustava	
		4.5.1.	
	AKTIVNOSTI	Analiza stanja i izrada potrebne dokumentacije	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 4.6.		Promocija javnog gradskog prevoza i uvođenje inovativnih rješenja	
AKTIVNOSTI		4.6.1.	4.6.2.
		Opremanje autobuskih stajališta digitalnim info panelima	Sprovođenje godišnje ankete korisnika gradskog prevoza
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

STRATEŠKI STUB 5 – KORIŠTENJE OSOBNIH AUTOMOBILA

Datum revizije: _____

MJERA 5.1.		Unapređenje bezbjednosti saobraćaja	
		5.1.1.	5.1.2.
	AKTIVNOSTI	Uspostavljanje zona u kojima se ograničava brzina kretanja vozila na 30 km/h	Optimizacija saobraćaja uvođenjem jednosmjernih ulica
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 5.1.		Unapređenje bezbjednosti saobraćaja	
		5.1.3.	
	AKTIVNOSTI	Postavljanje radara na saobraćajnicama višeg reda	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 5.2.		Reorganizacija stacionarnog saobraćaja	
		5.2.1.	5.2.2.
	AKTIVNOSTI	Izrada Studije stacionarnog saobraćaja	Redefinisanje zona parkiranja i uvođenje nove tarifne politike
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 5.2.		Reorganizacija stacionarnog saobraćaja		
		5.2.3.		
	AKTIVNOSTI	Izgradnja parking prostora kao dio multimodalnog čvora		
1	OČEKIVANI UČINCI			
2	IZVEDENO			
	Da			
	Ne			
	Djelomično (%)			
3	INDIKATOR 1			
	Očekivano			
	Izmjereno			
	INDIKATOR 2			
	Očekivano			
	Izmjereno			
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA			
	Nisu ispunjeni			
	Djelomično ispunjeni			
	Potpuno ispunjeni			
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA			
	Nisu ispunjeni			
	Djelomično ispunjeni			
	Potpuno ispunjeni			
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a			
	Da			
	Ne			
7	OBRAZLOŽENJE			

MJERA 5.3.		Poboljšanje usluga taxi prevoza	
		5.3.1.	5.3.2.
	AKTIVNOSTI	Unapređenje regulative koja se odnosi na prevoz putnika taksi vozilima	Unapređenje mehanizma kontrole taksi prevoznika
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 5.4.		Poticanje korištenja E - automobila	
		5.4.1.	5.4.2.
	AKTIVNOSTI	Donošenje odluke o nabavci E-vozila za javne ustanove	Izgradnja punjača za E - automobile
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 5.5.		Edukacija i promocija o racionalnom korištenju ličnih automobila	
		5.5.1.	5.5.2.
	AKTIVNOSTI	Učešće u Europskoj sedmici mobilnosti	Edukacija učenika u školama
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		

MJERA 5.5.		Edukacija i promocija o racionalnom korištenju ličnih automobila	
		5.5.3.	
	AKTIVNOSTI	Organizovanje kampanja na temu bezbjednosti saobraćaja i energetske efikasnosti	
1	OČEKIVANI UČINCI		
2	IZVEDENO		
	Da		
	Ne		
	Djelomično (%)		
3	INDIKATOR 1		
	Očekivano		
	Izmjereno		
	INDIKATOR 2		
	Očekivano		
	Izmjereno		
4	EKSPERTNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
5	UKUPNA OCJENA OČEKIVANIH UČINAKA		
	Nisu ispunjeni		
	Djelomično ispunjeni		
	Potpuno ispunjeni		
6	POTREBNA IZMJENA SUMP-a		
	Da		
	Ne		
7	OBRAZLOŽENJE		